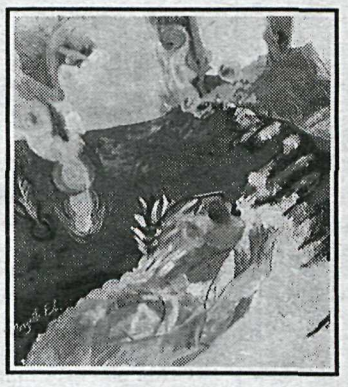
E F N I

LESBÓK
MORGUNBLAÐSINS

Útgefandi: Hf. Árvakur, Reykjavík. Framkvstj.: Haraldur Sveinsson. Ritstjórar: Matthías Johannessen, Styrmir Gunnarsson. Aðstoðarritstjóri: Björn Bjarnason. Ritstjórnarfulltr.: Gísli Sigurðsson. Auglýsingar: Baldvin Jónsson. Ritstjórn: Aðalstræti 6. Sími 691100.



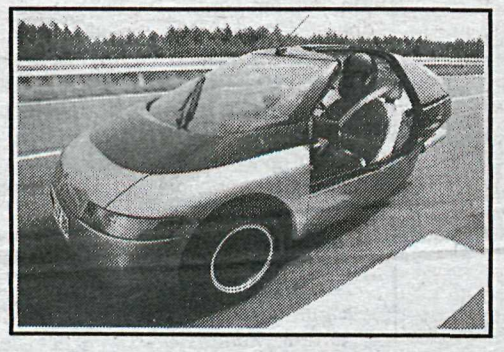
Forsíðan

Myndin er af málverki Margrétar Elíasdóttur og heitir „Fjallkonan og mosinn hennar". Þetta er ein af þeim myndum, sem Margrét sýndi á Kjarvalsstöðum í ágúst, en vegna þess að hlé varð á útkomu Lesbókar í sumar, var ekki hægt að fjalla um sýningu Margrétar. Hún hefur margt reynt þótt ung sé og ferðast víða, en býr nú og starfar í Stokkhólmi. Margrét vakti verulega athygli með þessari sýningu, ekki síst fyrir hugmyndaflug og færni í teikningu, en um leið er þróunin hjá henni dæmigerð fyrir marga, sem leita nú að útgönguleiðum frá grófleika nýja málverksins.



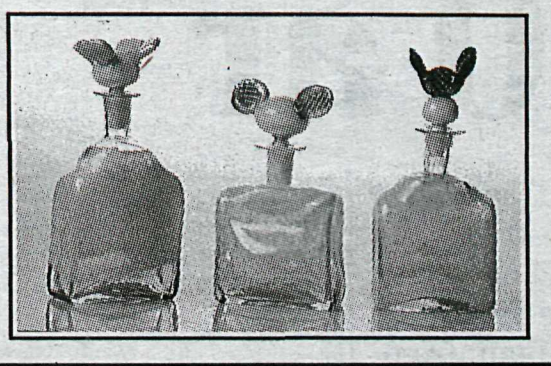
Íslenzkt þjóðlíf

í 1000 ár er heiti á glæsilegri nýrri útgáfu á rannsóknarverki Daníels Bruun, sem fór í alla landshluta Íslands í lok síðustu aldar og skráði íslenzka menningu og þjóðlíf. Um þetta ræðir Magnús Þorkelsson fornleifafræðingur við Ásgeir S. Björnsson, sem séð hefur um útgáfuna.



Skútinn

er nýtt farartæki frá Volkswagen. Hann er á þremur hjólum; að sumu leyti eins og bíll og að sumu leyti eins og mótorhjól. Frá þessu farartæki segir Jón B. Þorbjörnsson bílaverkfræðingur.



Glerlist

stunda ekki margir hér á landi, en Gler í Bergvík hefur starfað með listrænum metnaði í 5 ár. Af því tilefni hefur Kristín Marja hitt þau Sören og Sigrúnu Einarsdóttur í Bergvík að máli.

GYRÐIR ELÍASSON

MORGUNN Í LÍFI INNBROTSÞJÓFS

I
draumur um kilimanjaro

II
vaknar
við hástemmdan söng bensínfugla
sólin í óðaönn að logsjóða sig
gegnum gluggatjöldin
og notar ekki einusinni
hlífðargleraugu
hugsar hann
gægist út
klæðir sig pissar burstar tennur hár
fær sér kaffi
allt einsog í sænskri skáldsögu
í skóna frammi í forstofu

III
hlerarnir í gólfi strætisvagnsins minna
á biskupagrafirnar við altari
hóladómkirkju
hankar til að smeygja krókum undir
situr á einum aftasta kirkjubekknum og
horfir á stöðumæla stika niður götuna
útvarpsmessan eftir tvo daga

IV
gangstéttin
endalaust taktfast tak fóta
yfir bænum sker risafuglinn úr afríkusögunum
himininn einsog óslípaðan gimstein
hann staðnæmist við dyrnar að bláa
húsinu með hvítu gluggaumgjarðirnar dorgar lykil
uppúr jakkavasanum lítur í kringum sig bankar
enginn kemur opnar
hrekkur við þegar kötturinn stekkur á buxna-
skálmarnar í rökkri forstofunnar
dregur á sig hanska sem liggja í hillu við
fatahengið og leggur af stað inn í myrkviði
hússins til stefnumóts við silfur í antikbrúnum
skápum þar sem skeiðarnar liggja án þess að hafa
nokkru sinni komist í samband við annað fljótandi
en fægilög

Höfundurinn er fæddur 1961, ættaður frá Borgarfirði eystra, ólst upp á Sauðárkróki en hefur að undanförnu dvalið í Borgarnesi þar sem hann var að ljúka skáldsögu. Ljóðið er úr nýlega útkominni ljóðabók hans, Haugrofi, sem er ný og endurskoðuð útgáfa ljóðabókanna Svarthvít axlabönd, Bak við Maríuglerið og Blindfugl/Svartfugl.

R A B B

Dýri bíllinn í Björgvin

Nýjasta undur veraldar kvað vera rússnesk drossía sem Norðmenn eru látnir kaupa á tvöföldu Íslandsverði. (Og kemur vel á vondan, ekki hrifnari en Norðmenn eru af íslensku verðlagi ef þeir komast hér í búðaráp.)

Í fyrsta lagi fáum við hana einhverri vitund billegri frá Rússanum, og er það fagurt dæmi um gildi þess fyrir lífskjör í landinu að kaupsýslumenn standi í stykkinu við innkaup sín. Í öðru lagi leggur norska ríkið miklu meiri skatta á bílinn en það íslenska, sem raunar er ekki alls kostar að marka, því að til Íslands er bíllinn fluttur með kjarabótatolli, sem er víst ekki nærri nógu hár og ætlar ríkisstjórnin að ráða nokkra bót á því innan skamms. En í þriðja lagi er álagning norsku bílasölunnar (eða norsku milliliðanna samtals) **margföld** á við álagningu hér.

Þetta er merkilegur munur. Íslenska álagningin er furðu lág. Þegar aðflutningsgjöldin lækkuðu og bílar voru allt í einu orðnir ódýrir — að manni fannst miðað við eldra verðið — þá hefðu bílasalar getað hækkað álagninguna án þess kúnninn fyndi fyrir því. Eitthvað í þá áttina gerðist líka fyrstu mánuðina, og reyndi verðlagseftirlitið að halda þar í hemilinn. Hvort sem það var eftirlitinu að þakka eða alfarið niðurstaða markaðsaflanna, þá hefur a.m.k. þetta bílaumboð valið að halda bílunum ódýrum og selja þannig nógu rosalega marga til að þurfa ekki mikla álagningu á hvern einstakan.

Norska álagningin er merkilega há. Maður skyldi halda að einmitt vegna hárra skatta yrði að stilla álagningu mjög í hóf til að gera bílinn ekki alveg óseljanlega dýran. En svo er önnur hlið á því máli: Úr því að bíllinn er dýr, þá er ekki hægt að selja hann nema með miklum tilkostnaði (auglýsingum, sýningarsölum . . .), og þessi kostnaður dreifist á fáa selda bíla, þannig að álagningin verður að vera há. Háa álagningin er ekki endilega til marks um að norsku bílasalarnir búi við væga samkeppni og raki því í makindum saman stórgróða. Hún getur alveg eins verið afleiðing **harðrar** samkeppni sem reki bílasala út í mjög kostnaðarsama verslunarhætti.

Samkeppnin er nefnilega vandakind, leiðir ýmist til ráðdeildar eða sóunar, eftir því hvernig mörkuðum er háttað.

Það er alkunna hvað Íslendingum bregður stundum í brún þegar þeir sjá í erlendum tískuverslunum lopapeysur eða annan tískuvarning héðan — á verði sem á okkar mælikvarða er himinhátt. Og háa verðið skilar sér ekki heim, því að í þessari verslunargrein hefur hörð samkeppni í för með sér gífurlegan milliliðakostnað.

Dreifingarkerfi íslenskra búvara er dæmi um gjörólíkan markað. Skipulagning er þar mikil — þótt heldur sé hún að gliðna síðustu árin — og samkeppni er takmörkuð, svo að heldur hefur þótt einokunarsvipur á starfseminni og ásakanir löngum uppi um óþarfan milliliðakostnað vegna skorts á aðhaldi markaðarins. En verjendur kerfisins, fulltrúar bændasamtaka eða milliliðanna sjálfra, hafa átt auðvelt með að drífa upp dæmi um margfalt hærri milliliðakostnað, einmitt í löndum þar sem samkeppni fær að njóta sín. Ég býst við að sú samkeppni færi neytendum einhver hlunnindi í vöruvöndun, úrvali eða þjónustu, en sem sagt ekki í verði, þvert á móti.

Þjónusta fasteignasala í Reykjavík er hins vegar klassískt dæmi þar sem hörð samkeppni þrýstir ekki niður verði þjónustunnar, heldur fer samkeppnin út í mjög dýra sölumennsku þar sem urmull smáfyrirtækja heldur úti sölumönnum daga, kvöld og helgar.

Nú er milliliðakostnaður, álagning, þjónustugjöld og slíkt, geysistór hluti af neyslu okkar. Raunar eitt af úrslitaatriðunum um lífskjör í landinu og kannski það atriði sem nú kallar helst á stórátak: **að koma íslensku verðlagi niður** í eitthvert skikkanlegt horf, bæði á vörum og þjónustu. (Væri það ekki einmitt slíkt markmið sem þjóðin gæti sett sér, á þessum tímum sem kenndir eru við einstaklingshyggju og lífskjarakapphlaup?)

Dæmið af rússnesku drossíunni í Noregi sýnir okkur að það er ekkert náttúrulögmál að allt sé dýrast á Íslandi. Það sýnir líka að opinberar álögur skipta miklu máli, en alls ekki öllu. Dæmið mætti líka minna okkur á hvað verðmyndun er flókið fyrirbæri: hvað samkeppnin getur verkað misjafnlega á verðlag. Til að gera Ísland að skikkanlega ódýru landi verðum við auðvitað að treysta mikið á frjálsa samkeppni, en þó ekki alfarið, heldur þreifa okkur áfram um farsæla blöndu af frelsi og forsjá.

HELGI SKÚLI KJARTANSSON