

# Deilt á bifreiðaeinkasöluna

## Eftir Guðjón F. Teitsson skrifstofustjóra

Yfirgnæfandi meiri hluti Alþingis hefir nýlega tekið útlutun bifreiða úr höndum fjármálaráðherra og fengið hana þingkjörinni þriggja manna nefnd.

Pótt mál þetta sé þar með komið á nýjan grundvöll, hefir Tíminn talið rétt að birta eftirfarandi grein Guðjóns Teitssonar, þar sem hún telur nokkur af þeim atriðum, er urðu þess valandi að Alþingi taldi nauðsynlegt að skerast í leikinn.

Aðalmisfellurnar á útlutun bifreiðanna mun að finna við ráðstöfun vörubifreiðanna á síðastliðnum vetri og vor, svo og í leyfisveitingum og ráðstöfun á folksbifreiðum, sem inn hafa verið fluttar á þessu ári.

### I. Reynolds mín.

Það mun orðið almennarómur, að stjórnbifreiðaeinkasölunnar og rekstur sé nú í seinni tíð orðinn eitt furdulegasta fyrirbrigði opinberra starfrækslu hér á landi.

Ég er einn þeirra, sem hefi haft nokkur viðskipti við einkasölu, og eru þau með þeim hætti, að ég finn hvöt hjá mér til að skýra frá þeim opinberlega um leið og ég tek stjórn einkasölnunnar til almennrar gagnrýni.

Það var snemma hausti árið 1940, að ég sneri mér til Sveins Ingvarssonar, forstjóra einkasölnunnar, og óskaði að hann útvegaði mér bifreið frá Englandi. Tók hann þessu vel og lofaði þegar að veita mér nauðsynlega aðstoð í þessu efni. Hann lét þess samt getið, að verð á notuðum bifreiðum í Englandi hefði farið mjög stígandi upp á síðastlið, jafnframt því, sem markaðurinn hefði þrengst, og kvað í því sambandi fullt eins gott, ef ég gæti látið einhverjum kunningja mínn ytra snúast í kaupnum fyrir mig, en hann sagðist skyldi sjá um nauðsynleg leyfi.

Útvegaði ég nú tilboð um sölu á tveim bifreiðum af þeirri gerð, sem ég óskaði að fá, en forstjóri einkasölnunnar réði mér eindregið frá að taka þessum tilboðum og kvaðst skyldi útvega mér nýja bifreið af sömu gerð, þá um veturinn með hagstæðari kjörum. Þetta var síðan fastmælum bundið og bréfluga staðfest af minni hálfu.

Það drógt fram eftir vetrinum 1940/41, að haustþantani einkasölnunnar á nýjum bifreiðum frá Englandi væru afgreiddar, og síðla vetrar kom tilkynning um, að þær fengist allt ekki. Þar á meðal var sú bifreið, sem ég átti von á að fá.

Eftir þetta, um vorið 1941, komu hingað allmargar notaðar bifreiðar frá Englandi til einkasölnunnar, eða, sem talið var, að hún mundi taka ráðstöfunarrétt á. Spurðist ég þá fyrir um það, hvort ég mundi geta fengið nokkra af þessum bifreiðum, en það lá ekki laust fyrir. Ég sneri mér þá þegar til einkasölnunnar og óskaði, að hún skyldi sæta fyrsta ferli til að kaupa fyrir mig bifreið frá Ameríku. En forstjórinn kvað of snemmt að gera nokkuð í málinu. Í ágúst 1941 innti ég eftir þessu munnlega, og kvað forstjórinn enn ekki tímabært að gera nokkuð í málinu, en lét í ljós, „að það mundi gefa mér sterka aðstöðu og setja nafn mitt ofarlega á blað“, ef ég þá þegar staðfesti þöntun mína skriflega, og það gerði ég.

Síðan, eftir að viðskiptasamningar höfðu gert kleift að kaupa bifreiðar frá Ameríku, innti ég einkasölu hvað eftir annað, munnlega og skriflega, eftir ákveðnu svari varðandi þöntun mína, en það var aldrei fáanlegt, enda náði ég eftir þetta aldrei í forstjórn, áður en hann fór í sína löngu ferð til Ameríku. Ég skrifaði þá forstjóranum bréf og kvartaði yfir þessu. Leyfði ég mér að láta í ljós það álit, að menn, sem tækju að sér slíkt starf sem forstöðu bifreiðaeinkasölnunnar, yrðu að taka á sig þann kross að tala einstöku sinnum við þá menn, sem settu við þá erindi, og ennfremur að svара bréfum, þó að einhver skynsamleg takmörk mætti hafa á hvoru tveggja, ef um örtröð væri að ræða. En allt kom fyrir ekki.

Nú trúði ég því eigi að síður, forstjóranum hefði mislíkað þetta við mig.“

Taldi ég nú þetta góða tryggingu og gerði enga frekari ráðstöfun í málinu. Svo kom fyrsta sending af nýjum bifreiðum til einkasölnunnar og talaði þá ráðherann um það í afsökunartón, að ég hefði aðeins ekki getað fengið af þeim. Næsta sending kom og fór á sömu leið, en þá skildi ég ráðherann svo, að ég setti að fá af þriðju og stærstu sendingunni, sem væntanleg var og kom lítu seinna, í júlilok. En síðan hefir mér aldrei tekizt að ná í ráðherann, og kurteisum bréfum, þar sem aðeins var farið fram á að fá einföld skilaboð varðandi erindi mitt, hefir hann heldur ekki svarað. Með erfðismunum tókst mér samt, fyrir velviljaða milligöngu, að fá þau skilaboð, að engar bifreiðar væru til óráðstafaðar og „hvort ég vildi ekki halda mig að einkasölninni.“

Já, það er skemmtilegt að halda sig að þessum aðilum og virðist ekki hallast á um starfsaðferðir einkasöluforstjórans og ráðherra. Hvor þeirra hefir lært af hinum veit ég ekki.

### II. Nokkrir útvaldir

Lengra nær ekki sagan af viðskiptum mínum við bifreiðaeinkasölu og stjórn hennar. Ég hefði ekki farið að rekja hana svo ytarlega hér, ef ég vissi ekki, að hún er aðeins eitt dæmi af ótal mörgum um það, hvornig yfirstjórn einkasölnunnar hefir hagað sér.

En nú skal aftur komið að því, að á sama tíma, sem stjórn einkasölnunnar hefir sviðið mig og fjölda marga aðra og haft að ginnigarfiðum, jafnvel árum saman, er öðrum mönnum stórllega ívilnað um innflutning og útlutun bifreiða.

Ég birti hér á eftir skrá yfir útlutun og leyfisveitingar til 40 einkabifreiðaeigenda, sem flestir hafa fengið tveir eða jafnvel fleiri bifreiðar frá útlöndum á undanförmum tveim árum, og margir átt góðar eða nothæfar bifreiðar fyrir:

1. Eggert Kristjánsson, heildsali. Fékk nýlegan Lincoln vagn frá Englandi árið 1941, en átti Studebaker fyrir. Hefir fengið nýlegan Packard frá Ameríku 1942.

2. Magnús Kjaran, heildsali. Fékk nýlegan Packard frá Englandi 1941, en átti annan fyrir. Hefir fengið nýlegan Packard frá Ameríku 1942.

3. Skúli Thorarensen, útgerðarmaður. Fékk nýlegan Lincoln frá Englandi 1941, en átti annan vagn fyrir. Hefir fengið nýjan Chrysler frá Ameríku 1942.

4. Pétur Guðmundsson, kaupmaður. Fékk nýjan Pontiac frá Ameríku 1940 og hefir nú fengið nýjan Oldsmobile frá Ameríku 1942.

5. Björn Ólafsson, heildsali. Fékk nýlegan Lincoln frá Englandi 1941 og hefir nú fengið nýjan Chrysler frá Ameríku 1942.

6. Halldór Kjartansson, heildsali. Fékk nýlegan Ford frá Englandi 1939 og hefir nú fengið nýjan Chrysler frá Ameríku 1942.

7. Pétur Johnson, forstjóri. Fékk Ford (22) frá Englandi 1940 og svo nýjan Dodge frá einkasölninni 1940/41.

8. Sigurður Jónsson, forstjóri. Hefir á undanförmum árum flutt inn nokkrar bifreiðar og selt jafnöldum. Hið síðasta er, að hann fékk nýjan Dodge-vagn hjá einkasölninni 1941 og seldi aftur á sama ári. Flutti inn nýjan Ford 1942 og seldi hann strax.

9. Hallgrímur Benediktsson, stórkaupm. Fékk nýlegan Hillman frá Englandi 1941 og nýjan Chrysler frá Ameríku 1942.

10. Jóhann Möller, bókarl. Fékk nýlegan Chevrolet frá Englandi 1941 og nýjan Oldsmobile frá Ameríku 1942.

11. Héðinn Valdimarsson, forstjóri. Átti góðan Chrysler-vagn, en fékk annan nýjan frá Ameríku 1942.

12. Hallgr. F. Hallgrímsson, forstjóri. Fékk góðan Packard frá Englandi 1941, en átti velútlitandi vagn fyrir. Hefir fengið nýjan Chrysler frá Ameríku 1942.

13. Jónas Hvannberg, skókaupmaður. Fékk nýlegan Lincoln frá Englandi 1941 og nýjan De Soto frá einkasölninni 1942.

14. Helgi Tómasson, læknir. Fékk nýlegan Packard frá Englandi 1940/41, en átti vagn fyrir. Fékk 2 nýlega Packarda frá Ameríku í ágúst 1942.

15. Jón Árnason, framkvæmdastjóri. Fékk notaðan Buick frá Englandi 1941 og nýjan frá Ameríku 1942.

16. Kristján Gestsson, verzlunarstjóri. Fékk nýlegan Pontiac frá Englandi 1941 og nýjan Buick frá Ameríku 1942.

17. Guðm. Vilhjálmsson, forstjóri. Fékk nýlegan Buick frá Englandi 1940 og nýjan Cadillac frá Ameríku 1942.

18. Friðbjófur Johnson, verzlunararmaður. Fékk nýjan Austin frá Englandi 1941 og nýjan vagn frá Ameríku 1942.

19. Örn Johnson, flugmaður. Fékk nýjan Austin frá Englandi 1941 og nýjan vagn frá Ameríku 1942.

20. Kjartan Thors, framkvæmdastjóri. Fékk nýjan Pontiac frá Englandi 1941 og nýjan Buick frá Ameríku 1942.

21. Richard Thors, framkvæmdastjóri. Fékk nýjan Buick og Mercury frá Ameríku 1941 og átti góðan Ford fyrir.

22. Ásgeir Þorsteinsson, forstjóri. Fékk nýlegan Austin frá Englandi 1940/41 og nýjan Buick frá Ameríku 1942.

23. Kristján Einarsson, framkvæmdastjóri. Fékk nýlegan Dodge frá Englandi 1941 og nýjan Buick frá Ameríku 1942.

24. Hilmar Stefánsson, bankastjóri. Fékk nýjan Dodge frá einkasölninni 1940 og nýlegan Pontiac frá Ameríku 1942.

25. Jón Guðmundsson, skrifstofustjóri. Fékk Buick frá Englandi 1940 og nýjan Oldsmobile frá Ameríku 1942.

26. Guðm. Ásbjörnsson, bæjarfulltrúi. Seldi góðan Plymouth vagn 1941/42 og fékk nýjan Plymouth frá einkasölninni 1942.

27. Haraldur Guðmundsson, alþingismaður. Fékk Oldsmobile frá Ameríku vorið 1942 og seldi hann strax, en fékk þegar loforð um nýjan vagn frá einkasölninni.

28. Ólafur Þorsteinsson, læknir. Fékk nýjan Ford frá Englandi 1941 og nýjan Studebaker frá Ameríku 1942.

29. Páll Kolka, læknir. Fékk nýja bifreið hjá einkasölninni 1942 og seldi hana strax á stöð hér í Reykjavík.

30. Bjarni Bjarnason, læknir. Fékk nýjan Dodge hjá einkasölninni 1940, en seldi hann á stöð á Akureyri 1941 og fékk nýjan vagn frá einkasölninni 1942.

31. Úlfur Þórðarson, læknir. Fékk Vauxhall frá Englandi 1940, en seldi hann og fékk nýjan vagn frá einkasölninni 1942.

32. Sigfús Bjarnason, heildsali. Hefir, að því er virðist, flutt inn 2—3 nýja eða nýlega vagna fyrir sjálfan sig frá Ameríku á árinu 1942 og átti vagn fyrir. Virðist, auk þessa, hafa flutt inn nokkra vagna frá Ameríku á árinu 1942 fyrir kunningja sína.

33. Bjarni Jónsson, bióstjóri. Fékk nýlegan Pontiac frá Ameríku 1942 og átti Adler velútlitandi vagn fyrir.

34. Ólafur Proppé, framkvæmdastjóri. Fékk Reo frá Portúgal 1940/41, Chrysler frá Spáni 1941 og Cadillac frá Portúgal 1942. Hefir selt Chryslerinn, en á hina tvo.

35. Sverrir Bernhöft, heildsali. Fékk nýjan Dodge frá einkasölninni 1940/41, en átti vagn fyrir. Fékk nýjan Buick frá Ameríku í ágúst 1942.

36. Halldór Þorsteinsson, útgerðarmaður. Fékk nýlegan Packard frá Englandi 1941, en átti vagn fyrir. Fékk nýlegan Packard frá Ameríku 1942.

37. Edwin Árnason, verzlunararmaður. Fékk nýjan Chrysler frá Ameríku 1942 og seldi góðan Pontiac.

38. Gunnar Ólafsson, nætur-læknabilstjóri. Ekur nú bifreið, sem skráð er á nafn Sjúkrasaml. Reykjavíkur, en sem hann á sjálfur. Fékk í vor (1942) nýjan Plymouth hjá einkasölninni og seldi vagn er hann átti fyrir. Fékk síðar í sumar hjá einkasölninni skipti á Plymouthvagninum og De Soto-vagn, sem er finni tegund. Hefir nú skipt við „privatmann“ á þeim vagn og nýjum Studebaker, sem er a. m. k. ekki betri vagn en Plymouth-inn, sem hann fékk upphaflega í vor.

39. Eyjólfur Jóhannsson, forstjóri. Fékk nýlegan Ford frá Englandi 1940 og nýjan Buick frá Ameríku 1942.

40. Sveinn Gunnarsson, læknir. Fékk Ford frá Englandi 1941 en átti Opel fyrir. Fékk nýjan De Soto frá einkasölninni 1942.

Ég er ekki að deila persónulega á þá, sem hafa fengið þessari bifreiðar fluttar inn. Menn leita eðlilega eftir því, sumpart í gróðaskyni, sumpart til að fá betri og glæsilegri vagna en þeir eiga fyrir.

En úr því að innflutningur og sala bifreiða er háð opinberu eftirliti, hlýtur það að sæta hinni hörðustu gagnrýni, er menn, sem eiga nýlegar bifreiðar fá hvað eftir annað nýjar bifreiðar í sinn hlut, en aðrir, sem enga bifreið eiga fyrir, eru látnir sitja á hakanum og jafnvel dregnir á talar með loforðum, sem síðan eru svikin.

Ég vil taka það fram, að hér er ekki um neina tæmandi skýrslu að ræða, sem framkvæmd sé að undangenginni ítarlegri rannsókn. Ég hef hér aðeins dregið fram nokkur dæmi, sem ég af tilviljun þekkti persónulega eða kunningjar hafa gefið mér upp. Vænti ég samt, að ekki sé til neinna muna rangt með farið í skýrslunni, svo langt sem hún nær, en miklu fleiri hliðstæð dæmi mætti vafalaust nefna um útlutun folksbifreiðanna, og alveg sama sagan mun vera fyrir hendi varðandi vörubifreiðarnar.

Í marz mánuði fékk ég svo svar frá nefndum mínum í New York, þar sem hann tilkynnti mér, að forstjóri einkasölnunnar ætlaði ekki að kaupa bifreið fyrir mig.

Mér kom þessi brögðmæli á óvart, þar sem ég hafði ástæðu til að halda, að einkasalan mundi sjá mér fyrir bifreið við fyrsta tækifæri, og hafði treyst því.

Skrifaði ég í tilefni af þessu rökstudda umkvörtun til einkasölnunnar hinn 10. marz s. l. og sendi fjármálaráðherannum, sem yfirmanni einkasölnunnar, afrit af bréfinu. Benti ég á það í bréfinu meðal annars, að þar sem einkasala væri á bifreiðum, þá líti það út fyrir almannaþjónum sem yfirtröðsla á löggum, að aðrir en hún keyptu og flyttu inn bifreiðar til landsins. En þetta væri það, sem fjöldi manna gerði og virtist blessast bezt. Ég hefði samt ekki kosið að fara þessa leið, þar sem ég væri starfsmaður hins opinbera og líti því fremur svo á, að mér bæri að sýna hollustu við opinber lög og reglur. En mér þætti hart að biða fjárhagslegt tjón fyrir þær sakir einar, að sýna löghlyðni og treysta opinberri stofnun, því að það væri ljóst, að ef ég færi hér eftir að gera kaup á bifreið erlendis á eigin hönd, þá mundi hún kosta mig mörgum þúsundum króna meira en ef það hefði verið gert fyrir. Að lokum benti ég á það í nefndu bréfi, að ég gæti ekki varizt því að skoða það sem persónulega óvirðingu, ef einkasalan afgreiddi ekki til mín hina þöntuðu bifreið, þar sem það hefði ekki farið fram hjá mér, að fjöldi manna með engu meiri þarfir en ég, hefði á skömmum tíma undanfarið fengið jafnvel margar bifreiðar hver frá einkasölninni eða með hennar leyfi.

Ekkert svar fékk ég frá einkasölninni við nefndu bréfi og ekki heldur þó að ég áréttaði það með öðru bréfi. Svo var það, að ég náði í skrifstofustjóra einkasölnunnar í síma, og afsakaði hann þá að hafa ekki svarað bréfum mínum, en sagði, að því miður væri ekkert hægt að gera í málinu fyrr en forstjórinn kæmi heim frá útlöndum.

Ég sneri mér þá til Jakobs Möller fjármálaráðherra, á grundvelli áður nefnds bréfs míns til einkasölnunnar og leit-aði álit hans um það, hvað mér bæri að gera. Hvort ég ætti að gera ráðstöfun til kaupa sjálfur og biða þannig tilfinnanlegt tap, vegna þess að ég hafði treyst einkasölninni, eða hvort hann vildi hlutast til um það, að einkasalan afgreiddi til mín bifreið af þeim, sem kunnugt var, að hún væri bún að festa kaup á.

Ráðherann svaraði því, „að ég yrði að treysta því að fá af nefndum bifreiðum einkasölnunnar“, og þegar ég benti á, að hugaslegt væri að forstjóri einkasölnunnar vildi útlöka mig, af því að ég hefði gerzt svo djarfur að finna að litilli viðveru hans á skrifstofunni, sagði ráðherann, „að það skyldi ekki hafa neitt að segja, þó að

selja af þeim, sem einkasalan hefði útvegað eða veitt leyfi fyrir.

### IV. Hver á sökina?

Þrátt fyrir það, sem að framangreini, sé ég ekki annað en að rétt sé að hafa einkasölu á bifreiðum eins og nú er háttað, því að með því móti virðist léttara og einfaldara að framkvæma það skipulag, sem óhákvæmlega verður, hvort sem er, að hafa á þessari verzlun fyrst um sinn. En það þarf að gera mikla breytingu á stjórn núverandi einkasölu. Þar þarf að koma skipulag í stað aumasta skipulagsleysis. Þar þarf að koma á festu og réttlæti um útlutun og leyfisveitingar í stað römmustu hlutdrægni sérrettindaklískskapar, sem þekkt hefir á þessu landi. Þar þarf að fara að standa við gefin loforð. Þar þarf að fara að afgreiða pantanir eftir röð. Þar þarf að fara að svara bréfum samkvæmt því sem tíðkast hjá síðuðum fyrirtækjum. Og þar þarf að gera ýmsar fleiri breytingar.

Án ítarlegrar rannsóknar er erfið um það að segja, hverjum beri að kenna þá niðurlæggingu, sem bifreiðaeinkasalan er nú komin í. Forstjórinn á þar áreiðanlega ósmáan hlut. En hvort hann þar aðalábyrgð á megin misfellunum, virðist vera vafamál. Verður í þessu sambandi ekki komizt hjá að gera sér grein fyrir, að síðan snemma á árinu 1939, hefir einkasalan verið undir stjórn eins og sama ráðherra, fulltrúa Sjálfstæðisflokksins, sem vitað er að hefir í seinni tíð haft mikil persónuleg afskipti af einkasölninni, einkum bifreiðauthlutuninni, þeim þætti starfsemiinnar, sem valdið hefir mestri óánægju. En það virðist vera mjög áberandi, hve pólitísk hlutdrægni hafi komið þarna til greina, á þann hátt, að stuðnings- og áhrifamönnun í Sjálfstæðisflokknun væri ívilnað.

Að visu hafa ýmsir annarra flokka menn flotið hér með, en það raskar ekki hinu, sem sagt var.

Nú er það vitað, að það er eitt af stefnumálum Sjálfstæðisflokksins að vera andvirgur einkasölu, og til nýrrar áherslu í þessu efni, hefir nú einn af helstu mönnum Sjálfstæðisflokksins, Bjarni Benediktsson, borgarstjóri í Reykjavík, borið fram á Alþ. tillögu um afnám bifreiðaeinkasölnunnar. Færir þingmaðurinn þau rök fyrir tillögu sinni, að einkasalan hafi reynzt illa og sé alment orðin svo óvinsæl, að sjálf-sagt sé að afneina hana. Þetta er alveg rétt, en þingmaðurinn gleymir að geta þess, að á þeim tíma, sem einkasalan hefir reynzt verst og hlotið mestar óvinsældir, hefir hún verið undir stjórn Sjálfstæðisráðherra, sem virðist, að ekki svo litlu leyti, bera persónulega ábyrgð á sumu því, sem bakað hefir einkasölninni mestar óvinsældir. Og vist er um það, að ráðherra- og vat, ef hann vildi, haft allt aðra og sæmilegri skipun á allri stjórn og starfrækslu einkasölnunnar en viðgengist hefir.

Með tilliti til þessa vakna grunsemdir um það, að Sjálfstæðisráðherra, sem bifreiðaeinkasalan hefir heyrtil undir að undanförmum, hafi gert það með vilja að láta fyrirtækj-öð grotna niður og verða óvinsælt undir handaraðri stnum, til þess að hægt væri síðar að nota það af flokksmönnum hans sem átyllu, til þess að leggja stofnunina niður.

Allt þetta verða þeir að athuga, sem vilja gera sér grein fyrir ástæðunum til núverandi ástands bifreiðaeinkasölnunnar og þeir sem vilja ráða bót á því.

Guðjón F. Teitsson.

Athugasemdir frá Sveini Ingvarssyni forstjóra, við ofanritaða grein munu birtast hér í blaðinu bráðlega.

Ritstj.

### III. Kaup og sala.

Það var öllum vitanlegt, að markaðsverð innan lands á bifreiðum hefir lengi verið hærra en innflutningsverð frá útlöndum. En mismunur þessi jókst þó alveg sérstaklega eftir hernámið árið 1940 og hefir farið mjög ört vaxandi síðan. Sem dæmi um þetta, vil ég nefna, að folksbifreiðar (Dodge), sem einkasalan útlutaði haustið og veturinn 1940—41 og kostuðu frá henni kr. 8.600, gengu þegar og fram eftir árinu 1941 kaupum og sölum innan lands fyrir 15—17 þús. kr., og á yfirstandandi ári var markaðsverð á þessum sömu bifreiðum, þótt notaðar hefðu verið síðan, komið upp í 20 og jafnvel 25 þúsund krónur. Nú er mér sagt, að markaðsverð hér á nýjum bifreiðum, sem einkasalan útlutur og selur á tæplega 14 þús. kr., sé ekki undir 35—40 þús. kr., og eftir þessu fer svo verð á allskonar öðrum bifreiðum, nýjum og notuðum.

Það eru því engin smáræðis hlunnindi, sem því fylgja að njóta ívilunar um bifreiðaeinkasölnunna. Fá bifreiðar innfluttar, beinlínis til að selja þær, eins og dæmi eru fyrir, eða til þess að geta selt aðrar, sem menn eiga fyrir. En þá er einn þáttur í hinu hneykslanlegu óstjórn á einkasölninni, að hafa fram til þessa látið þetta afskiptalaust. Auðvitað átti að láta bifreiðaeinkasölu fyrir löngu síðan taka að sér ráðstöfun fyrir matsverð á öllum notuðum bifreiðum, sem menn fengu aflögu við það að fá nýjar frá útlöndum og áskilja sér jafnframt forkaupsrétt að bifreiðum, er menn kynnu að

## Lesendur!

Veikið athygl kunningja yð-  
ar á, að hverjum þeim manni,  
sem vill fylgjast vel með al-  
mennum málum, er nauðsyn-  
legt að lesa Tímann.