

AÐSENDAR GREINAR

„Svo grátið aðeins geta hafsins börn“

SEINNI hluta nítjándu aldar, komu tvær steypireyðar í fjölda-mörg ár inn í Arnarfjörð og eignuðust þar kálfa sína.

Þær léku sér í firðinum allt sumarið við kálfa sína.

Einn sorglegan dag á hverju hausti, var kálfurinn skutlaður og sjórinn litadist blóði í kring um hvalina. Þá sást hvalmóðirin öðru hvoru lyfta kálfi sínum upp til þess að anda. Þá heyrðist dauðahrygla hvalsins með skerandi sársauka í hverjum andardrætti, sem gekk í gegnum hið stóra móðurharta hvalsins, og þau mannlegu brjóst, sem ekki höfðu gaddhjörta.

Þegar kálfurinn var síðast dreginn dauður á land, barði steypireyður sjóinn ofsalega allt í kring um sig og djúpar þungar grátstunur, eins og ekkasög, bárust yfir allt þorpið.

– Svo grátið aðeins geta hafsins börn. – (G.G. skáld.)

Nokkru síðar var hinn hvalkálfurinn skutlaður og sama sorgarsagan endurtók sig. Einkennilegt er að útvegsbændum í Arnarfirði datt aldrei í hug að setja hvalkálfa á til viðhalds stofninum.

Þegar leið fast að aldamótum komu hvalmæðurnar seinast einar inn í fjörðinn. Menn undruðust það og biðu næsta vors.

Það fór á sömu leið, enginn kálfur frammar.

Arnarfirðingar höfðu gefið steypireyðunum nafn og þekktu þær í sundur. Síðast skutlaði sænski hvalfangarinn Skeifu gömlu.

– Aldrei frammar sáust Arnarfjarðar-hvalir. –

Einstæður atburður átti sér stað, nokkru eftir að Skeifa gamla



Rósa B. Blöndals

var skutluð. Sænski hvalfangarinn, sem grandað hafði Arnarfjarðar-hvolum, fór með öllum mönnum sínum í óveðri undir Svörtu-Loftum, svo vildi einnig til að þar nálægt hélt sig farþegaskip. Fólkið horfði á hvalbátinn farast, án þess að geta nokkuð gjört. Skipstjóri farþegaskipsins fylgdist með í kiki og nokkrir menn með honum. Þeir sáu mikinn steypireyðarhval

koma að hvalskipinu, hann varnaði þeim mönnum lands, sem náð höfðu handfestu á braki. Hvalurinn náði í skipstjórnann og lék sér að honum, lyfti honum upp úr sjó og kaffærði hann til skiptis. Þann-

Hræðslan og kvalirnar í hásum andardrættinum voru voðalegar að heyra, segir Rósa B. Blöndals. Síðan hef ég verið algerlega á móti hvalveiðum.

ig lauk sænski hvalfangarinn lífi sínu. Þegar þessir atburðir gerðust, voru bæði skipin á leið til Bíldudals. Einn farþeganna um borð, sjómaður frá Bíldudal, þekkti reyðarhvalinn, að þar fór maki Skeifu gömlu.

Þannig vildi það til að Arnarfirðingar vissu að þarna hafði maki Skeifu gömlu verið að verki.

Þetta þóttu mikil tíðindi, að reyðarhvalur hefndi harma sinna. Fremur lá það orð á að þeir

björguðu mönnum úr háska, enda staðfesta það margar frásagnir.

Jóhannes Kjarval listmálari hefur að sjálfsögðu sem ungur maður á Austfjörðum, þegar Mjóafjarðarhvalstöðin var í óða önn að eyða hvalastofnum Austfjarða, orðið vitni að álíka hryggðaratburðum og gerðust með Arnarfjarðarhvali. Enda skrifaði Jóhannes Kjarval fyrstur manna á móti hvalveiðum árið 1945.

Ég var rúmlega tvítug, er ég var á Vestfjörðum og heyrði eina haustnótt þegar hvalfangari var að elta hrefnu.

Heyrðist hvernig hvalurinn æddi áfram í djúpum firði, trylltur af sársauka og stóru lungun voru að springa af mæði.

Óttinn, flóttinn og þjáningin í andardrætti hvalsins, var ógnvekjandi að heyra.

Báturinn, sem hrefnan var að flýja, var festur með langri línu við skutulinn í brjósti hvalsins.

Skutullinn er ægilegt vopn. Smátt og smátt dró úr ferð hvalsins, þegar blóðrásin mæddi, þá nálgadist hvalurinn landið.

Hræðslan og kvalirnar í hásum andardrættinum voru voðalegar að heyra.

Síðan hef ég verið algerlega á móti hvalveiðum.

Ég er viss um að ef sá prúði alþingismaður og ráðherra, Þorsteinn Pálsson, hefði heyrt æðisgenginn flótta hvalsins, þar sem báturinn kippti harkalega öðru hvoru í sárið og heyrð þjáninguna í dauðahrygla þessa stóra dýrs, hefði Þorsteinn Pálsson sjávarútvegsráðherra orðið staðfastur hvalfríðunarsinni.

Raunveruleikinn er margfalt átakanlegri, en sjónvarpsmynd af hvaldrápi. Og eru þær myndir þó ekki fagar.

Ég hef alltaf óttast útrýmingu stóru lagarspendýranna, hryggilega mörgum tegundum þeirra hefur þegar verið útrýmt.

Nú hefur sú nýja staða komið upp, að Íslendingar geta átt von á margfalt meiri tekjum frá hvalskoðun og vinveittu nábyli við hvali, heldur en tortíming þeirra gæti nokkurntíma gefið af sér.

– Eru það ekki gleðitíðindi? –

Vinsældir þjóðar vorrar og alþjóða markaðsmöguleikar eru í húfi, ef Íslendingum yrði á það glapræði að hefja hvalskurð á ný.

Höfundur er skáld.

Goðsögur sem réttlæting

PANN 14. mars síðastliðinn ritar Árni Björnsson grein í Morgunblaðið undir fyrirsögninni „Goðsögnum um glansmynd“. Þar tekur hann til umfjöllunar greinarstífs sem undirritaður skrifaði og birtur var í Lesbók Morgunblaðsins 1. mars síðastliðinn. Áður en ég sný mér að þeirri spurningu sem Árni beinir til mín í grein sinni, hvar glansmyndirnar sé að finna, þá vil ég leiðrétta það sem hann telur vera inntak greinarinnar. Árni segir að „Aðalinn“ [greinarinnar] er að mæra sjónvarpsþættina Þjóð í hlekkjum hugarfarsins frá 1993 sem eigi að hafa afhjúpað blekkingu í einhverri glansmynd og goðsögnum sem þjóðin hafi gert af sjálfri sér á umliðnum öldum. Í grein minni segi ég frá skoðunum tveggja manna, danska blaðamannsins Ulriks Hoys og rit höfundarins Þorgeirs Þorgeirssonar, sem báðir hafa gert því skóna á grundvelli ljósmynda- og kvikmyndagerðar Íslendinga að þeim sé í mun að bregða upp betri vanganum af íslensku samfélagi, þjóðinni og landinu sem hún býr í. Báðir þessir höfundar koma með sálfræðilegar skýringar á þessu starfi þjóðarinnar. Ég held því hins vegar fram í greininni að þessar „glansmyndir“ megi skýra á annan hátt og tek Þjóð í hlekkjum hugarfarsins sem dæmi. Í greininni segi ég ordrétt:

„Ég tel að þær þjóni frekar hlutverki réttlætingar á óbreyttri sjálfsmynd fremur en að vera Íslendingum athvarf frá raunveruleikanum. Á þeim grundvelli tel ég að skýra megi sterk viðbrögð Íslendinga við myndinni Þjóð í hlekkjum hugarfarsins.“ Af þessum orðum ætti að vera ljóst hver tilgangur skrifa minna er og einnig að viðfangsefni mitt er ekki sjálfsmynd Íslendinga á „umliðnum öldum“ heldur í samtímanum. Ég vil einnig benda Árna á að á grundvelli yfirlýsts tilgangs greinarinnar reyni ég ekki að meta hvað er „sagnfræðilega rétt“ í Þjóð



Sigurjón Baldur Hafsteinsson

í hlekkjum hugarfarsins eða, eins og Árni kys að kalla það, hvað brýtur gegn „sagnfræðilegri skynsemi“ í þáttunum. Inn í þá umræðu hafa margir mætir sagnfræðingar blandað sér s.s. eins og Jón Hjaltason í Lesbók Morgunblaðsins 26. júní og 3. júlí 1993.

Árni endar á því í grein sinni að spyrja hvar þessa svokölluðu glansmynd sé að finna og efast um að ég hafi á nokkru öðru að byggja en nýlegum „pírringi í einhverjum dönskum blaðamanni“. Í landinu er stundugt sköpun og neysla á myndum; teikn-

Glansmyndirnar þjóna hlutverki réttlætingar, segir Sigurjón Baldur Hafsteinsson, á óbreyttri sjálfsmynd.

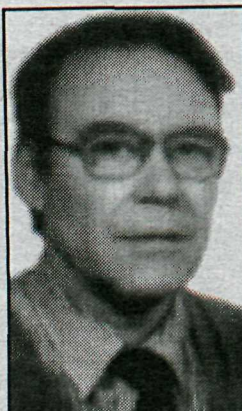
ingum, málverkum, ljósmyndum og kvikmyndum, sem gegna flóknu vitrænu, menningarlegu og samfélagslegu hlutverki. Og sú starfsemi íslenskrar menningar fer ekki fram í einangrun, heldur víxilverkandi sambandi við önnur menningarsvæði. Af blómlegu menningarstarfi er að taka hér á landi, en í umfjöllun minni er ég að bera myndina Þjóð í hlekkjum hugarfarsins saman við aðrar íslenskar heimildarmyndir í áðurtöldum tilgangi. Margar af þessum heimildarmyndum, sem bregða upp svokallaðri glansmynd má finna í íslensku sjónvarpi, en áætlað er að um 100 þúsund Íslendingar horfi á það á hverju kvöldi. Ég vil ráðleggja Árna að kveikja á sjónvarpinu og rýna í þann menningarsögulega arf sem þar þrífst og er mikill en vanrækt rannsóknar-efni.

Höfundur er mannfraeðingur.

Af Alexöndru og öðrum prinsessum

PANN 12. mars sl. mátti lesa smáfrétt í MBL um frystiskipið Alexöndru sem lá við Ægisgarð. Skipið hafði komið til landsins á leið sinni frá Danmörku, lestað á ströndinni frýstar loðnuafurðir sem voru á leið á Japansmarkað. Í endann á fréttinni, þegar búið er að tilkynna farneigendum að engin hætta sé á ferðum og allur farmur heill og óskemmdur, er látlaus viðbætur um að skipið sigli undir Bahamafána með rússneskri áhöfn.

Það sem ekki fylgdi þessari frétt var að áhöfnin hafði komið um borð í skipið í Danmörku. Hafði áhöfninni verið tilkynnt að hún ætti að ná í skip til Danmerkur og sigla því til Vladivostok. Raunverulegur eigandi skipsins er Dalmarprodukt í Vladivostok. Þetta fyrirtæki býr til sérstakt fyrirtæki í kringum skipið sem heitir Alexandra Shipping Company Ltd



Borgþór S. Kjærsted

og er skráð á Gibraltár. Hvorugur þessara aðila segist hafa nokkuð með rekstur skipsins að gera. Þeir sem reka skipið heita Ocean Transportation Services INC og eru til heimilis í Seattle í Bandaríkjunum.

Áhöfnin kom um borð 8. febrúar og höfðu hásetarnir fengið laun fyrir 20 daga þann 13. mars sem námu 16.756 IKR (236 USD).

Þegar farskip siglir undir þjóðfána útgerðar sinnar, þ.e. fána eiginlegs eiganda skipsins,

er gert ráð fyrir að greiddir séu skattar og gjöld af skipinu og rekstri þess í samræmi við löggjöf heimalands.

Um þessi skip gilda lágmarksreglur ILO – Alþjóða vinnumálastofnunar Sameinuðu þjóðanna, enda eru flest lönd heims í þeim samtökum. Fulltrúar þjóðanna hafa sest niður innan ILO og komist að samkomulagi um ákveðnar lágmarks viðmið-

Laun skipverja, segir Borgþór Kjærsted voru langt undir lágmarksviðmiðun ILO.

anir í launasetningu. Þannig mega skip sem sigla undir íslenskum, dönskum eða rússneskum fána ekki vera með kjarasamninga fyrir sjómenn landa sinna sem eru lægri en sem hér segir:

30.885 IKR á mánuði fyrir 40 stunda vinnuviku.

23.004 IKR fyrir 103 stunda yfirvinnu á mánuði.

7.384 IKR fyrir sex daga orlof á mánuði.

7.668 IKR í fæðispeninga fyrir sex daga orlof.

68.941 IKR samtals á mánuði með öllu.

ITF hefur í samvinnu við einstök stéttarfélag farmanna í fátækum löndum samþykkt svonefndan TCC-samning (Total Crew Cost Agreement) fyrir hentifánaskip, sem er í grundvallaratriðum eftirfarandi.

36.494 IKR á mánuði fyrir 40 stunda vinnuviku.

27.131 IKR fyrir 103 stunda yfirvinnu á mánuði.

7.313 IKR fyrir sex daga orlof á mánuði.

7.668 IKR í fæðispeninga fyrir sex daga orlof.

78.606 IKR samtals á mánuði með öllu.

Staðlaði samningur ITF (ITF Standard Agreement), sem gefinn er út af ITF fyrir hentifánaskip í eigu iðnríkja, er ávallt gerður þegar kaupskip kemur til hafnar í löndum Evns og t.d. Danmörku, Finnlandi, Svíþjóð eða Íslandi, án þess að vera með kjarasamninga um borð. Komi til stöðvunaraðgerða gegn slíkum skipum fellur jafnframt á þau ýmis kostnaður ITF. Auk þess gerist það oft í slíkum tilvikum að kaup er innheimt fleiri mánuði aftur í tímann eða þá mismunurinn milli þess sem greitt hefur verið og launaliða staðlaða samningsins auk vaxta. Hafni útgerðin öllum launakröfum og sé um vangöldin laun að ræða, er gert lögtak í skipinu og það selt hæstþjóðanda upp í launin og áhöfnin send heim. Staðlaði samningurinn er í megin atriðum sem hér segir.

62.577 IKR á mánuði fyrir 40 stunda vinnuviku.

51.802 IKR fyrir 104 stunda yfirvinnu á mánuði (40+64, þ.e. vikuleg eftirvinna á virkum dögum + yfirvinnna laugardaga, sunnu- og helgidaga).

114.379 IKR samtals á mánuði með öllu.

Laun skipverjanna á Alexöndru voru því langt undir lágmarksviðmiðunum ILO, enn meir undir lágmarksviðmiðunum ITF þegar um hentifánaskip er að ræða eins og í þessu tilviki. Það er með öllu óviðunandi ef íslenskir framleiðendur ætla að stunda flutninga frá landinu á þessum forsendum.

Á þeim málum mun nú verða tekið af fullri einurð af hálfu ITF í samstarfi við aðildarsamtök þess hér á landi og aðra aðila. Það mun því ekki verða unnt að tryggja snurðulausa flutninga á fiskafurðum með hentifánaskipum Rússa til Austurlanda í framtíðinni nema aðstæðum um borð sé komið í eðlilegt horf.

Það er síðan mjög athyglivert fyrirbæri að þeir atvinnurekendur sem greiða lægsta kaup í fiskvinnslu á Norðurlöndum skuli jafnframt nýta sér fátækt og atvinnuleysi Rússa til að auka gróða sinn og hlutabréfaverslun.

Alger lágmarkskrafa er að ITF-TCC-SUR (Seamans Union of Russia) samningar gildi um borð í þessum skipum séu þau undir rússneskum fána, en eðlilegt væri að gera staðlaða ITF-samninga fyrir þá sem sigla með þessar vörur undir hentifána. Það styrkir og eflir efnahagsþróun í Rússlandi, sem verður til þess að skapa pólitískan stöðugleika og efnahagslega framför í þessum hluta heims. Auk þess gæfi það íslenskum kaupskipaeigendum möguleika á að keppa við þessa aðila um flutninga.

Höfundur er eftirlitsfulltrúi ITF.