

STEFNUMÓT VIÐ HAF OG STRÖND VIÐTAL VIÐ RÚNAR ÞÓR BJÖRNSSON

- Sigurbjörg Árnadóttir

Pegar haustið umvefur umhverfi Pollsins á Akureyri með allri sinni litadýrð, þá hljóðna glaðværu hlástrasköllin við Höfnersbryggju og seglum á Pollinum fækkar. Bátar eru dregnir á land og alvara vetrarins tekur við. En nú er aðaldrífjöður siglingaklúbbsins Nökkva til margra ára einnig að pakka saman. Hann hefur þó ekki sagt skilið við hafið – langt í frá.

Í fimmtán ár hefur eldhuginn Rúnar Þór Björnsson kennt ungum sem öldnum, sem vilja komast á stefnumót við hafið, tókin á seglum og siglingum og barist ötulli baráttu fyrir bættri aðstöðu fyrir siglingaklúbbinn. Sjálfur hefur hann alltaf haft sterk tengsl við hafið, eða eins og hann segir „ég er bara slortittur úr Hrísey og maður var náttúrlega alltaf við sjóinn“. Eftir nám í Noregi kenndi hann fyrst á seglbretti hjá Siglingaklúbbum Nökkva á Akureyri áður en hann tók við formennsku í klúbbum.

Rúnar hefur þó ekki einungis haldið sig við Akureyri, heldur hefur hann einnig komið á fót siglingaklúbbum á Húsavík og á Sauðárkróki, en nemendur hans eru á aldrinum 8 – 14 eða 15 ára. Hann segir það einstaklega skemmtilegt að heyra af fólki sem lært hafi grunnaatriði siglinga í klúbbum vera nú skipstjóra á hvalveiðibátum eða sigla stórum skútum um erlend höf. Á námskeiðum hjá Nökkva er rík áhersla lögð á að kenna siglingar. „Það er grunnatriði að kenna krökkunum að nota seglin og læra að sigla, þau eru svo klár, fróðleiksfús og fljót til. Þau læra hnúta, hvað þeir heita og umhverfisáhugi þeirra vex. Þau spá í veðrið, skýjafar, hvaðan verður vindáttin á morgun og hvort að hann hangi nú þurr“. Að mati Rúnars eru siglingar líka vistvænn kostur til útivistar og kjörnar til kennslu á umhverfið. Í áratugi hefur hann barist fyrir bættri aðstöðu fyrir klúbbinn og hann segir að því miður vanti Nökkva alveg aðstöðu til að vera með vetrarstarf. „Það væri svo frábært að vera með kennslu fyrir krakkana. Smíða bátslíkön, fjarstýrða báta og ýmislegt fleira. Ég vil trúna því að eitthvað eigi eftir að gerast í þeim efnum“.

En afhverju eru siglingar ekki vinsælli hjá strandþjóðinni?

„Hér áður fór fólk bara til sjós til að afla tekna og matar - ekki til að leika sér. Nú er hins vegar svo komið að það er bara á færi efnaðs fólks að eiga bát enda eru Íslendingar farnir að skrá báta sína erlendis. Að eiga smá horn kostar alltof mikið og regluverkið er of flókið. Svo koma útlendingar hingað á flottum sportbátum en hafa aldrei tekið próf. Öll umgjörð í kringum hafnirnar eru vegna atvinnurekstrar en það gleymist að það þarf líka aðstöðu fyrir tómstundir við hafið. Þær eru oftast en ekki grunnur að því að vekja áhuga og þekkingu á hafi og strönd. Þess vegna fækkar sportbátum og þeim á enn eftir að fækka. Aðstaða til að vera með smábáta er víða ansi slök. Ég er hræddur um að við séum svolítið að gleyma okkur í stað þess að halda vöku okkar og muna hver við erum. Hvað verður t.d. um þekkingu karlanna sem eiga hér eiga litla báta þegar þeir eru fallnir frá?“

Rúnar segist langt í frá hættur að stunda sjóinn. Siglingar séu ástríða sem menn losni ekki við. Hann segir enga launung á því að sig dreymi um gott verkstæði. Klúbburinn eigi tvær fallegar mahoniskútur sem þarfnist umönnunar. „Þeim ætla ég að sigla á sunnudögum uppábuinn með slaufu“.



Fréttabréf VITAFÉLAGIÐ Íslensk strandmenning

2. tbl 2019

Landhelgi og lögsaga.

Senn gengur haust í garð og starf Vitafélagsins að hefjast. Mun í vetur sjónum beint að áföngum í útfærslu landhelgi Íslands.

Frá landnámi hafa veiðar verið stundaðar á gjöfulem Íslandsmiðum. Veiddu hér Þjóðverjar, Holendingar og Frakkar. Komu hinir útlendu fiskarar vanalega á miðin í mars og apríl og héldu heim í lok ágúst mánaðar. Nálægt 1413 komu fyrst, svo getið sé, hingað 30 enskar fiskiduggur. Virðist svo sem landsmönnum hafi í fyrstu ekki verið ókær koma Englendinga því þeir áttu við þá ýmis viðskipti. Danakonungur þoldi illa þennan ágang og meinaði Englendingum bæði verslun og fiskveiðar hér við land en þeir höfðu það bann að engu. Árið 1490 gerðu þeir Hans Danakonungur og Heinrekur í Englandi með sér sáttmála um að enskir og þýskir kaupmenn mættu stunda viðskipti hér á landi en ekki hafa hér vetrarsetu.

Tíminn leið og átök hörðnuðu. Árið 1684 var lagt við búslóðarmissir og Brimarhólms þrælkun í jörnum, þó að landsmenn bryti eigi í öðru en selja útlendum mönnum fisk er þeir höfðu aflað. Máttu engir útlendingar er ekki höfðu til þess sérstakt leyfi koma nær landinu en í fjögurra mílna fjarlægð. Voru það einkum Hollendingar og Englendingar sem sóttu þá hingað til fiskveiðar. Komu oft herskip frá Danmörku til að taka skip þau er kæmi of nærri landi. Voru herskip þessi ýmist gerð út af kaupmönnum eða konungi.

Árið 1877 voru á Íslandsmiðum 244 skip og árið 1878 voru þau 231 með 4440 mönnum. Árið 1904 er talið að 180 erlendir togarar og þar af 150 breskir hafi verið á Íslandsmiðum. Fyrir kom að siglingum og veiðum erlendra sjómanna hér við land fylgdu árekstrar við landsmenn. Íslendingar gátu þó lítið ger í þessum málum sjálfir þar sem landið var hluti af danska ríkinu til 1918.

Árið 1901 gerðu Danir og Englendingar samkomulag um þriggja mílna landhelgi og fiskveiðilögsögu við Ísland. Þessi samningur féll ekki úr gildi fyrr en eftir heimsstyrjöldina síðari og þá fyrst gátu Íslendingar farið að hreyfa við útfærslu fiskveiðilögsögunnar. Í framhaldi af lagasetningu árið 1948 um vísindalega vernd fiskveiðistofna á landgrunni Íslands sögðu Íslendingar upp samningi frá 1901 árið 1949 með tveggja ára fyrirvara og var landhelgin þá færð út í fjórar mílur. Landhelgismál Íslendinga er því gríðarlega stórbrotin saga og mikilvæg öllum landsmönnum.

Vélvæðing báta hófst á Íslandi um aldamótin 1900. Á fyrri hluta 20. aldar þurftu landsmenn að sjá á eftir mörgum mætum mönnum í hafið. Var það ekki fyrr en árið 1920 sem Björgunarfélag Vestmannaeyja keypti togarann Thor af danska ríkinu. Var það fyrsta skref að skipulagðri björgunarstarfsemi og eftirlits með fiskveiðibátum. Örlög Þórs urðu þau að stranda í Húnaflóa 1929 og þar ónýttist skipið með öllu. Óðinn var smíðaður 1926 og var fyrsta varðskip sem smíðað var fyrir Landhlegisgæsluna sem stofnuð var það ár. Landhelgin var síðan færð út í áföngum og mun í fyrirlestrum vetrarins gerð grein fyrir þeirri sögu. Þjóðin stóð heilshugar að baki Landhlegisgæslunnar meðan á átökum stóð. Létu skáld ekki sitt eftir liggja og tók þjóðin undir í texta eins og „þó að herskipin ensk séu sterk og stór þá er þeim stuggur af Óðni og líka Þór...“

Um leið og stjórnin þakkar öllum fyrirlesurum sem hafa frætt fundagesti Vitafélagsins með fróðlegum erindum þakkar hún hollvinum sem stutt hafa félagið á ýmsa vegu. Félögum fer jafnt og þétt fjölgandi og er það von stjórnar að sem flestir sjái sér hag í að gerast meðlimir og efla þar með þekkingu á strandmenningu landsins.

Gunnhildur Hrólfsdóttir

VINSAMLEGAST MUNIÐ AD GREIÐA FÉLAGSGJÖLDIN

MARÍA JÚLÍA

- Jón Sigurpálsson

Þegar björgunarskútan „María Júlía“ sigldi inn á Reykjavíkurhöfn 21. apríl 1950, tveim dögum eftir vígslu Þjóðleikhússins, var vindur allhvass. Það var fjölmenni sem fagnaði heimkomunni. Auk almennings voru þar á meðal fulltrúar á þingi Slysavarnafélagsins, ráðherrar, þingmenn Vestfjarða og önnur fyrirmenni.

Þegar skipið hafði lagst við landfestar var gestum boðið að skoða skipið sem var hið vandaðasta og fullyrt var að væri fullkomnasta björgunarskip í eigu Íslendinga eins og blaðamaður Morgunblaðsins orðaði það. Skipið kostaði með áhöldum og útbúnaði komið til landsins frá Frederikssund í Danmörku eina og hálfu miljónir króna, af því verði var framlag frá slysavarnadeildum Vestfjarða 400 þúsund krónur sem var 27% kaupverðsins.

Ræður voru fluttar og sérstaka athygli vöktu hinar þróttmiklu ræður forustumanna kvennadeilda Slysavarnafélaganna á Vestfjörðum. Þær voru þrungnar þeim baráttuanda og hjartahlýju, sem einkennt hefur starf slysavarnasveitanna á Vestfjörðum fyrir björgunarskútumálinu.

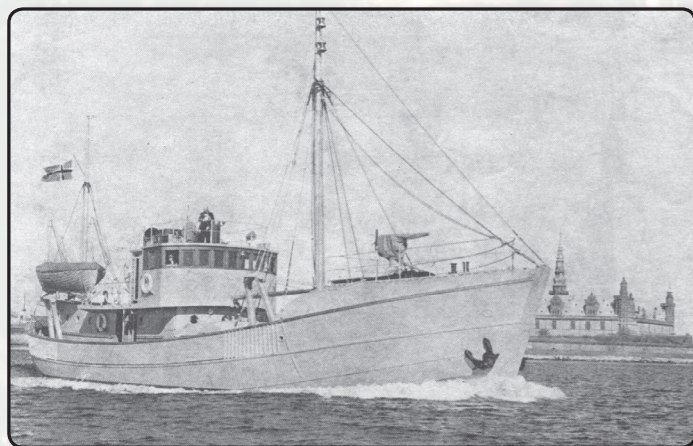
Hver var hvatinn að því að skipið var smíðað? Manntjón vegna sjóslysa við Ísland var það mikið öldum saman að um hamfarir var að ræða. Aðstandendur í landi höfðu séð á eftir ástvinum í hafið með ólýsanlegum samfélagslegum afleiðingum öldum saman.



Þróttleysi og hugsunarháttur í samfélaginu áttu sinn þátt í því hve lítið þokaðist í öryggismálum sjómanna fram yfir aldamótin 1900. Þar kom, að árið 1912 flutti Guðmundur Björnsson landlæknir fyrirlestur sem hristi upp í samfélaginu. Umræðan sem Guðmundur hratt af stað skilaði ekki miklu í fyrstu. Þó setti Alþingi lög „um eftirlit með skipum og bátum og öryggi þeirra“ og umræðan skaut upp kollinum annað veifið. Fyrsta eiginlega björgunarfélag landsins var stofnað í Vestmannaeyjum árið 1918 og ruddi brautina fyrir stofnun Slysavarnafélags Íslands. Þjóðin vaknaði hastarlega við sjóslysin miklu hér við land árið 1924 og Halaveðrið í febrúar 1925, þegar tveir togarar fórust með allri áhöfn. Skipulagður undirbúningur slysavarna- og björgunarfélags hófst fyrir alvöru og 1929 var Slysavarnafélag Íslands stofnað.

Vestfirðingar fengu snemma áhuga á að fá björgunarskip í fjórðunginn. Patreksfirðingar hófu að safna fyrir slíku skipi árið 1933 og Ísfirðingar fylgdu á eftir. Árið 1936 sameinuðust vestfirsku slysavarnadeildirnar í söfnunaráttakinu og einkum beittu kvennadeildirnar sér í málinu. Lýsir það best áhuga á málefnum, að María Júlía Gísladóttir á Ísafirði og Guðmundur B. Guðmundsson eiginmaður hennar létu eigin sínar renna til smíði björgunarskips fyrir Vestfirði í erfðarskrá sumarið 1937. Vestfirðingar söfnuðu í tæpa tvo áratugi, sjómenn lögðu fram hlut af afla sínum úr sjó og slysavarnarkonur voru óþreytandi við margvísleg söfnunarverkefni. Það má segja að flestir Vestfirðingar hafi komið að söfnuninni með einum eða öðrum hætti og gert björgunarskútuna María Júlía að veruleika. Málið hlaut náð fyrir augum yfirvalda árið 1945 þegar landsstjórn Slysavarnafélagsins og ríkisstjórnin gerðu með sér samning um smíði á skipi sem annast skyldi björgunarstörf og strandgæslu við Vestfirði. Að ósk vestfirskra slysavarnadeilda hlaut það nafnið María Júlía. Sökum þess að skipið var notað til landhelgisgæslu samhliða björgunarstörfum var Reykjavík heimahöfn þess.

María Júlía var fremur lítið eikarskip, 1374 brúttólestir og 27,5 metrar á lengd. Það gekk 11–12 sjómílur og þótti hraðskreitt. Skipið var búið öllum nauðsynlegustu siglingatækjum og tveimur björgunarbátum. Á neðri hæð í yfirbyggingunni var rannsóknaherbergi fyrir fiskifræðinga en auk þess sem áður er nefnt átti að nýta skipið til fiskirannsókna.



Nú er spurt hvort, auk kútters Sigurfara, verði María önnur táknmynd skeytingaleysis og hverfi okkur sjónum að eilífu. Varðveislugildi hennar er ótvírátt, skipið er hannað eftir fyrirsögn íslenskra sérfræðinga. Bárður G. Tómasson skipaverkfræðingur gerði teikningu og útbóðslýsingu í stríðsbyrjun og tafði ófriðurinn svo verkið að það var ekki boðið út fyrr en 1944. María Júlía átti níttján happadrjúg ár við björgunar, gæslu- og hafrannsóknarstörf, en hafrannsóknir var verulegur í rekstri skipsins enda fyrsta íslenska skipið sem tekið var tillit til þesskonar verkefna við smíðina. Í lok árs 1963 hafði María Júlía bjargað eða veitt aðstoð 251 skipi með áhafnir sem í voru samtals 1.949 menn auk þess að bjarga 12 mönnum af sökkvandi skipum.

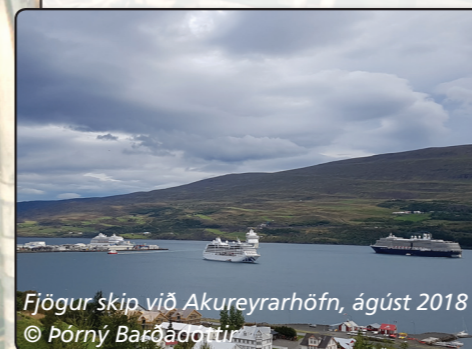
MIKIL AUKNING Í KOMUM SKEMMTIFERÐASKIPA

- Þórný Barðadóttir, sérfræðingur á Rannsóknamiðstöð ferðamála

Umferð skemmtiferðaskipa hefur aukist verulega á undanfönum árum. Þau eru mismunandi að stærð og gerð. Rannsóknamiðstöð ferðamála, RMF, hefur undanfarin ár staðið fyrir rannsóknum á ýmsum þáttum umferðar skemmtiferðaskipa.

Árið 2014 kom út viðamikil úttekt á hagrænum áhrifum þeirra. Skýrslan sýnir vel þau fjölbreyttu áhrif sem þau hafa. Frá því skýrslan kom út hefur skipum og farþegum haldið áfram að fjölga. Viðkomur skemmtiferðaskipa í íslenskum höfnum voru 284 sumarið 2014. Sumarið 2018 voru þær orðnar 725.

Hingað til lands koma sjaldan allra stærstu skemmtiferðaskip heims, þó árlega komi hingað nokkur skip með marga farþega. Komur stórra skemmtiferðaskipa krefjast mikils undirbúnings og gríðarlegrar þjónustu í landi, við skipin sjálf, áhafnir þeirra og farþega. Aðföng þarf að afgreiða og færa að skipum og úrgang þarf flytja frá þeim. Áhafnar meðlimir eru ferjaðir til og frá landi og fyrir farþega eru rútur og leiðsögumenn flutt landshorna á milli. Ferðaleiðir, afþreying og þjónusta er skipulögð. Þessi stærstu skip hafa gjarnan viðkomu í einni til þremur höfnum hérlendis. Annað algengt form skemmtiskipaumferðar og það sem helst skýrir fjölgun þeirra undanfarin ár, er umferð svokallaðra leiðangurskipa sem bera gjarnan 150 – 300 farþega. Þau þurfa styttri bryggjur, grynri innsiglingu og minna svæði til að athafna sig en stóru skipin. Fjölgun skipa á síðustu árum er mest vegna minni skipa og fjölgun viðkomuhafna.



Fjögur skip við Akureyrarhöfn, ágúst 2018 © Þórný Barðadóttir

Fjölbreytt flóra skemmtiskipategunda kallar á mismunandi þjónustu og afþreyingu fyrir farþegana. Mörg eru fljótandi lúxushótel sem selja aðbúnað og lystisemdir um borð, önnur snúast mest um spennu og ævintýramennsku á viðkomuleiðum skipanna og enn önnur eru einhvers staðar þarna á milli.

Umferð skemmtiferðaskipa hefur legið undir ámæli vegna efasemda um fjárhagslegan ávinning þessara heimsókna þó óumdeildar séu tekjur hafna og ýmissa þjónustuaðila. Erlendar rannsóknir hafa sýnt að farþegar þeirra eyða að meðaltali lægri fjárhæðum en landferðamenn. Þar skiptir máli að skemmtiskipafarþegar kaupa ekki gistingu í landi. Þá eru máltíðir, ferðir og afþreying í langflestum tilfellum greidd fyrirfram svo farþegarnir þurfa sjaldan að taka upp veskið.

RMF hefur gert kannanir meðal farþega skemmtiferðaskipa á Norðurlandi. Sumarið 2018 var gerð könnun við Akureyrarhöfn. Niðurstöður sýndu að þrjú af hverjum fjórum farþegum hafði keypt afþreyingu á Akureyri. Af þeim höfðu átta af hverjum tíu keypt afþreyingu sem hluta af siglingunni eða um borð í skipunum. Skipafélögin reka þar eigin söluskristofur sem taka til sín um helming sölumarkaðsins. Sumarið 2019 var gerð könnun meðal farþega skemmtiferðaskipa við Húsavíkur- og Siglufjarðarhöfn, til að fá samanburð við Akureyri, enda eðli þessara viðkomustaða ólíkt. Þegar þetta er skrifað er úrvinnsla gagna á byrjunarstigi.

Of mörg skip og óreglulegar heimsóknir er önnur gagnrýni sem gjarnan er fjallað er um í fjölmiðlum og á samfélagsmiðlum. Sumarið 2017 stóð RMF fyrir viðtalsrannsókn meðal hérlendra móttöku- og þjónustuaðila skemmtiferðaskipa. Niðurstöður voru meðal annars að mikið þótti skorta á stefnumótun og skýrt regluverk. Afgreiðsluferli fyrir

skemmtiferðaskip er flókið og strangt. Skipin eru flest í eigu umsvifamikilla alþjóðlegra skipafélaga sem eru mjög deildarskipt. Ein deild sér um skipulag siglingaleiða, önnur um afþreyingu um borð, sú þriðja um afþreyingu í landi og svo framvegis. Pantanir fyrir skip fara til skipaumboða sem koma pöntunum til viðkomandi hafna. Hérlend skipaumboð vita hins vegar ekki af pöntunum hvert hjá öðru og hafnir hafa einungis upplýsingar um þær pantanir sem þeim berast. Ferðaheildsalar, sem sjá um afþreyingu farþega í landi, fá svo pantanir löngu eftir að siglingaleiðir hafa verið ákveðnar. Til að setja komum skipanna skorður, þarf því að ákveða hver setji þær og hvenær í ferlinu þeim verði komið á.

Áhyggjur af loftmengun skemmtiferðaskipa hafa verið fyrirferðarmiklar í fjölmiðlum. Umhverfisáskoranir þeirra tengjast þó fleiri þáttum en eldsneyti skipa og losunarbúnaði. Nefna má sorp, skólþ, hávaða og rask af landtökum skipanna. Umboðsaðilar skipa hérlendis hafa kallað eftir skýrara regluverki, greiðari aðgangi að upplýsingum og jafnvel þýðingum íslenskra laga og reglugerða. Án þessa er erfitt að kynna skemmtiferðaskipum hvað beri að gera. Utan friðaðra svæða skortir einnig mjög á eftirlit með umferð og landtöku leiðangurskipa í óbyggðum fjörðum og fjörum landsins.

Hvað sem öðru líður er vert að hafa í huga að farþegar skemmtiferðaskipa er fólk sem velur sér þennan ferðamáta. Í fjölmiðlum og á samfélagsmiðlum hafa sést viðurnefni eins og afætur, vampýrur og engisprettur. Líklega væri nær að heimsóknarsvæði setji sér reglur um umferð skipa, skorður um umhverfisáhrif þeirra, ákveði sjálf ásættanlegan umferðarþunga auk þess að byggja upp þjónustu á heimsóknarsvæðunum þannig að hægt verði að fagna komum þessara gesta sem annarra til strandsvæða landsins.

Höfundur og réttshafi mynda: Þórný Barðadóttir, sérfræðingur á Rannsóknamiðstöð ferðamála. Skýrslur RMF sem vísað er til í texta eru aðgengilegar á vefslóðinni www.rmfi.is