



Til sjávar

3. tbl. 3. árg. ágúst 1999 Fréttabréf Siglingastofnunar

Eftirlit með vitum og baujum

Afskekktir vitar undir eftirliti - frásögn af vitaferð sumarið 1999

1
Lagt úr höfn

2
Pormóðssker

3
Einar skip-
herra í spjalli

4
„Breiðafjarð-
arblíðan“

5
Siglt um
Vestfirði

6
Leiðarlok

7
Unnið að
viðhaldi

Það fer ekki alltaf mikið fyrir umfjöllun um vita og starfsemi í kringum þá hin síðari ár. Þessi starfsemi er umfangsmeiri en margan grunar. Til sjávar slóst í för með rafvirkjum Siglingastofnunar á varðskipinu Óðni í sumar og varð margs vísari.

Þann 21. júní 1999 var lagt upp í árlega ferð til að sinna eftirliti með baujum og vitum á afskekktum stöðum, eyjum og skerjum. Varðskipið Óðinn var leigt til verksins. Í áhöfn voru alls 27, þar af 18 frá Landhelgisgæslunni, 6 nemendur á grunnskólaaldri í starfskynningu auk þriggja starfsmanna Siglingastofnunar, rafvirkjanna Guðmundar Bernóðssonar og Sigurjóns Eiríkssonar og undirritaðs. Skip-herra var Einar Heiðar Valsson.

Undirbúningur

21. júní: Á bak við ferð sem þessa er mikill undirbúningur sem Guðmundur og Sigurjón hafa annast. Guðmundur hefur farið slíkar ferðir á hverju ári sl. 8 ár en Sigurjón var að fara í þriðja sinn. Vinnan í hverjum vita fyrir sig er þaulskipulögð en alls á að fara í um 40 vita. Þeir hafa tekið saman búnað sem þarf vegna eftirlits og/eða breytinga, merkt, raðað á bretti, sett í töskur og aðrar hirslur. Engu má gleyma því ekki er hlaupið að því að útvega aðföng þegar út á sjó er komið. Auk fjölda rafgeyma, rafhlaðna,

sólarspegla, verkfæra og annars búnaðar voru tvær baujur tilbúnar til útskipunar. Önnur þeirra var hin svokallaða El Grillo bauju sem átti að koma fyrir á Seyðisfirði. Hún á að vara sjófarendur við flaki samnefnds olúbirgðaskips sem sókkt var á Seyðisfirði í febrúar 1944 og komst nýlega í fréttirnar vegna olíuleka.

Undirbúningur undirritaðs

fólst aðallega í því að útvega sjóveikisþillur en reynsla mín af sjóferðum var afar takmörkuð fyrir þessa ferð. Verkfæri mín í ferðinni voru: Myndavél, myndbandsupptökuvél, diktafónn, bækur, blöð og pennar.

Stefnan tekin á Pormóðssker

Það var svo kl. 20, átta klukkustundum seinna en áætlað var vegna lítilsháttar vélarbilunar, að lagt var af stað frá Reykjavík-urhöfn með varðskipinu Óðni í ágætu veðri. Sigurjón rafvirki hafði ráðlagt mér að sleppa því að taka inn sjóveikisþilluna til að



Selskersviti í Húnaflóa

byrja með þar eð við yrðum komnir í Pormóðssker tveimur klukkustundum eftir brottför. „Pillan gerir þig sljóan og óhæfan til vinnu“, sagði Sigurjón. Ég féllst á þessa röksemd.

Stefnan var svo tekin á Pormóðssker við Mýrar sem var fyrsti viðkomustaðurinn af um 40 vitum og nokkrum baujum. Veðurspáin var ekki góð. Gert var ráð fyrir slæmu veðri um nóttina í Faxaflóanum. Einar skipherra taldi því best að ljúka verkefninu strax í Pormóðsskeri.

Sjá framhald bls. 2 og 4-6

Sérblað um vitaleiðangur og vitastarfsemina

Þetta tölublað er óvenjulegt að því leyti að það fjallar eingöngu um eitt efni: Vitamál. Meginefni blaðsins er umfjöllun um ferð rafvirkja stofnunarinnar með

varðskipinu Óðni. Einar Valsson skipherra á Óðni er tekinn í stutt spjall. Ýmsum fróðleik um vitastarfsemina er safnað saman og öðrum verkefnum á vitasviði.



frh. af bls. 1

Pegar komið var að Þormóðsskeri hafði bætt talsvert í vind og jafnvel talið tvísýnt hvort væri fært í vitann. Lúðvík Friðbergsson, 2. stýrimaður, taldi þó að svo væri - ástandið væri betra á lendingarstað í þessari vindátt en það liti út fyrir. Gert var klárt fyrir ferð í vitann, taka þurfti nýja rafgeyma með, sólarspiegel, verkfæri og annan búnað. Auk Lúðvíks voru með í för hásetarnir Gaui og Bjössí og einn nemandi, sem leið ekki allt of vel í þessu volki og hlakkaði bersýnilega ekki til fararinnar.

Gúmbátur var gerður klár. Fyrsta ferðin í gúmbát af fjölmörgum í þessari ferð var staðreynd. Þetta var spennandi. Sem betur fer örlaði ekki á sjóveiki og ferðin gekk vel undir öruggri stjórn



Vitinn á Þormóðsskeri í drungalegu veðri

Lúðvíks stýrimanns sem virtist gjörþekkjja aðstæður og hásetarnir unnu fumlaust við nokkuð erfiðar aðstæður í lendingunni.

Reisulegur viti

Klukkan var nokkuð gengin í ellefu. Vitinn kom manni á óvart, reisulegur og fallægur. Fyrir höndum var mikil vinna hjá Guðmundi og Sigurjóni. Koma átti fyrir nýjum sólarspiegli fyrir radarsvara og var hann settur upp af Sigurjóni við mjög erfiðar aðstæður: Hávaðarok, skuggsýnt og klifra þurfti hátt upp með þunga borvél að vopni í annarri hendi og sólarspiegel í

hinni. Auk sólarpegils var nákvæm staðsetning vitans mæld með sérstöku GPS-mælingatæki, geymar voru sýrumældir, rúður og speglar í ljóshúsi þrífir, perur í merkjagjafa athugaðar, einnota geymum skipt út og öðrum komið fyrir. Ástand vitans var gott að mati Guðmundar og hann var ánægður með hvernig til tókst.

Þegar vinnu var loks lokið í vitanum um fimm leytið um nóttina var veður orðið allslæmt. Örlítið var farið að rökkva en nýr dagur rétt ókominn. Ferðin í gúmbátunum tókst þó vel þrátt fyrir kalda(skit) og stöðuga ágjöf. Varla var þurr þráður á okkur sem vorum ekki í flotvinnugalla.

Um nóttina bætti enn í vind og skipið valt mikið. Ég tók ákvörðun um að sleppa því alfarið að taka inn sjóveikispillu. Óttinn við sjóveiki, sem reyndist sem betur fer ástæðulaus, var þó enn fyrir hendi og gerði ég mér ekki grein fyrir því hvort ég var sofandi eða vakandi það sem eftir lifði nætur.

Baujuvolk á Breiðafirði

22. júní: Siglt var um nóttina inn á Breiðafjörð. Þar lágu fyrir mörg verkefni. Við vorum ræstir um kl. 11, snöruðum okkur í morgunmat og um hádegisbil var haldið í fyrstu baujunna, Rífsbauju. Veður var öllu skaplegra en í Faxaflóanum um nóttina. Þarna var skipt um rafhlöðu sem vegur yfir 30 kg (samanstendur af um 200 raðtengdum rafhlöðum). Einnig var skipt um peru í ljósi baujunnar. Á hverju ári er skipt um rafhlöður í baujum og er Rífsbauja ein af nýu sem stofnunin rekur til leiðbeiningar fyrir sjófarendur. Þessar baujur eru hreint ekki litlar en svæði til athafna er lítið og það var skrítn tilfinning að velkjast um á henni út í miðju hafi. Skyldu þessar vinnuaðstæður uppfylla EES-reglur?

Í baujuferðum er ávallt einn stýrimaður með í för og einn háseti. Í ferðirnar út í vita bættust við einn nemandi og stundum einn eða tveir hásetar til viðbótar

eftir því hvert umfang verksins var hverju sinni.

Næsti viðkomustaður var Ólafsvík en þar var komið fyrir nýrri innsiglingarbauju fyrir Ólafsvíkurhöfn. Baujan var

Við Þormóðssker strandaði franska hafrannsóknaskipið Pourquoi pas? árið 1936. Í vitanum er minningarskjöldur um þennan atburð og skipstjórnann Jean-Baptiste Charcot. Í áhöfn voru 39 og fórust allir nema einn.

hífið frá borði og komið fyrir á planku milli tveggja gúmbáta og þaðan dregin á áfangastað. Skipverjar sýndu mikla leikni í þessum athöfnum og var gaman að fylgjast með hvernig Gunnar Örn Arnarson, yfirstýrimaður, og félagar hans báru sig að.

Um kl. 20 var farið í Vesturboða, bauju út af Grundarfirði, og þar var skipt um rafhlöðu líkt og í Rífsbauju.

Að því búnu var farið í Höskuldsey á Breiðafirði. Þar var venjubundið eftirlit, sýrumælingar, þríf og GPS-mæling. Í eygni var mikið fuglalíf, ungar að skriða úr eggjum og ganga þurfti um með mikilli varúð því hreiður leyndust víða og á ólíklegustu stöðum.

Um kl. 22.30 var farið í þriðju baujuna á Breiðafirði, Ólafsböða, og skipt um rafhlöðu. Vinnudeginum lauk síðan skömmu fyrir miðnætti en ætlunin var að byrja næsta dag snemma og fara í Elliðaey. Einar skipherra og Guðmundur rafvirki mátu stöðuna svo að það væri hyggilegast að vinna upp þann tíma sem glataðist við seinkun á brottför.

Hart keyrt í „Breiðafjarðarblíðunni“

23. júní: Við vorum ræstir kl. 6, slepptum morgunmat en kaffi tekið með og lagt af stað út í Elliðaey. Ekki var laust við að við værum eilítið framlágir svona snemma dags en blessuð „Breiðafjarðarblíðan“ vakti okkur til lífsins. Þennan morgun var allhvasst og ekki sumarlegt um að litast á Breiðafirði; hvítfyssandi öldur. Þegar upp í vitann var komið var vart stætt fyrir roki. Í Elliðaey var hefðbundið eftirlit, mælingar á geymum, GPS-mæling, þríf á speglum og rúðum. Verkið gekk vel og lauk laust fyrir klukkan níu.

frh. á bls. 4

Til sjávar. Fréttabréf Siglingastofnunar.
Útgefandi: Siglingastofnun Íslands.
Vesturvör 2, 200 Kópavogur.
Sími: 560 0000
Bréfasími: 560 0060

Heimasíða: www.sigling.is
Ritstjóri: Sigurjón Ólafsson (sigurjon@sigling.is)
Ábyrgðarmaður: Hermann Guðjónsson.
Prentun: Prentsmiðjan Oddi hf.
Efni tilbúið í prentsmiðju 31. ágúst 1999.

Fjölmíðlum er frjálst að nota efni blaðsins ef heimildar er getið. Óskum um áskrift er hægt að koma á framfæri við ritstjóra.



Forréttindi að fá að sigla kringum landið

- segir Einar Heiðar Valsson skipherra á Óðni



Einar Heiðar Valsson var skipherra á Óðni í eftirlitsferð starfsmanna vitasviðs Siglingastofnunar sem nánar er lýst hér í blaðinu. Jómfrúartúr Einars sem skipherra var í Smuguna 1995 en hann hefur verið skipherra á Óðni frá því í desember 1998. Einar var fenginn í stutt spjall um störf Landhelgisgæslunnar og samstarfið við Siglingastofnun.

Hvar og hvenær ertu fæddur?

„Ég er fæddur í Reykjavík 16. júlí 1965.“

Hvenær hófstu störf hjá Landhelgisgæslunni?

„Ég byrjaði árið 1981, þá tæplega 16 ára, sem messí á Tý. Var síðan viðvaningur á Ægi það haust og fékk svo hásetapláss sumarið á eftir og var síðan á Ægi fram til hausts 1983.“

Lá alltaf beint við að þú færir þessa leið?

„Nei, alls ekki. Það eru ekki sérstaklega mikil tengsl við sjóinn í minni fjölskyldu. Pabbi og afi höfðu þó eitthvað verið til sjós. Ég fór í stýrimannánám haustið 1983 og lauk 2. stigi 1985 og varðskipaprófi 1988. Minn fyrsti túr sem stýrimaður var einmitt vitatúr, nánar tiltekið 16. júlí 1985, daginn sem ég var tvítugur. Fyrr var ekki hægt að öðlast réttindin.“

Og vitatúrarnir hafa verið nokkrir síðan?

„Já ég hef farið ófáa vitatúra á þessum tæplega fimmtán árum. Hef ekki tölu á þeim. Þegar gasið var við lýði var vinnan allt önnur. Gashylkin voru erfið viðureignar, sérstaklega þegar þyrlnanna naut ekki við en þær voru samt oft til taks. Ég hef unnið með mörgum starfsmönnum Siglingastofnunar í gegnum tíðina. Samstarfið hefur verið mjög gott og verkefnið skemmtileg. Það er líka mikil og góð samvinna milli áhafnarinnar og

starfsmanna Siglingastofnunar. Það verður líka að vera. Sérstaklega þegar hart er keyrt eins og við þurfum oft að gera í þessum túrum. Reynslan hefur líka mikið að segja en þó má segja að flestir skipverjar séu frekar ungrir að árum.“

Hvernig gengur að halda mönnum til sjós?

„Þar hefur orðið talsverð breyting á. Það er talsverð hreyfing á starfsmönnum og megnið af þeim eru ungrir. Umhverfið hefur breyst og viðhorf til sjómenskunnar. Í raun má enginn vera til sjós í dag, konurnar vilja hafa kallana sína heima. Það eru líka ekki margir í dag sem ákveða snemma að verja starfsævinni á sjó. Það eru hins vegar forréttindi að sigla kringum landið okkar og sjá það frá því sjónarhorni.“

Hvernig er hefðbundinn túr hjá Óðni?

„Við erum 16 sólarhringa á sjó. Verkefnið eru löggæsla, eftirlit með skipum í samstarfi við Siglingastofnun og Hafrannsóknastofnun, vera til taks ef eitthvað kemur upp, annast leitar- og björgunarstarf, þjálfanir og æfingar t.d. þyrluæfingar, reykköfun, endurlífgun, skotæfingar og slökkviæfingar og við sjáum sjálfir um viðhald skipsins.“

Það eru tímamót framundan hjá Óðni?

„Já, Óðinn fagnar 40 ára afmæli í janúar 2000. Hann kom til landsins í lok janúar 1960 en er smíðaður 1959. Það er afskaplega gott að vera um borð í Óðni en hins vegar verður að segja að hann er kominn til ára sinna, er t.d. með upprunalegar aðalvélar. Hin varðskipin eru nokkuð yngri, Ægir var smíðaður 1968 og Týr 1975. Við eigum hins vegar von á nýju skipi árið 2002 og þá mun Óðinn fá hvíld.“

Í fótspor Krabbe

Saga vitanna í 125 ár

Þann 1. desember 2003 verða 125 ár liðin frá því að fyrsti vitinn við Ísland var byggður, Reykjanesviti. Af því tilefni hefur Siglingastofnun ákveðið að gefa út rit um sögu vita við Ísland en saga þeirra hefur ekki verið sögð í yfir 70 ár. Thorvald Krabbe, fyrrv. vitamálastjóri, skrifaði sögu vitanna fyrstu 50 árin fram til 1928.

40 „afskekkir“ vitar

Af 104 vitum sem Siglingastofnun hefur umsjón og eftirlit með eru rúmlega 40 vitar sem eru ekki aðgengilegir frá landi. Í dag eru allir vitarnir utan einn með rafmagnsbúnað af einhverju tagi. Hvaleyrviti í Hvalfirði er enn með gas. Flestir „afskekkir“ vitar eru „sólarkuvitar“ þ.e. þeir eru með sólarspegla sem hlaða inn á rafgeyma en aðrir eru með einnota geyma. Vitar á landi og nálægt byggð fá hins vegar flestir orku sína frá rafveitum.

Margir starfsmenn koma við sögu

Í ferðina með Óðni fóru að þessu sinni þeir Guðmundur Bernóðsson og Sigurjón Eiríksson, rafvirkjar. Aðrir starfsmenn stofnunarinnar sem vinna að eftirliti og viðhaldi vita- og leiðsögubúnaðar eru Guðjón Scheving Tryggvason, verkfræðingur, Ingvar Hreinsson, múrari, Sigurður Sigurðsson, vélvirki, Gísli Ófeiggsson, rafeindavirki, Ísak Þórir Þorkelsson, plötu- og ketilsmíðameistari, Sigmar Þór Sveinbjörnsson og Ómar Kristmannsson, stýrimenn, Ingvar Engilbertsson, mælingamaður, og Böðvar Jónasson, birgðastjóri. Tómas Sigurðsson er forstöðumaður vitasviðs.

Nokkrir fastráðnir vitaverðir

Störfum vitavarda hefur farið fækkandi undanfarin ár og áratugi. Er nú svo komið að aðeins einn „hefðbundinn“ vitaverður er starfandi - þ.e. hefur það að aðalstarfi (ásamt veðurathugunum) og býr á staðnum - Óskar Sigurðsson í Stórhöfðavita. Aðrir fastráðnir starfsmenn Siglingastofnunar í vitavörslu sinna Dyrhólaeyjavita, Ingólfshöfðavita, Æðeyjarvita, Skarðsfjöruvita, Skagatárvita og Bjargtangavita.



Við komuna um borð fengum við langþráðan morgunmat. Síðan gafst færi á að leggja sig í rúma klukkustund, sem var mjög kærkomið eftir heldur lítinn svefn sl. tvær nætur.

Eftir hádegi var farið í vitann við Skarfaklett sem er lítið sker innarlega á Breiðafirði með fjölskrúðugu fuglalífi. Teistuungar voru áberandi en minna sást af skarfinum sem skerið dregur nafn sitt af. Vind hafði lægt frá því um morguninn en veður var síbreytilegt; sólarglenna, skýjað og skúrir - nánast allt í senn. Þar vorum við til að veðra klukkan fjögur. Skipt var út geymum, GPS-mæling, málað og annað viðhald og eftirlit.

Eftir Skarfaklett gerðum við stuttan stans um borð, tókum kaffihlé en héldum því næst í Miðleiðasker og dvöldum þar í um tvær og hálf klukkustund. Þar var svipuð vinna innt af hendi og í Skarfakletti. Skerið er langt og mjótt og fannst okkur sem það rúmaði okkur tæplega, væri vart meira en „þriggja manna sker“.

Næsti áfangastaður var Klofningur sem er eyja rétt við Flatey. Þar sem fyrirséð var að vinna í Klofningi gæti tekið um 4-5 klst. var ákveðið að fresta ferðinni til morguns; kærkomin hvíld eftir annasama daga. Skipverjum var gefinn kostur á að fara út í Flatey um kvöldið og skoða sig um. Þetta nýttu margir sér, veðrið var mjög ákjósanlegt og gaman að litast um á eynni. Á bryggjunni hittum við fyrir Hafstein Guðmundsson vitavörð í Klofningi. Sérstaka athygli vakti kirkjan í Flatey sem er fagurlega skreytt eftir Baltasar og kaffið var gott í Veitingastofunni Vogu.

Verkefni af ólíkum toga

24. júní: Fórum snemma á fætur og eftir morgunmat var ferðin í Klofning undirbúin. Þar var óvenjulegt verkefni á ferð. Fyrir utan hefðbundið eftirlitsstarf var skipt um hurð sem hafði eyðilagst í miklum veðurham er sjór gekk yfir eyjuna. Rafvirkjunum fóst smiðshlutverkið vel úr hendi og verkinu lauk fyrir hádegi.

Þennan morgun var veður bjart, sól skein aldrei þessu vant en þó nokkur gjóla. Auðugt fuglalíf er í eynni, þá sérstaklega af skarfi og lunda. Skarfurinn var lítt hrifinn af komu okkar enda svona

„innrás“ ekki vel séð þegar ungarnir eru rétt eða varla skriðnir úr eggjum.

Á slóðum Eggerts Ólafssonar

Nú lá leiðin áleiðis út úr Breiðafirði en síðasti viðkomustaður okkar þar var Skor í utanverðum firðinum. Þar er mikil náttúruvegur.

Auk hefðbundins eftirlits var settur upp nýr sólarpegill á vitann. Bilun



Vitinn í Klofningi

reyndist vera í merkjagjafa og þurfti að skipta um perur.

Á mörgum viðkomustöðum okkar er sagan við hvert fót mál og svo er einnig í Skor. Á vitanum er skjöldur til minningar um hinstu för náttúrufræðingsins og skáldsins Eggerts Ólafssonar þann 30. maí 1788. Þann dag fórst Eggert í Breiðafirði ásamt konu sinni og skipverjum.

Frá Skor var siglt út úr Breiðafirði í ágætis veðri og fyrir Látrabjarg. Því miður var skyggnið ekki upp á það besta á þessari fögru leið.

Ekki var farið í fleiri vita þennan dag en stefnt að því að klára fimm vita daginn eftir.

Fegurð í Arnarfirði

25. júní: Við sigldum inn á Arnarfjörð um nóttina. Fjörðurinn skartaði sínu fegursta um morguninn, ládautt en sólarlaust. Fyrsti viti dagsins var Langanesviti handan Bíldudals og verkefni: Hefðbundið eftirlit og GPS-mæling. Lendingin er einstaklega falleg en grjótið var hált og varasamt eins og undirritaður fékk að kenna á.

Næsti áfangastaður var Kópanes, sem er milli Tálknafjarðar og Arnarfjarðar. Í fjörinni heilsuðu nokkrir selir og virtust bjóða okkur velkomna. Dvölin var hins vegar mjög stutt, innan við klukkustund, enda aðeins um eftirlit að ræða. Kópanesviti var sameiginlega byggður af Slysavarnafélagi Íslands og Vitastofnun. Í vitanum er skipbrotsmannaskýli.

Að loknum hádegisverði var farið í Svalvoga á Dýrafirði. Þar var eingöngu um að ræða hefðbundið eftirlit. Við Svalvoga er íbúðarhús fyrrverandi vitavarðar í eyði. Á meðan við sinntum störfum okkar í vitanum hittum við, aldrei þessu vant, fólk á göngu sem var að koma innan úr Dýrafirði.

Áfram var haldið og nú var siglt til Fjallaskaga við norðanvert mynni Dýrafjarðar en þar var áður helsta verstöð Dýrfirðinga. Þangað vorum við komnir um kl. 16 og enn var aðeins um hefðbundið eftirlit að ræða. Við Fjallaskaga er skipbrotsmannaskýli SVFÍ og þar er einnig grafreitir franskra sjómanna, sem margir hafa týnt lífinu á þessum slóðum á umliðnum öldum.

Veður hafði verið allgott þennan dag, hægur vindur en sólarlaust eins og oft áður. Næsti áfangastaður og sá síðasti þennan daginn var Sauðanes við Súgandafjörð. Lagt var upp í ágætu veðri eftir kvöldmat. Að þessu sinni voru þrjár hásetar með í för auk eins nema og stýrimanns auðvitað, sem að þessu sinni var Stefán Pétursson, þriðji stýrimaður. Liðsáukinn var ekki að ástæðulausu. Vitinn, sem er agnarlitill, er í snarbrattri hlíð og þangað þurfti að bera marga rafgeyma, sólarpegil auk annars búnaðar og verkfæra. Guðmundur og Sigurjón voru að sólarrafvæða vitann - skipta út einnota geymum og koma nýjum fyrir, sem sólarorkan mun síðan sjá um að hlaða. Verkið tók því sinn tíma og á þessari kvöldstund var eins og títtnefndir veðurguðir hefðu skipt um ham. Það kólnaði allnokkuð, byrjaði að rigna og bætti verulega í vind. Þegar verkinu lauk rétt fyrir miðnætti var komið leið-

Á vitanum í Skor er áletrað hið kunna niðurlag úr ljóði Matthíasar Jochumssonar.

*Ef þrútið er loftið, þungur sjór og þokudrunað vor,
þú heyrir ennþá harmljóð,
sem hljóma frá kaldri Skor.*



indaveður og Ægir ekki sérlega árenni-
legur. Leiðin til baka sóttist seint og ekki
þurran blett að finna á skipverjum við
komuna í Óðinn. Það var því kærkomið
að leggjast upp í hlýtt rúmið þetta kvöld.

Góðar minningar frá Galtarvita

26. júní: Það er kominn laugardagur og
varðskipið komið norður fyrir Súganda-
fjörð á móts við Galtarvita. Þegar við
vorum ræstir um kl. 9.30 var okkur ljóst
að við vorum ekki í náðinni hjá veður-
almættinu. Morgunmaturlingurinn rann þó
ljúflega í vestfirskum veltingi og menn
spáðu í lendingarhorfur við vitann. Það
þótti nokkuð tvísýnt að fara enda skilyrði
til lendingar erfið þegar Kári er í svona
ham. En í rauninni var þetta aldrei vafa-
mál. Guðmundur Bernóðsson gjörþekkir
staðinn frá því hann var vitavörður í
Galtarvita á árunum 1979-1982 og gat
gefið Lúðvíki stýrimanni og Óskari
bátsmanni góð ráð. Hins vegar þótti ekki
ráðlegt að fara með nemanda í þessa ferð.
Ferðin gekk vel, siglt var inn á lensi og
aldan fleytti okkur inn á hárréttan stað.

Í Galtarvita var skipt um vindrafstöð
aук hefðbundins eftirlits. Skilyrði til þess
voru vægast sagt slæm; hávaðarok og
napurt. En það er eins og engar aðstæður
komi þeim félögum Sigurjóni og
Guðmundi á óvart. Öllu vanir.

Ekki var hægt að skilja við Galtarvita
án þess að biðja Guðmund að segja okkur
aðeins frá dvöl hans, staðháttum og starfi
vitavardar. Vitinn var upphaflega byggð-
ur 1920 og sömuleiðis vitavardarhúsin en
núverandi viti er frá 1959. Galtarviti
stendur við Keflavík sem er mitt á milli
Skálavíkur og Súgandafjarðar. Fjallið
norðan við vitann heitir Öskubakur og
sunnan við er Göltur. Guðmundur sagði
að vitavardartíminn hefði verið mjög
ánægjulegur og hann ætti góðar minning-
ar frá þeim tíma. Hann sýndi okkur einnig
fyrrum híbýli sín en nokkuð er um liðið
frá því að síðasti vitavörðurinn yfirgaf
staðinn í júlí 1994. Ljósavélin á staðnum
var hins vegar í fullu fjöri og Guðmundur
sneri henni í gang í fyrstu tilraun.

Saltfiskur og skata, nema hvað?

Við komum aftur til skips um klukkan
tvö. Þar beið okkar ljúffengur saltfiskur
og skata sem Jón kokkur hafði framreitt.
Hvað á betur við á Vestfjarðamiðum?

Um borð í Óðni var ávallt fiskur í
hádegi og á kvöldin yfirleitt kjótréttir.

Það ætti því enginn að geta orðið svangur
um borð í Óðni.

Nú var stefnan tekin á Jökulfirðina en
næsti áfangastaður var Sléttaeyri í næsta
nágrenni við Grænuhlíð. Þangað vorum
við komnir um kaffileytið. Þar var
hefðbundið eftirlit og GPS-mæling.
Guðmundur fræddi okkur á því að undir



Sauðanesviti við Súgandafjörð var sólarrafvæddur í sumar. V/s Óðinn sést í fjarska.

Grænuhlíð hafi orðið mikið sjóslys árið
1951 þegar togarinn Egill rauði strandaði
þar og fórust 5 en 29 björguðust.

Síðasti viðkomustaður dagsins var
Æðey í Ísafjarðardjúpi. Þangað komum
við um kvöldmatarleytið. Heldur hafði nú
lægt frá því um morguninn og í raun hið
ágætasta veður þegar við stigum á land í
Æðey. Þar var hefðbundið eftirlit og GPS
mæling. Þar sem þetta var síðasti við-
komustaður dagsins gafst
tími til að skoða eyjuna og
margir skipverjar fóru í
land, þ.á.m. flestir nemanna
en svo skemmtilega vildi til
að einn þeirra ólst upp í
eynni. Þetta kvöld fóru
nokkrir skipverjar að kafa í
innsiglingunni hjá bónda-
num í Æðey.

„Martröð múrarans“ á Straumnesi

27. júní: Von okkar um að veðrið færi að
lagast þegar við værum komnir á
Vestfirðina var nánast úti. Í það minnsta
höfðum við fengið heldur lítinn skammt
af sólarstundum, bæði í Breiðafirði og á
Vestfjörðum. „Þetta lagast ekkert fyrir
en þú ferð frá borði“ voru skipverjar farnir
að segja við mig en þetta var næst síðasti
dagur minn um borð. Kannski reyndust
þeir sannspáir. Í það minnsta var
ömurlegt veður þegar við vöknudum í
bítið sunnudaginn 27. júní. Skipið lagðist
inn á Aðalvíkinni í nokkru skjóli frá

norðangarranum. Við vorum sem sagt
komnir að Straumnesi. Það var hávaðarok
og úfinn sjór þegar við nálguðumst
Straumnesvita á gúmbátum í morgun-
sárið. Flakið af Godafossi (fórst 1916 við
Straumnes) í Aðalvíkinni minnti okkur á
smæð mannanna andspænis náttúru-
öflunum.

Lendingin gekk ágætlega við nokkuð
erfið skilyrði. Fljótlega kom í ljós að það
þurfti að sækja fleiri rafgeyma í varð-
skipið þar sem þeir sem fyrir voru
reyndust ónýtir. Landhelgisgæslumenn
lentu þá í nokkrum erfiðleikum vegna
vélarbilunar sem varð í gúmmibátum og
kalla þurfti á annan bát til aðstoðar.
Talsverður spölur var frá lendingunni að
vitanum og þurfti að bera þangað marga

geyma, veðurstöð og annan
búnað. Hér var nokkur
vinna framundan þar sem
skipta þurfti um veðurstöð
en hún hafði verið biluð
um alllangt skeið.

Vitinn á Straumnesi
er með hærri vitabygg-
ingum (24 m). Hann er
stundum kallaður „martröð

múrarans“ vegna þess hve erfiður hann er
viðfangs í viðgerðum. Dvölin á Straum-
nesvita var með þeim lengstu í ferðinni en
kannski ekki sú ánægjulegasta. Veðrið
var hrein hörmung; kalt, hífandi rok og
rigning með köflum. Við komum aftur
um borð um kl. 15 og ég get vart sagt að
ég hafi kvatt Straumnesvita með söknuði.
En ég átti eftir að sjá hann í öðru ljósi
síðar.

„Vitinn á Straumnesi er með hærri vitabyggingum (24 m) en farinn að láta á sjá. Hann er stundum kallaður „martröð múrarans“ vegna þess hve erfiður hann er viðfangs í viðgerðum.“



frh. af bls. 5

Ég fann fyrir mikilli tilhlökkun því framundan var ferð á Hornbjargsvita. Siglingaleiðin um Hornstrandir þykir afar sérstök og stórbrotin en því miður var ekkert skyggni og við gátum ekki borið dýrðina augum, mér til mikilla vonbrigða. Það var því lítið annað að gera en að halla sér og hvíla sig eftir erfiða ferð í Straumnesvita. Jafnvel var talað um að ekki yrði hægt að komast í land á Horni vegna óhagstæðrar vindáttar en lendingin þar getur verið mjög erfið.

Að Horni komum við undir kvöld. Eftir kvöldverð fórum við í land. Veður var mun betra en útlit hafði verið fyrir en þó lá þoka yfir. Skipverjar voru í engum vafa um að hægt yrði að lenda. Þrátt fyrir að vind hefði hægt verulega og í raun komið mjög gott veður þá var enn talsverð undiralda og allstórar öldur brotnuðu í fjörunni. Þegar svo háttar er augsýnilega skemmtilegra í vinnunni hjá gæslumönnum, eitthvað til að takast á við. Bátarnir fylltust af sjó í lendingunni á örskotsstund, svo mikið var brimið.

Á Hornbjargi var skipt um búnað veðurstöðvarinnar, vitinn GPS-mældur og venjubundið eftirlit fór fram. Vitavardarhúsið kom mér verulega á óvart. Það lætur lítið yfir sér en er geysistört og rúmar mikinn fjölda gesta ef svo ber undir. Vitaverðir á Horni hafa margir hverjir orðið þjóðþekktir, t.d. Ólafur Þ. Jónsson, betur þekktur undir nafninu Óli kommi, og Jóhann Pétursson sem var vitavörður á Horni í um aldarfjórðung.

Margir skipverjar, sérstaklega nemanir, fóru í land. Þar sem þetta var síðasti viðkomustaður dagsins gafst tími til að skoða sig um í stórbrotu landslagi. Á leiðinni til skips tókum við á okkur smá krók og skoðuðum þetta magnaða umhverfi, þ.á.m. Blakkabás og Fjalirnar svonefndu. Við komum svo aftur til skips um miðnætti.

Glæsilegur viti á litlu skeri

28. júní: Í dag var lokadagur minn í vitatúrnum en ferðin í heild rétt að verða hálfnuð. Fyrsti viðkomustaður var Selsker á Húnaflóa og þangað komum við í blíðskaparveðri. Skipt var um geyma, GPS-mæling og venjubundið eftirlit.

Vitinn á Selskeri er glæsileg bygging, 16,5 m há, byggð í sama stíl og Akranesviti og fleiri vitar. Það er óneitanlega

skrifið til þess að hugsa hvernig menn yfirleitt fóru að því að byggja svo glæsilegan vita á skeri sem þessu fyrir um 50 árum með þeirri tækni sem menn bjuggu yfir. Við byggingu Selskersvita henti það starfsmenn eina nóttina að það gerði aftakaveður. Sigurður Pétursson verkstjóri fann það á sér að starfsmenn kynnu að vera í hættu og dreif þá alla inn í ókláraða vitabygginguna. Um nóttina varð brimið svo mikið að öll tjöldin fuku út á haf og varð ekki bjargað.

Næsti áfangastaður skipsins og minn síðasti í þessari ferð var Málmei á Skagafirði en þangað er nokkurra klukkustunda sigling. Eftir hádegi átti Fokker-vél Land-

þá hverfi húsfreyjan og sjáist aldrei fram- ar. Engin byggð hefur verið í eyrni síðan 1950 en þá brann bærin á Þorlákssmessu.

Í Málmei var aðeins um að ræða hefðbundið eftirlit og gerðum við mjög stuttan stans en við þurftum líka að hafa hraðar hendur til að geta náð Tý.

Kveðjustund

Þá var ekki annað fyrir mig en að taka saman föggurnar og kveðja félagá mína Guðmund og Sigurjón og aðra í áhöfn Óðins.

Það var sem við manninn mælt þegar við mætum Tý var að bresta á enn meiri blíða og e.t.v. tákni um að nú gengju



Unnið við búnað veðurstöðvar á Hornbjargi sumarið 1999

helgisgæslunnar leið um og tækifærið var notað til að varpa dagblöðum niður til skipverja. Minnstu munaði að þeim tækist að hitta beint á skipið. Pakkinn hafnaði rétt hjá og hann var svo hífður upp með háfi.

Þegar hér var komið sögu hafði Einar skipherra frétt að varðskipið Týr væri á leið suður frá Akureyri þar sem það var í slipp og möguleiki var á að skipin gætu mæst í mynni Skagafjarðar um klukkan 18 þennan dag. Undirritaður gæti því fengið að fljóta með því til baka í stað þess að fara í land og fljúga suður. Mér leist vel á þessa hugmynd - gaman að geta farið um borð í annað varðskip og átt þess kost að sjá Hornstrandir í góðu skyggni á leiðinni til baka en veðurútlitið var gott.

Við komum að Málmei á Skagafirði um kl. 15. Veður var mjög gott, hlýtt og sólin gægdist fram. Á leiðinni rifjaði Sigurjón rafvirki upp þau álög sem sögð eru hvíla á eyjunni: Að engin hjón megi búa í eyjunni lengur en 20 ár. Sagt er að

veðurguðirnir í lið með skipverjum Óðins það sem eftir var ferðarinnar.

„Vertu viðbúinn því að vera drullu-sjóveikur á Tý“, sögðu hásetarnir mér, greinilega fullvissir um að Óðinn, sem er elsta skip Landhelgisgæslunnar, sigli mun betur ölduna en flaggskipið sjálft, Týr. Gunnar yfirstýrimaður og Bjóssi háseti fylgdu mér síðasta spölinn á gúmbáti og svo var gefið hressilega í, kannski til að minna mig á að nú væri senn úti ævintýr.

Á leiðinni til baka var hið besta veður, varla að hafið gáraðist. Ég sá þá Hornstrandir og Vestfirði í allri sinni dýrð, þ.m.t. Straumnesvita, þá sýn sem mér var hulin á leiðinni norður. Við komum til Reykjavíkur um kl 14 þriðjudaginn 29. júní og þar með var ævintýrinu lokið. Eftir situr ógleymanleg ferð og dýrmæt reynsla fyrir eðallandkrabba. Og veðrið gekk í lið með Óðni það sem eftir var ferðarinnar. Það skyldi þó ekki vera að brottför mín hafi eitthvað haft með það að gera?

Sigurjón Ólafsson.



Viðhald vita

Miklar endurbætur á vitanum á Dyrhólaey



Stærsta verkefnið sem unnið hefur verið á viðhaldi vitabygginga árið 1999 er á Dyrhólaey. Þar er vinna langt komin við að gera upp vitann en Dyrhólaeyjarviti þykir einn sá fegursti á landinu. Guðjón Samúelsson, húsa-meistari ríkisins á þeim tíma, gerði frumuppdrátt að húsinu en vitinn var reistur árið 1927. Markmið Siglingastofnunar með þessu viðhaldi er að eiga a.m.k. einn vita þar sem einnig eru hífýli vitavarðar í því sem næst upprunalegu horfi og þannig varðveita hluta af sögu íslenskra vitabygginga.

Önnur helstu verkefni Siglingastofnunar í viðhaldi vita á þessu ári hafa verið á Reykjanesvita, Skarðsfjöru, Skaftárós og Ingólfshöfða. Auk þess hefur verið minni háttar viðhald farið fram á mörgum öðrum vitum.



Dyrhólaeyjarviti eftir miklar endurbætur að utan

Það er stefna Siglingastofnunar að sinna viðhaldi á hverjum vita fyrir sig á

fimm ára fresti. Reynt er því að komast í viðhald á um 20 vitum á hverju. ári.

DGPS stóðst „aldamótavandann“

Ísumar var unnið að því að skipta út tölum og forritum í DGPS leiðrétt-ingakerfi Siglingastofnunar þannig að kerfið gæti staðist „aldamótavandann“ í GPS kerfinu sem gekk yfir á miðnætti 21. ágúst sl. (Week Rollover Problem) og þann vanda sem menn sjá fyrir um næstu áramót í tölum og hugbúnaði. Engin vandamál komu upp í GPS kerfinu í ágúst og vonandi verður sama uppi á teningnum um áramót.

Öll skip yfir 10 brúttótonn greiða vitagjald

Rekstur vitakerfisins kostar sitt eins og gefur að skilja. Til að standa straum af þessum kostnaði greiða skip, sem sigla við Íslandsstrendur og hafa viðkomu hér, sérstakt vitagjald. Fjárhæð gjaldsins tekur mið af brúttótonnatölu skipsins. Aðeins skip sem eru stærra en 10 BT greiða þetta gjald. Erlend skip sem setja farþega eða vörur á land greiða einnig vitagjald, sem svarar 1/4 hluta af almennu vitagjaldi, við hverja komu til landsins en þó aldrei oftar en fjórum sinnum á ári. Vitagjaldið má

rekja allt til ársins 1878 er Reykjanesviti var byggður. Gjaldinu var ætlað að standa undir rekstrarkostnaði vitanna og er svo enn í dag rúmum 120 árum síðar. Árið 1998 komu 72 m.kr. til Siglingastofnunar í formi vitagjalds og var sú fjárhæð notuð til að standa undir rekstrarkostnaði vitanna. Heildarkostnaður vita- og leiðsögukerfisins (þ.m.t. upplýsingakerfisins um veður og sjólag, DGPS o.fl.) nam alls 122 m.kr.

Næsta tölublað kemur út um mánaðamótin september/október með fjölbreyttu efni

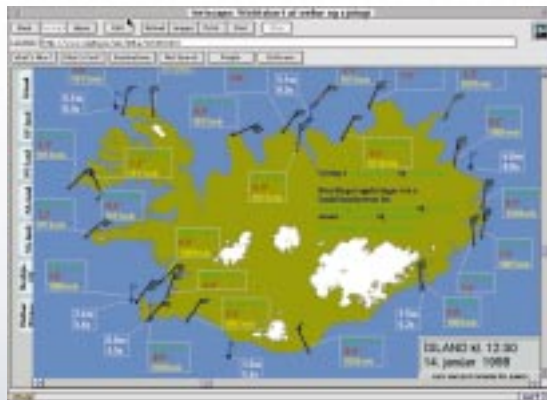


Unnið við erfiðar aðstæður í dufla við Kerlingarsker í Faxaflóa

ÞÚ FÆRÐ UPPLÝSINGAR UM

VEÐUR & SJÓLAG

á netinu: www.sigling.is
og í síma 902 1000



Upplýsingakerfi Siglingastofnunar um veður og sjólag gefur sjófarendum kost á nýjum upplýsingum um veður og sjólag á klukkustundar fresti á www.sigling.is og í síma 902 1000.

Á www.sigling.is er einnig að finna spár um veður, ölduhæð, hættulegar öldur, sjávarföll og áhlaðanda. Markmiðið með þessari þjónustu er að auka öryggi sjómanna og gera búsetu við sjávarsíðuna öruggari.



SIGLINGASTOFNUN