

Haustferð JÖRFÍ á Vatnajökul 2001

Finnur Pálsson

Raunvísindastofnun Háskólans, Hofsvallagötu 53, 107 Reykjavík; fp@raunvis.hi.is

Þetta reyndist vera þannig ferð, en það vissum við ekki þegar lagt var af stað úr Reykjavík, síðdegis þann 14. september 2001. Níu manns lögðu af stað á þrem bílum og með 4 vélsleða. Fyrsta bilun varð strax á þjóðvegi 1 milli Hveragerðis og Selfoss, þegar lega „bráðnaði“ í sleðakeru. Ný lega barst fljótlega með hópi JÖRFÍ félaga sem voru á leið í Jökulheima í vinnuferð. Undir miðnætti var stöðvað og gist í húsi LV við Kvíslaveitur. Snemma morguns þann 15. var ekið af stað og í fyrstu beygju á leiðinni eftir um 5 mínútna akstur varð önnur bilun. Vökvi fór að leka af stýrivél Dodda. Eftir mikið mas með gúmmíhringjaefni, undralím og fasta lykla var haldið áfram. Enn lak þó úr stýrinu. Ekið var milli Hágangna, yfir affall „Fagralóns“, í gegnum hraunið, yfir Sveðju, með Köldukvíslarjökli og loks upp á sporð hans nærri hefðbundum stað. Veður var gott. Sleðar voru teknir af og sleðamenn ruku af stað til að lesa af afkomustikum og mæla inn hraðastikur. Bílarnir héldu hefðbundna leið upp jökul. Í um 1300m hæð á jöklinum brotnaði armur útúr liðhúsi framhjól á bíl LV, þegar hann stakkst í vatnsrás sem hulin var snjó. Eftir miklar tilraunir til viðgerðar með því efni sem fannst í bílunum, var séð að ekki varð frekar að gert. Eftir tveggja tíma þóf í talstöðvum tókst loks að kalla sleðamenn til baka. Nú var öllum troðið í tvo bíla og snúið aftur í Kvíslaveituhús LV. Fengnir voru menn til að koma með varahluti úr Reykjavík. Á leiðinni brotnaði vinstri framfjöldur Dodda í tvennt, og enn lak stýrið. Snemma næsta dag var farið aftur á Köldukvíslarjökul, gert við bíl LV og þaðan á Grímsfjall. Enn lak stýrið. Á leiðinni var tekin niður veðurstöð, lesið af nokkrum afkomustikum og skriðhraðastikur mældar inn. Nýsnjór var talvert þykkur (ca. 40 cm) ofan 1600 m. Hann haldi 1998 gosöskuna á Gríms-

fjalli og lokaði sprungunum síðasta spölinn upp fjallið, þannig að tiltölulega greiðfært var þangað bæði fyrir bíla og sleða, ólíkt því sem verið hafði haustin 1999 og 2000. Eftir góða nótt á Grímsfjalli var liðinu skipt, 2 bílar og tveir sleðar (hvert farartæki mannað) fóru austur jökul í afkomustikur og veðurstöðvar. Á tveim sleðum var unnið að hraðastiku og sniðmælingum með DGPS tækjum, og athugun á gosstöðvunum í Grímsvötnum. Þrír störfuðu á Grímsfjalli, einkum við hitarafstöðvar RH og Veðurstofu og frágangi kars fyrir vararafstöð. Austurförum gekk ágætlega, farið var á sleðunum niður á sporð Brúarjökuls, en bílar héldu áfram ofan jafnvægislínu (á snjó). Sleðamenn fóru um afkomumælipunkta á austurhluta Brúarjökuls, þá var dimmt orðið og stöðugur úði í lofti. Þessi leið er afar torsótt vegna djúpra vatnsrása, sem sneiða þarf fyrir (stundum marga km). Allt gekk þetta þó með hæfilegu basli og mættust bílar og sleðar á miðnætti í Djöflaskarði neðan Godahnúka, en þar var borðað og gist. Á bakaleiðinni var farið um mælipunkta á Breiðubungu. Frá rótum Breiðubungu og nærri að söðlinum milli Skeiðararjökuls og Brúarjökuls, var yfirborðið afar sérkennilegt, mjög misbráðið (leysing hafði verið venju fremur lítil austantil) og allt í skvompum (1–2 m djúpum) og samhangandi hryggir á milli. Svona var þetta bæði til norðurs og suðurs u.þ.b. 10 km til hvorrar áttar. Seinni part dagsins (18. sept) var öllum verkefnum leiðangursins lokið með góðum árangri, en þau voru þessi helst:

Að taka niður og lesa af 3 veðurstöðum á Tungnaárjökli og Brúarjökli. Ganga frá neðstu veðurstöð á Brúarjökli fyrir veturinn, hún var látin mæla yfir veturinn. Taka niður regnmæli á Grímsfjalli og ganga frá veðurstöð þar fyrir veturinn. Mæla inn og lesa af um 40 afkomumælingastikum. Mæla inn nokkra tugi skrið-

mælingastika í Gjálp og Grímsvötnum. Mæla nokkur GPS snið í Grímsvötnum og Grímsvatnaskarði. Ljósmynda og kanna gosstöðvar í Grímsvötnum. Viðhald hitarafstöðva á Grímsfjalli. Frágangur á rými fyrir vararafstöð á Grímsfjalli. Lesa af þrýstiskynjara í Grímsvötnum og endurreisa tækjamastur þar. Setja upp talstöðvaendurvarpa á Grímsfjalli.

Nú var tekin ákvörðun, sem aldrei skyldi verið hafa, að fara niður af jökli þá þegar um kvöldið. Þetta varð mesta hörmungarferðalag í myrkri og rigningarúða, enn lak stýrið og alltaf verið að hella á það olíu. Aftur brotnaði fjöðrin. Einhvern veginn slysaðist hópurinn heldur vestarlega í hroðalega úfinn og rásaðan ís, mjög seinfarinn. Undir morgun var loks komið af jökli, en þá tók lítið betra við því stöðugt hafði rignt í 3 daga. Eftir margar festur í jökulleir og drullu, slapp leiðangurinn loks norður á hæðirnar og þaðan var greiðfært út á Kvíslaveituveg. Enn lak stýrið. Þeim sem mest lá á til Reykjavíkur héldu áfram á Dodda en hinir sváfu nokkra klukkutíma í húsi LV. Enn lak stýrið og fjöðrin brotin. Ekki elskuðu allir Dodda jafn heitt og fyrir ferðina, en það lagaðist aftur á nokkrum mánuðum.

Þátttakendur Finnur Pálsson, Þórdís Högnadóttir, Kirsty Ann Langley og Þorsteinn Jónsson frá Raunvísindastofnun, Hannes H. Haraldsson Landsvirkjun, Ástvaldur Guðmundsson, Vilhjálmur Kjartansson, Sveinbjörn Steinþórsson og Magnús Þór Karlsson JÖRFÍ, Viðar Finnsson, sonur hans Gunnar og Erling Valur Friðriksson komu með varahluti og lagfærðu brotna fjöður í Dodda, aðfaranótt 16. september. Farartæki: Toyota Hilux RH, Toyota Land Crusier LV, DODGE Ram JÖRFÍ, 2 vélsleðar RH, vélsleði LV og vélsleði Þorsteins Jónssonar.



Sjálfvirk veðurstöð í 1200 m hæð á Brúarjökli, Snæfell í baksýn. Stöðin mælir leysingu og orkuþætti sem valda leysingu yfir sumarmánuðina. Hún var tekin niður í ferðinni. Sjá einnig bls 42. – *An automatic weather station (AWS) at 1200 m a.s.l. on Brúarjökull, an outlet of northern Vatnajökull. See also p. 42. Ljósmynd/Photo. Finnur Pálsson.*