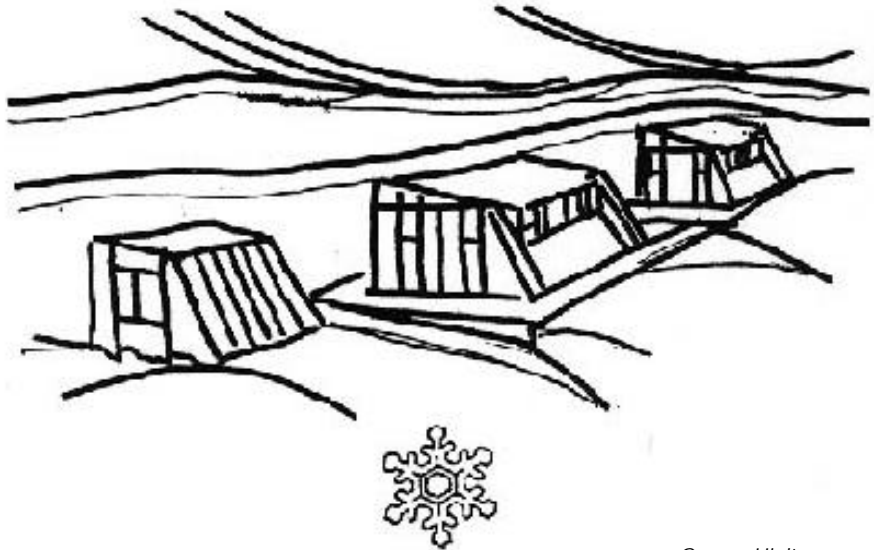


## *Fréttabréf*



*Gunnar Hjaltason*

## **AÐALFUNDUR JÖRFÍ**

Aðalfundur Jökлараннsóknafélags Íslands verður haldinn þriðjudaginn **28. febrúar 2006 kl. 20:00** í **Norræna húsinu**. Efni fundarins eru hefðbundin aðalfundarstörf. Sjá nánar í fréttabréfinu.

**Að loknum hefðbundnum aðalfundarstörfum:**  
**Frosið vatn**, myndasýning Bergþóru Sigurðardóttur

## **AÐALFUNDUR**

Aðalfundur Jökklarannsóknafélags Íslands verður haldinn þriðjudaginn 28. febrúar 2006 kl 20:00 í Norræna húsinu. Efni fundarins er skv. 7. grein laga félagsins, sem hér segir:

1. kosning fundarstjóra og fundarritara
2. kjör heiðursfélaga
3. skýrsla stjórnar
4. endurskoðaðir reikningar félagsins lagðir fram til samþykktar félagsmanna
5. lagabreytingar (engar tillögur liggja fyrir)
6. kosning stjórnar
7. kjör valnefndar
8. kosning endurskoðenda
9. önnur mál

### **Frosið vatn: Myndasýning að loknum aðalfundarstörfum**

Að loknum hefðbundnum aðalfundarstörfum, mun Bergþóra Sigurðardóttir læknir halda myndasýningu sem hún nefnir Frosið vatn. Sýningin spannar vítt svið, allt frá smáskæni á pollum til skriðjökla og mynda úr vorferð JÖRFÍ 1974.

### **GLÆPUR OG REFSING**

Í ferðum Jökklarannsóknafélagsins á fyrsta aldarfjórðungi þess var Margrét Halldórsdóttir oft meðal þátttakenda. Í ferðum á þessum árum þótti mikilvægt, eins og jafnan síðan, að viðhafa góða reglusemi. Til að framfylgja reglum og styrkja fjárhag félagsins var Margrét skipuð dómari og mun það hafa verið æviráðning. Mishart var tekið á brotum en eins og fram kemur hér á eftir var eitt brot öðrum alvarlegra.

Vorið 1959 voru farnar þrjár mjög fjölmennar ferðir á Vatnajökul og í þeim margir nýliðar. Eins og gefur að skilja hafði dómarrinn ærinn starfa þetta vor en gat ekki tekið þátt í öllum ferðunum. Lausatök voru þó engin

og var Halldóra Thoroddsen skipuð í hennar stað í ferðinni 3.-15. júní. Halldóra sendi okkur skipunarbréf sitt fyrir skömmu og fer það hér á eftir. Öllum sem lesa bréfið og þekkja til í félaginu verður ljóst að okkur hefur farið aftur í þessu efni því fáir dómur hafa verið kveðnir upp á síðustu árum. Er þó á allra vitorði að tilefni til dómsuppkvaðninga hafa verið ærin. Löggiltur héraðsdómari var þó með í ágústferðinni á Vatnajökul síðastliðið sumar. Reyndar skal það upplýst hér að hann sinnti dómastörfum lítt í þeirri ferð. - MTG

Skipunarbréf:

*“Hér með skikka ég og skipa heiðarlega dáindiskonu Halldóru Thoroddsen til þess að gegna dómastörfum í minn stað í Vatnajökulsleiðangri á tímabilinu 3.-15. júní 1959. Ber henni í þessu starfi að gæta réttlætis með tilhlýðilegum strangleika og beita sektarákvæðum til ágóða fyrir Viðhaldssjóð. Fara hér á eftir til leiðbeiningar nokkrar syndir og sektarákvæði, samkvæmt þeim venjum, sem skapað hafa á undanförunum árum. Þess skal getið, að sektarákvæði þessi gilda eingöngu fyrir innan Tungná.*

*Tapa skák ..... sekt kr. 5.00*

*Hrjóta að næturlagi ..... 2.00*

*Hugrenningarsyndir allt að 100.00*

*Eru það langalgengustu yfirsjónir manna í jöklaferðum.*

*Gert í Jökulheimum 3. d. júním. 1959*

*Margrét Halldórsdóttir dómari*

*Vitundarvottar:*

*Jón Eyþórsson*

*Jóhannes Briem”*

## **SPORÐAMÆLINGAR HAUSTIÐ 2005**

Sumarið 2005 var ekki nærri eins hlýtt og þau næstu 3 á undan. Maímánuður var fyrsti mánuðurinn í meira en 3 ár sem var marktækt undir meðallagi hvað hita varðar. Haustið var líka svalt og byrjaði snemma að snjóa til fjalla og tók þar með fyrir jöklabráðnun víða. Þetta síðsumarshret kom jöklamælingamönnum á óvart svo að ekki náðu þeir allir vopnum sínum áður en nokkrir mælingastaðir fóru undir snjó. Engu að síður fjarlægjast flestir jökulsporðar merki jöklamælingamanna og sumir allmikið. Á tveim árum (var ekki mældur 2004) hefur leiðin að Gígjökli lengst um 357 m enda hefur, eins og getið var um í fyrra, nær alveg tekið fyrir fóður til hans ofan úr hlíðum. Sporður Skaftafellsjökull hopaði um 97 m en aðrir jöklar mun minna. Reykjarfjarðarjökull sígur enn fram en nú aðeins um 37 m og eru líkur á að framhlaup hans sé nú á þrotum. Einhver uppreisnarandi er í austanverðum Skeiðarárjökli og gekk hann fram um 9 m við eitt merkið án þess að sérstök skýring á því liggi fyrir.

Nú hafa borist 36 skýrslur um mælingar á síðastliðnu hausti og eru ekki öll kurl komin til grafar. Vísbendingar eru um að þessar mælingar segi mun meiri sögu en almennt hefur verið talið og verður því gerð betri skil síðar.

Oddur Sigurðsson

## **FERÐ Á SUÐURPÓLINN**

Í desembermánuði 2005 komst Gunnar Egilsson á Suðurlandinn á sérútbúnum bíl sínum, 6 hjóladrífnum Ford Econoline. Jöklarannsóknafélag Íslands hefur fengið Gunnar til þess að vera með erindi um ferð sína og verður fundurinn auglýstur síðar.

Það var í apríl 2005 sem ég fékk símtal frá Bretlandi, erindið var að nokkrir Bretar hefðu hug á að láta smíða fyrir sig bíl á Íslandi sem nota mætti til aksturs á Suðurland jarðar. Ég taldi þetta vel gerlegt og í framhaldi af þessu samtali komu tveir af leiðangursmönnum til landsins. Ég fór með þá á jökul og kynnti fyrir þeim bílinn minn, Icecool, 6 hjóla Enconline sem ég breytti 1999 og hef notað í keyrslu um hálendi landsins. Boltanum var kastað, þeir vildu fá svona bíl. Bílinn var keyptur notaður erlendis frá.

Premur mánuðum síðar var Icechallenger ekið út af verkstæðinu á Selfossi.

Aksturinn suður Argentínu og Chile tók 5 daga. Ekið er um fjallvegi og víða er stórbrotin fjallasýn. Gróður er ekki ósvipaður og upp til heiða á Íslandi. Hitastigið var frá 6 til 15°C enda vor í lofti þarna suðurfrá í nóvember.

Við komuna til Punta Arena, Cile hófst strax lokaundirbúningur leiðangurssins. Þá voru mættir 3 af leiðangursmönnum. Hinir komu með flugi beint til Chile. Fengum við aðstöðu til þess að negla dekkinn, fara yfir alla krossa og legur, smyrja og skipta út öllum olíum á bílnum fyrir frostþolna Mobil olíu. Fara þurfti yfir allan annan búnað vandlega og innsigla fyrir flugið. Reglugerðir segja til að öll farartæki skulu gufuþvegin og gerð sóttfrí fyrir flutning til suðurskaupsins.

Eftir að allt var klárt til brottfarar tók við taugatrekkjandi bið eftir útkalli í flug. Ekki er farið í loftið fyrr en útséð er um að veður og landingarskilyrði heimili landingu í Patriot Hills á suðurskaupsinum. Urðum við að vera klárir með handfarangurinn og stöðugt í símasambandi. Flugið tók 4 ½ tíma. Lengi er flogið yfir ísilagt haf. Ég var svo heppin að vera boðið að vera í flugstjórnarklefanum og ekki er því að neita að maður fékk aðeins í hnén við að horfa niður í gegnum gluggana í gólfinu á stjórnarklefanum. Engar tölvur eru í þessari flugvél, allt gert “manual”. Vélin er rússnesk, af gerðinni IL 76 TD, sjálf er vélin 90 tonn að þyngd tóm og burðargeta 50 tonn.

Meðal farþega í þessu flugi var Peter Hillary, sonur pólfarans sir Edmunds Hillary. Var hann að fara með leiðangur til að klífa “Tindana 7”. Hann var afar forvitinn um leiðangurinn okkar enda átti pabbi hans lengi hraðametið á Suðurlátti eftir að hann hafði unnið það afrek að fara þessa leið á nokkrum traktorum árið 1958. Ferðin tók þá 58 daga. Hringdi hann í pabba sinn og upplýsti hann um ætlunarverk okkar og lýsti í öllu fyrir honum búnaði bílsins. Hinn aldraði Hillary hafði mikla trú á að okkur tækist þetta uppátæki okkar, eða eins og sagt var “ef einhverjir geta þetta þá eru það Íslendingar sem búa yfir þeirri þekkingu og reynslu sem til þarf”. Það lyftist upp í manni þjóðarstoltið þegar maður heyrir svona.

Farin var ferð 400 km inn á ísinn með olúbirgðir og rætt við starfsmenn í Patriot Hills um veður og færð, hugsanleg sprungusvæði og staðsetningatæki og fjarskipti stillt inn. Þann 9. des. kl. 15.00 að íslenskum tíma var svo skeiðlukkan núllstillt og tilraun til heimsmets hafin.

Við vorum afar heppnir með veður á keyrslunni. Frostið fór aldrei niður fyrir  $-17^{\circ}\text{C}$ , hékk oftast í kringum  $-10^{\circ}\text{C}$  sem þykir ekki mikið frost þar sem meðaltalið er  $-35^{\circ}\text{C}$  og niður í  $-50^{\circ}\text{C}$ . Vindur er alltaf að sunnan og getur verið ansi hvass, upp í 40-50 m/sek. Vorum við búnir undir það að geta fest bílinn niður í ísinn ef þyrfti. Til allrar lukku reyndi ekki á þetta hjá okkur.

Auðvitað var ekið eins hratt og við treystum okkur til en þó með fullri aðgát þar sem sprungur hafa þann hæfileika að vera að mestu huldar sjónum manna er þunnar snjóbrýr skafa yfir op þeirra. Dæmi eru um að heilu snjóbílarnir hafa fallið í sprungur á þessu svæði og fundist á 30-60 m dýpi. Þarna reyndi verulega á reynsluna við að lesa snjóbreiðurnar og því er ekki að neita að gott hefði verið að hafa annan reyndan íslenskan ökumann með í ferðinni til að leysa mig af við aksturinn.

Í upphafi ferðar var það álit manna að erfiðast yrði færið upp frá Patriot Hills og upp á íshettuna. Þessu reyndist alveg öfugt færið, færið þyngdist jafnt og þétt eftir því sem nær dró Pólnum. Við lentum í affelgun og einnig fór reimastrekkjarahjól. Hvoru tveggja gerðist á svæðum þar sem ekki var möguleiki að lenda flugvél nálægt okkur ef ekki hefði tekist að gera við og halda áfram. Hefði þá beðið okkar u.þ.b 100 til 150 km ganga á skíðum á fyrsta stað sem hægt yrði að ná í okkur. Það hefði kostað okkur 50 m. kr. í björgunarkostnað þannig að þessi augnablik voru frekar trekkjandi fyrir mannskapinn enda allir orðnir lúnir. Þetta fór þó allt á besta veg en kostaði okkur um 3 tíma stopp. Að auki var stoppað í samtals 15 klst. við að taka staðsetningu og sinna kalli náttúrunnar.

Við komuna á Suðurpólinn þyrptust starfsmenn ransóknastöðvarinnar út að taka á móti leiðangursmönnum enda ekki á hverjum degi sem bifreið kemur akandi þessa leið. Fögnuðu þeir með okkur og horfa til þess með nokkuri eftirvæntingu að þessi ferðamáti eigi eftir að leysa að nokkru þá einangrun sem getur orðið þarna sem og stytta verulega þann tíma sem

hefur tekið að fara landleiðina um þetta svæði á hjara veraldar. Okkur var boðið að skoða alla stöðina og er afar fróðlegt að sjá hve öflugt rannsóknastarf er unnið þar. Um sumartímann eru þarna 250 til 300 starfsmenn og 50 til 100 manns á vetrum.

Lagt var af stað til baka frá Pólnum þann 15. desember. Aksturinn frá Suðurlandnum til Patriot Hills tók 45,5 klst enda vissum við þá betur hve mikið hægt var að bjóða bílnum og hvernig færið var. Þrír voru í bílnum á bakaleiðinni, þrír ákváðu að fljúga frá Pólnum til Patriot Hills. Það var mikil spennan í gangi, takmarkinu hafði verið náð og nú hófst kapphlaupið um að reyna að ná heim fyrir jóla. Þann 17. desember komum við til Patriot Hills og máttum bíða til 22. desember eftir að vélin okkar gæti lent á ísnum. Þar með fóru öll áður bókuð flug heim til Íslands gjörsamlega fyrir vísindin og hafist var handa við að leita annarra leiða. Ég flaug frá Punt Arena í Chile til Santiago, þaðan til Madridar á Spáni, svo til London og að endingu lenti ég á Keflavíkurlugvelli, að kvöldi jóladags.

Fjölskylda, vinir og félagar mínir úr Jöklaframsóknafélaginu voru á flugstöðinni að fagna með mér. Það þótti mér vænt um og ekki síður er ég fór að fréttu af því hve Íslendingar höfðu verið duglegir að fylgjast með þessu ferðalagi, sendandi mér hamingjuóskir og góð orð allstaðar að úr heiminum. Þar sannaðist að “þar sem Íslendingar eru, þar er Ísland“. Þegar við komum svo að Rauðavatni á leið okkar á Selfoss var mér öllum lokið að sjá þær móttökur sem biðu mín. Takk fyrir. Þetta var ógleymanlegt.

Þegar hugsað er til baka tel ég mig afar heppinn að hafa fengið tækifæri til að takast á við þessa áskorun. Undirbúningurinn, smíðin á bílnum, ferðalagið allt og ekki síst hvernig okkur tókst að sigrast á hverri uppákomunni eftir aðra var prófsteinn og staðfesting á reynslunni sem ég hef aflað mér um bílabreytingar og akstur um hálendi Íslands. Svona verkefni er ekki eins manns verk og vil ég nota þetta tækifæri og þakka öllum þeim sem hafa stutt mig og hvatt áfram, starfsmönnum Icecool, Nýherja sem lagði mér til myndavélina sem ég notaði í ferðinni, Esso sem lagð mér til þá smurolíur sem dugðu, Hampiðjuni sem færði okkur ofurtóg til ferðarinnar, Cintamani sem sá til þess að ég var vel varinn fyrir kuldanum, Bílanaust fyrir verkfæri og tæki og Arngrími Hermanssyni sem

stóð vaktina og fræddi okkur um sögu fyrri pólfara, aðstæður og gengi leiðangursins ásamt öllum þeim er sendu mér góðar kveðjur og gjafir við heimkomuna.

Gunnar Egilsson

## **FYRIRHUGAÐAR FERÐIR Á VEGUM JÖRFÍ ÁRIÐ 2006**

**Mýrdalsjökull:** Ráðgerð er dagsferð til afkomumælinga fyrri hlutann í maí.

**Vorferð:** Árleg vorferð félagsins á Vatnajökul verður að venju í snemma júní. Í henni verða gerðar margvíslegar rannsóknir á Grímsvötnum og nágrenni. Einnig verður borað niður í annan Skaftárkatla, tekin þar vatnssýni og gerðar ýmsar mælingar.

**Sumarferð:** Sumarferð félagsins er ráðgerð um helgi í fyrri hluta júlí. Farið verður upp með Markarfljóti að Tröllagjá og Markarfljótsgljúfrum og skoðuð ummerki um forsöguleg stórhlaup. Fararstjóri verður Magnús Tumi Guðmundsson.

**Haustferð:** “13. septemberferð” verður helgina 9. til 10. september 2006.

Nánari upplýsingar um ferðir félagsins munu birtast í fréttabréfum og á heimasíðu félagsins, [www.jorfi.is](http://www.jorfi.is) þegar nær dregur.

## **SKÁLAGJÖLD ÁRIÐ 2006**

Gjaldskráin var samþykkt á stjórnarfundum þann 9. janúar 2006.

<b>Staður</b>	<b>Félagsmenn (kr/nótt/mann)</b>	<b>Utanfélagsmenn (kr/nótt/mann)</b>
Grímsfjall	1500	2000
Jökulheimar	1100	1500
Esjufjöll	1000	1400
Aðrir skálar	800	1000

Útg. JÖRFÍ, Pósthólf 5128, 125 Reykjavík / Ábm. Sverrir Óskar Elefsen