

Flosi Hrafn Sigurðsson

Vindhraðamet í Reykjavík í fárviðrinu 15. janúar 1942

Inngangur

Suðaustan fárviðri gekk yfir suðvestanvert Ísland fimmtudaginn 15. janúar 1942. Á Reykjavíkurflugvelli, þar sem bæði breski og bandaríski flugherinn höfðu bækistöð, mældist þá meiri vindhraði í vindhviðu en vitað er til að mælst hafi í annan tíma í Reykjavík. Á bandarískri veðurstöð á flugvellinginum mældist meðalvindhraði mest 89 mílur á klukkustund kl. 12:20 og 12:30 en það samsvarar 77.3 hnútum eða 39.8 m/s. 12 vindstig voru samkvæmt mælingum á bandarísku veðurstöðinni frá kl 11:00 til kl. 13:10. Mesta vindhviða mældist hinsvegar 133 mílur á klukkustund og er sú tala endurtekin fjórum sinnum milli kl. 12:20 og 13:10. Samsvarar hún 115.5 hnútum eða 59.5 m/s. Er það talin mesta vindhviða sem mælst hefur í Reykjavík.

Veðurstöð Veðurstofunnar í Reykjavík var á þessum tíma í Landsímahúsinu við Austurvöll og voru þar gerðar átta veðurathuganir á sólarhring. Vindhraði var metinn í vindstigum, enda tíðkaðist þá að senda upplýsingar um vindhraða þannig í veðurskeytum milli landa. Hvassast var á athugunartíma kl. 12 á hádegi samkvæmt ísl. miðtíma og voru þá bókfærð 12 vindstig eða fárviðri. Á athugunartímum kl. 15 og 17 voru hins vegar skráð 10 vindstig eða rok. Í breskri veðurathugunarbók frá Reykjavíkurflugvelli á stríðsárunum, sem til er á Veðurstofunni, er þ. 15. janúar 1942 tilgreind byljótt suðaustan átt og 9 vindstig kl. 10 GMT, byljótt suðaustan átt og 10 vindstig kl.13 og 16 GMT, en kl 18 GMT er skráð byljótt austanátt og 11 vindstig. Segja má því að illviðrið á flugvellinginum hafi staðið frá morgni til kvölds.

Miklir skaðar urðu í Reykjavík og á Reykjavíkurflugvelli og miklu víðar á landinu. Fárviðri eða 12 vindstig var talið á 10 veðurstöðvum, en stormur eða 9 vindstig var á 36 veðurstöðvum.

Í *Veðráttunni* fyrir janúar 1942 segir m.a.: „Tvær dýpstu lægðirnar komu með 3 daga millibili, þ. 12. og 15. og ollu báðar sunnan- og suðaustanofviðri um allt land. Veðurhæð varð 11-12 vindstig báða dagana (2 stöðvar með 12 vindstigum þ. 12, en 10 stöðvar þ. 15., og þó var sú lægðin grynnri)“.

Trausti Jónsson veðurfræðingur [1] hefur gert tilraun til að flokka helstu illviðri sem gengið hafa yfir landið. Meðal annars hefur hann beitt þeirri aðferð að reikna hlutfallslegan fjölda þeirra veðurstöðva á landinu sem tilgreina annars vegar 9 vindstig og hins vegar 10 vindstig af heildarfjölda þeirra veðurstöðva á landinu sem athuguðu vind á viðkomandi tíma. Kemur í ljós að samkvæmt þessari aðferð var veðrið 15. janúar 1942 í öðru sæti af verstu illviðrum á árabílinu 1912-1948, ef miðað er við hlutfallslegan fjölda veðurstöðva með 9 vindstig. Sé hinsvegar miðað við hlutfallslegan fjölda veðurstöðva með 10 vindstig færast veðrið í efsta sæti á tímabilinu. Sé á sama hátt horft til hlutfallslegrar tíðni 9 og 10 vindstiga á íslenskum veðurstöðvum á árunum 1949-2001 kemur í ljós að veðrið virðist einnig sóma sér vel meðal alverstu veðra á því tímabili. Einkum á þetta við ef miðað er við tíðni 10 vindstiga. Hafa þarf í huga að tímabilin 1912-1948 og 1949-2001 eru að ýmsu leyti frábrugðin. Í ársbyrjun 1949 var þannig farið að skrá vindhraða í hnútum (sjómílum á klst.) í veðurskeytum í stað vindstiga, veðurstöðvum fjölgaði og staðsetning þeirra breyttist. Notkun vindmæla varð og smám saman algengari, en fyrr á árum var eingöngu hægt að byggja á mati veðurathugunarmanna.

Það er tilgangur þessarar stuttu greinargerðar að vekja athygli á vindhraðametinu í Reykjavík, 59.5 m/s, og birta skjöl sem staðfesta það, en enginn vindhviðumælir var á Veðurstofu Íslands á þessum tíma. Svo vildi til að prentaraverkfall var um miðjan janúar 1942 og af þeim sökum kom aðeins út eitt dagblað í Reykjavík, Alþýðublaðið. Fregnir af veðrinu og sköðum af þess völdum voru því takmarkaðar. Við bætist að ekki mátti skýra frá tjóni sem varð hjá breska eða bandaríska hernum hér á stríðsárunum. Í *Veðráttunni*, tímariti Veðurstofunnar fyrir janúar 1942 er greint frá miklum sköðum sem urðu á sjó og landi í óveðrinu þann 15. janúar, en ekki skýrt frá því mikla tjóni sem varð á Reykjavíkurlflugvelli og sjóflugvélum á Skerjafirði. Verður vikið nokkuð að veðrinu og tjóni af þess völdum hér á eftir.

Þáttur Hákonar Waage leikara

Hákon Jens Waage leikari við Þjóðleikhúsið kom óvænt færandi hendi á Veðurstofu Íslands þann 9. febrúar 1987. Hitti hann að máli Öddu Báru Sigfúsdóttur deildarstjóra veðurfarsdeildar. Skýrði hann svo frá að hann hefði unnið í hjáverkum við brotajárn hjá Sindra í Sundahöfn, þegar þangað voru fluttir tveir peningaskápar til förgunar. Voru þeir læstir. Rétt þótti að opna skápana með logskurði, þótt ekki reyndist það létt verk. Annar skápurinn var tómur, en í hinum voru skjöl. Því miður höfðu skjölin sviðnað og brunnið að hluta við logskurðinn, en það tókst að kæfa eld í þeim. Hákon sá við athugun að skjölin voru frá breska flughernum og fjölluðu um mikið illviðri og tjón af þess völdum á Reykjavíkurlflugvelli 15. janúar 1942. Við eftirgrenslan komst Hákon að því að skáparnir höfðu komið frá Flugmálastjórn á Reykjavíkurlflugvelli. Réttilega taldi Hákon að hér gæti verið um að ræða mikilsverðar heimildir fyrir Veðurstofuna og afhenti skjölin því Öddu Báru. Þökk og lof sé Háconi Waage.

Staðfesting á vindhraðameti

Á mynd 1 er sýnt bréf [2] frá J.H. Brazell, Senior Meteorological Officer í breska flughernum á Íslandi, þar sem hann greinir yfirmönnum bresku flugsveitarinnar í Reykjavík frá því að með bréfinu fylgi niðurstöður vindmælinga bandarísku veðurstöðvarinnar á Reykjavíkurlflugvelli í illviðrinu 15. janúar 1942. Niðurstöður vindmælinganna eru einnig sýndar á mynd 1. Því miður er frumskjalið sviðið og brunagat er þar sem tímaskráning hefur verið milli kl. 11:20 og 12:00. Aðrar tölur er unnt að lesa á frumritinu. Eins og áður segir er mesta hviða, 133 mílur á klukkustund eða 59.5 m/s, skráð fjórum sinnum í röð kl. 12:20, 12:30, 12:45, og 13:10. Er það óvanalegt og gæti hugsanlega bent til að síriti hafi náð því hámarki sem hann getur sýnt. Allt er það þó óvíst. Mesti meðalvindhraði (10 mínútna) 89 mílur á klukkustund eða 39.8 m/s er skráður kl. 12:20 og 12:30. Hlutfall mestu vindhviðu og mesta meðalvindhraða, sem kallað er hviðustuðull, er 1.49. Kemur sú tala ekki á óvart. Vindhviðan 59.5 m/s er sú hæsta sem vitað er til að mælst hafi í Reykjavík. Meðalvindhraðinn 39.8 m/s er svipaður og hæstu tölur sem vitað er um í borginni á öðrum tíma. Þannig mældist 39.6 m/s á veðurstöðinni að Bústaðavegi 9 í illræmdu fárviðri 16. febrúar 1981. Hærra gildi meðalvindhraða mældist þó á flugturninum á Reykjavíkurlflugvelli í fárviðrinu 3. febrúar 1991 eða 40.7 m/s.

102

(18)

29481... 10061/208 46,000 Pads 6/40 W. & S. Ld. 51-6897. **Form 348 (small)**
(Pads of 100 interleaved).

ROYAL AIR FORCE.

From: Senior Met. Officer, R.A.F. Iceland (C).
 To: A.O.C. R.A.F., Iceland (C).
 Officer Commanding, R.A.F., Station, Reykjavik.
 Date: 18th. January, 1942.
 Ref: IG/7/83.

Herewith record of the winds recorded by
 U.S. Weather Station Anemometer during the
 gale of 15th. January, 1942.

J. H. Brazell
S/L.
 J.H. Brazell.
 Senior Meteorological Officer.

Centra Registry
 19 JAN 1942

Date.....
 File *S/60/13/Air*

Reports to N.O.
"D"
J.H. Brazell

Appendix 'D'

AVERAGE WIND SPEEDS AND MAXIMUM GUSTS.
THURSDAY, 15TH. JANUARY, 1942.

<u>Direction</u> <i>ESE</i>	<u>Speeds in m.p.h.</u>		
	<u>Average wind speed.</u>	<u>Max. gust.</u>	<u>Time.</u>
	62.	82.	1055.
	73.	82.	1045.
	73.	87.	1050.
	75.	91.	1100.
	76.	100.	1115.
	76.	91.	
	76.	100.	
	80.	110.	
	71.	92.	
	87.	110.	1215.
	89.	133.	1220.
	89.	133.	1230.
	80.	133.	1245.
	79.	133.	1310.
	75.	92.	1340.
	70.	92.	1400.
	70.	91.	1420.
	67.	85.	1500.
	53.	65.	1820.
	49.	62.	1900.

Mynd 1. Bréf J. H. Brazell og taflan sem fylgdi með um mesta vindhraða sem mældist á Reykjavíkurlflugvelli 15. janúar 1942.

Önnur staðfesting á vindhviðumetinu fékkst nýlega í breskri bók *Even The Birds Were Walking* [3] þar sem höfundarnir John A. Kington og Peter G. Rackliff fjalla um sögu veðurkönnunarflugs á stríðsárunum 1939-1945. Í bókinni, sem kom út árið 2000, er á bls. 147-149 fjallað lítið eitt um fárviðrið á Reykjavíkurlflugvelli 15. janúar 1942 og tjón af þess völdum. Kemur þar m.a. fram að vindátt hafi verið breytileg milli austurs og suðurs og mestu vindhviður náð 133 mílum á klukkustund kl. 12:20 og 13:10.

Veðurkort af Norður-Atlantshafi 15. janúar 1942 um kl.12:30 er sýnt á mynd 2. Hér er um að ræða hlut af korti úr: Daily Series **Synoptic Weather Maps**, Part I, Northern Hemisphere Sea Level, January 1942. Kortaröðin var gefin út af bandarísku veðurstofunni - United States Weather Bureau. Eins og kortið sýnir er kröpp og djúp lægð suð-suðvestur af landinu. Skil eru að berast inn yfir Reykjanes og mjög sterkur suðaustlægur vindstrengur liggur yfir landið suðvestanvert. Hæð er yfir Skandinavíu. Gildistími kortsins er um það leyti sem illviðrið var í hámarki í Reykjavík.

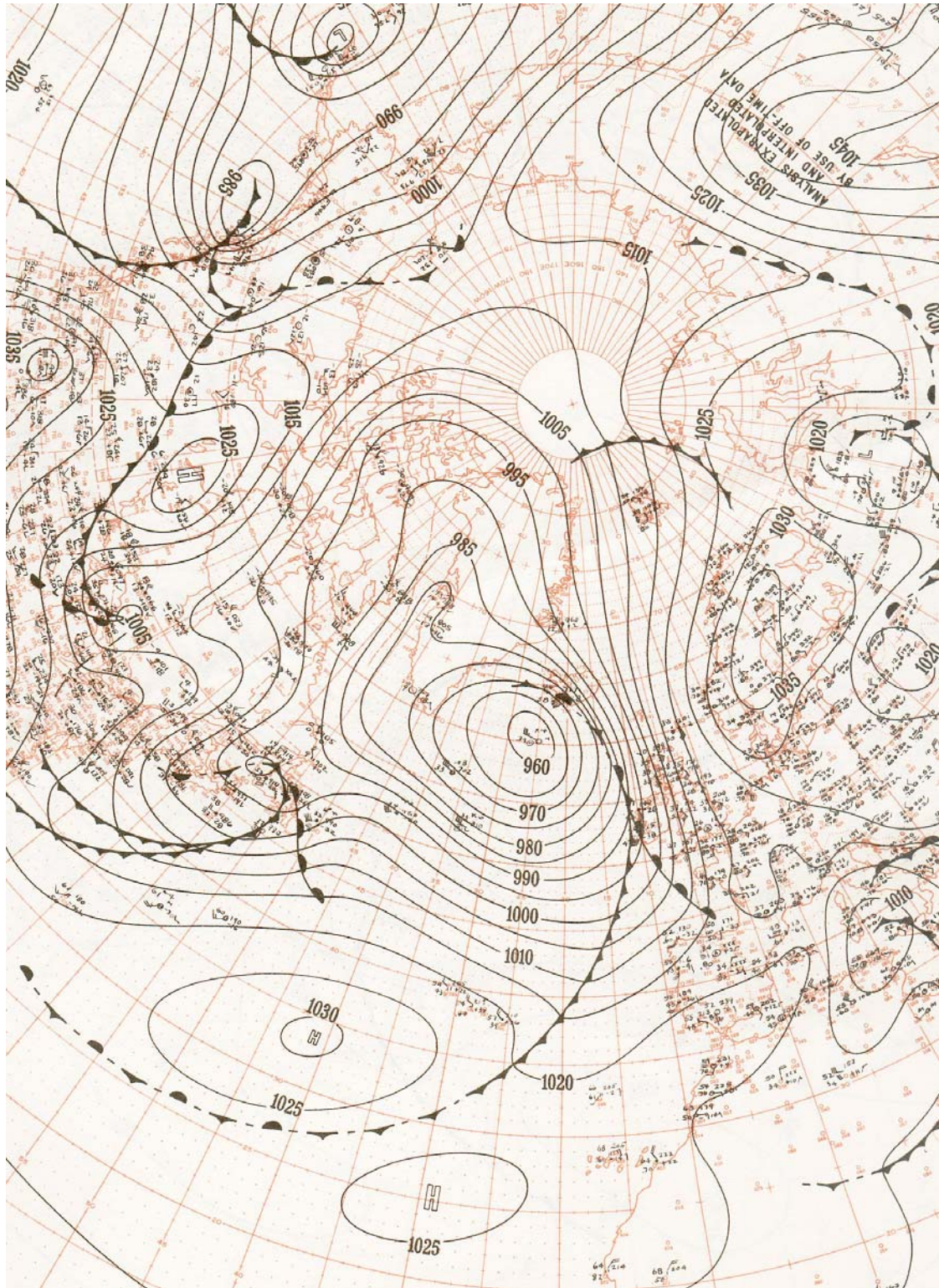
Tjón af völdum veðursins

Í *Veðráttunni*, janúarheftinu 1942 [4], segir: „Í ofviðrinu þann 15. urðu miklir skaðar á sjó og landi. Erlent skip strandaði við Mýrar, af 27 manna skipshöfn fórust 25, þar af 2 Íslendingar. Fjögur erlend skip strönduðu á Akureyjarrífi við Rvk. og á Engey; mannbjörg. Í Rvk. fauk girðingin um íþróttavöllinn, hellur fuku af húsum, og tré rifnuðu upp með rótum. Smáslys urðu á mönnum. Kirkjan á Melstað í Miðfirði fauk af grunni og sást ekkert eftir af henni. Símbílanir urðu víða um land, m.a. brotnuðu símastaurar. Sæsíminn slitnaði. Í Borgarfirði, Húnavatnssýslu, Ólafsfirði og undir Eyjafjöllum kom það fyrir, að peningshús og önnur útihús fuku. Sjógarðurinn á Eyrarbakka brotnaði. Smærri skemmdir á húsum, heyjum og bátum urðu hér og þar.“

Við þetta má t.d. bæta að samkvæmt fréttum í *Alþýðublaðinu* 15. og 16. janúar [5] fuku í Reykjavík þök af húsunum nr. 88 og 98 við Laugaveg og 61 og 63 við Barónsstíg. Í Keflavík sukku tveir vélbátar, Erlingur, 10 smálestir, og Hafaldan, 9 smálestir. Í Hafnarfirði fuku þök og járnplötur sviftust af turni þjóðkirkjunnar. Á Akranesi brotnuðu rúður, þök fuku og nokkrir bílar fuku um koll.

Í veðurbók janúarmánaðar frá Síðumúla í Hvítársíðu segir: „Þann 15. geysaði fárviðri svo mikið, að elstu menn hér muna ekki slíkt veður, svo lengi sem það stóð, 6 stundir, látlaus stormur frá kl. 13-19 hér. Gerði þetta veður mikið tjón hér í sveit og víðar í héraðinu. Þök fuku af íbúðarhúsum, hlöðum, fjárhúsum og fjósum og heyfúlgur og fl. Símbílanir urðu víða í héraðinu.“

Rétt er að bæta einnig við upplýsingum um fádæma ofviðri og víðtækt tjón í Dalasýslu, en um það ritaði Guðmundur Baldvinsson veðurathugunarmaður á Hamraendum Veðurstofunni ítarlegt bréf 24. febrúar 1942 [6].



Mynd 2. Veðurkort af Norður-Atlantshafi 15. janúar 1942, gildistími um kl. 12:30 GMT. Kortið var þó unnið miklu síðar af U.S. Weather Bureau eftir bestu upplýsingum, sem þá voru fáanlegar. Á heimsstyrjaldarárunum 1939 – 1945 voru rauntímaupplýsingar um veður af mjög skornum skammti og veðurkort því oft fátækleg.

Bréfið hófst á orðunum: „Þann 15. 1. 1942 gerði það ofviðri hér að með fádæmum má telja“. Guðmundur greindi síðan frá því að veðurathugunartækin hefðu eyðilagst í veðrinu og lét fylgja upplýsingar um skemmdir af völdum veðursins ekki bara á Hamraendum heldur í fjórum hreppum Dalasýsu: „*Hörðudalshreppur*. Gunnarsstaðir, fauk þak af safnhúsi. Dunkárbakki, vindrafstöð ónýttist. Gautastaðir, fauk þak af hlöðu, fjósi og geymsluskúr. Selárdalur, þak af hlöðu og votheystóft. Bugðustaðir, þak af íbúðarhúsi. Hóli, þak af íbúðarhúsi. Seljalandi, þak af fjósi. *Miðdalahreppur*. Hamraendar: Fauk hlaða 300 hesta, fjárhúshús 120 fjár, hlaða 360 hesta, fjós 6 kúa, hesthús 2 hesta, skemmdir á tveim torfhúsum (hesthús og skemma). Aðeins íbúðarhúsið eftir af öllum húsum jarðar. 80 hestar heys fuku. 80 hestar heys [fuku] í Kringlu, 70 hestar heys á Svalbarði. *Haukadalshreppur*. Íbúðarhúsið að Skarði, steyptir veggir járnþak, þakið fauk og hrundu þá veggir að kjallarahæð. Hey [fuku] á Jörfa 30 hestar, Brautarholti 40 hestar. *Laxárdalshreppur*. Þak [fauk] af hlöðu á Þorbergsstöðum. Hey á Rútsstöðum. Brotnuðu rúður og losnaði íbúðarhús á grunni á Kambsnesi. Þak af bæ á Sauðhúsum og skemmdir á fjárhúsum. 100 hestar heys á Höskuldsstöðum. Þak af íbúðarhúsi á Svarfhóli. Þak af fjárhúsi á Sámsstöðum. Bílskúr, hjallur, fjós og hlaða við læknissetrið Búðardal. Fjós og hlaða kaupfélagsstjóra í Búðardal. Refabú að Fjósum. Fjárhús og hlaða að Hjarðarholti og fjós og hlaða með skúr. -- Auk þess fjöldi annarra og minni skemmda svo sem heyfok og skemmdir á húsum.“

Ennfremur má geta þess að erlenda skipið sem strandaði og fórst við Mýrar var pólska 2800 smálesta flutningaskipið Wigry. Hafði það átt í vikulöngum erfiðleikum vegna vélarbilana og illviðris en var á leið til baka til Reykjavíkur þegar suðaustan fárviðrið skall á því út af Sandgerði. Um sama leyti bilaði annar ketillinn og skipið varð aflvana og hraktist undan veðrinu [7]. Meðal skipverja voru þrír Íslendingar og bjargaðist einn þeirra, 18 ára piltur, Bragi Kristjánsson. Viðtal var við hann í Alþýðublaðinu 25. janúar. Sagðist honum svo frá að skipið hafi verið búið að hrekjast lengi fyrir óveðrinu, sem var svo óskaplegt og særokið svo mikið, að ekki sá stafna milli. Skipið tók niðri á skeri að kvöldi þess 16. Mun það hafa verið nálægt Hjörsey á Mýrum. Með harðfylgi tókst, þrátt fyrir erfiðan halla á skipinu, að koma út eina bátnum sem eftir var. Komust skipverjar flestir í hann, en skipstjóri og kokkur fórust með skipinu sem hvolfdi meðan báturinn var skammt frá því. Skipbrotsmenn settu út rekakeri og hrakti undan veðrinu alla nóttina uns þeir sáu land um kl. 8 um morguninn. Ekki var landtaka fýsileg, margfaldir brimgarðar með allri ströndinni. Reynt var að stýra skástu leið, en bátinn fyllti þegar farið var yfir blindsker og honum hvoldi í næsta brimskafli. Mönnum tókst að snúa bátnum við en honum hvolfdi aftur. Bragi barst nokkuð frá bátnum í þessum sviptingum, en hann var sundmaður góður og tókst ásamt fjórum öðrum skipsverjum að komast á kjöl. Sex klukkustundir voru þeir að velkjast í sjónum en gátu lengst af hangið á bátnum. Loks bar bátinn upp undir ströndina, en aðeins Braga, loftskeytamanni og 2. stýrimanni tókst að lokum að skreiðast upp fjöruna við Skógarnes á innanverðu Snæfellsnesi. Bragi gekk berfættur og þrekaður til bæjar að leita hjálpar. Þegar hjálparmenn komu í fjöruna eftir tilvísun Braga fundu þeir stýrimann sofandi nokkru ofan við fjöruborð, en loftskeytamaður lá í flæðarmálinu og gaf upp öndina rétt um það bil sem menn komu að.

Þá er rétt að víkja að tjóni á Reykjavíkurflugvelli þann 15. janúar. Um það og atburðarás dagsins er fjallað í tveimur skýrslum í brunaskjölunum. Sú fyrri er dags. 17. janúar [8], en sú síðari 20. janúar [9]. Skaðarnir virðast hafa hafist um kl 10 að morgni þegar leiðslur til útiljósa slitnuðu og tekið var eftir að þakplötur voru farnar að

losna af stórum bárujárnsbragga sem geymdi vistir og varahluti. Nokkru síðar eða um kl.10:40 tókst birðageymsla þessi á loft og varningurinn dreifðist yfir stórt svæði. Tíu mínútum síðar tókst mötuneytisbraggi á loft og náði um 30 feta hæð áður en hann sundraðist. Hafði þó verið unnið að því að þyngja og festa braggana niður.

Á Skerjafirði utan við mynni Fossvogs lá „Belknap“ birgðaskip bandaríska flughersins um kílómetra frá landi. Það er til marks um veðrið að lengst af dags sást ekki til skipsins frá landi. Á Fossvogi lágu 5 bandarískir flugbátar við akkeri og sást oft lítið til þeirra vegna sælðurs sem stundum var úr landi að sjá eins og 50 feta hár löðurveggur. Kl. 15 höfðu allir flugbátarnir sokkið, 3 af gerðinni Catalina en 2 af gerðinni Mariner. Stór breskur prammi sökk einnig og fleiri skaðar urðu á sjó.

Á flugvellingum voru tjóðraðar niður sex breskar flugvélar af gerðinni Whitley, ein af gerðinni Hudson og ein Wellington. Whitley vélarnar tók að hrekja undan vindinum og dró hver með sér sex steypuklossa, hvern 300 pund að þyngd. Voru 40 hermenn þá settir til að halda við hverja vél til að stöðva hrakninginn, en vélunum hætti samt til að lyftast. Voru hreyflar þá ræstir til að vinna líka gegn veðrinu. Wellington vélin var auk steypuklossanna tjóðruð við grjótfylltar tunnur og beitti vélarafli til að hamla gegn veðrinu. Engin vandamál voru hins vegar með Hudson vélina sem tjóðruð var niður utan við flugskýli.

Af öðru tjóni á flugvellingum má m.a. nefna að verkstæði bresku flugstöðvarinnar gjöreyðilögðust, þak fauk af stjórnstöð, varðskýli valt og brann, gaflar fuku úr þremur íbúðarbröggum og nokkrir fleiri braggar skemmdust eða eyðilögðust.

Enginn fórst á flugvellingum í óveðrinu, en fjórir Bandaríkjamenn og tveir Bretar hlutu minni háttar meiðsl í varðskýlinu sem valt. Vafalaust var þetta þó mjög erfiður dagur fyrir flesta á flugvellingum og lætur að líkum að margir hafa verið næsta þrekaðir þegar veðrinu fór að slota um kvöldið.

Þakkarorð

Höfundur þakkar Trausta Jónssyni veðurfræðingi aðstoð og góðar ábendingar.

Heimildir

- [1] Trausti Jónsson 2003. *Langtímasveiflur IV, Illviðrabálkar*. Veðurstofa Íslands - Greinargerð 03020, VÍ-ÚR14, 44 bls.
- [2] Brazel, J.H., Senior Meteorological Officer, R.A.F. Iceland. Bréf til yfirmanna breska flughersins á Íslandi, dags. 18. janúar 1942 ásamt fylgiskjali.
- [3] Kington, John A. & Peter G. Rackliff. *Even The Birds Were Walking - The Story of Wartime Meteorological Reconnaissance*. Tempus Publishing. UK, 2000.
- [4] *Veðráttan*, tímarit Veðurstofu Ísland, janúar 1942.
- [5] *Alþýðublaðið*, 15., 16., 17., 18. og 25. janúar 1942.

- [6] Bréf Guðmundar Baldvinssonar til Veðurstofu Íslands, 24. febr. 1942. Skjalasafn V.Í. Komin bréf, nr. 5392.
- [7] Illugi Jökulsson o.fl. *Ísland í aldanna rás, saga lands og þjóðar ár frá ári*, 1, 20. öldin, 1900-1950, Reykjavík, 2000, bls. 342.
- [8] Group Captain, Commanding, R.A.F. Station Reykjavik. A Report to Air Officer Commanding, Royal Air Force, Iceland, date 17 January, 1942 - *High Wind at Reykjavik*.
- [9] C.A. Heathcote, Flying Officer, Commanding, R.A.F. Station, Gróttu. A Report to Headquarter, R.A.F. Iceland, R.A.F. Station Reykjavik, date 20.01.42 - *Storm Damage - 15th January, 1942*.