

# Radtour durch das isländische Hochland, Sommer 2008

Aufgeschrieben und erlebt von Wolfgang Kippels, DK4EK

## Teil 2

### Donnerstag, der 10. Juli 2008.

Als ich wach werde, höre ich einen kräftigen Regenschauer auf dem Zelt. Es pladdert gehörig. Aus der Unterhaltung mit meinen Kollegen wird aber schnell klar: Draußen ist es absolut trocken. Was zu hören ist, ist das Geräusch der Fliegen, wie sie gegen das Zelt-dach stoßen. Die Viecher sind also immer noch da! Und es scheinen noch mehr zu sein, als gestern schon. Horror! Es gibt keine Möglichkeit, sich zu verstecken, da müssen wir jetzt durch. Im Vergleich dazu empfinde ich Hitchcocks Film „Die Vögel“ als harmlose Gute-Nacht-Geschichte für kleine Kinder. Friedhelm bekommt sein rechtes Auge vor lauter Fliegenbissen kaum auf. Wir beschließen daher, ganz schnell alles einzupacken, um ohne Frühstück gleich los zu kommen.



Abbildung 1: Einpacken beim Fliegenangriff

In Rekordzeit haben wir alles zusammengepackt und sind gegen 8:00 Uhr fertig. Wir schwingen uns auf unsere Räder und flüchten. Alle haben sich irgendwelche Tücher ums Gesicht gewickelt oder Wintermasken auf den Kopf gezogen, die nur einen Augenschlitz frei lassen. Wir geben ordentlich Gas und hoffen, dadurch die Fliegen abzuhängen. Es ist nämlich recht windstill. So lange wir fahren, geht es auch so einigermaßen, aber wir dürfen nicht anhalten. Dann sind die Bestien sofort wieder da.



Abbildung 2: *Unser Frühstücksfelsen mit etwas Wind*

Einige Kilometer weiter finden wir eine kleine Anhöhe, auf der ein paar Felsbrocken liegen. Durch die exponierte Lage weht hier etwas Wind. Hier wollen wir frühstücken, denn wir haben inzwischen Hunger bekommen. Der Wind reicht tatsächlich aus, dass uns nicht sehr viele Fliegen belästigen. Wir müssen dazu aber oben auf

dem Felsen bleiben. Bei herrlichem Sonnenschein genießen wir unser Frühstück.

Schließlich fahren wir weiter. Jetzt weht etwas Wind, Rückenwind. Noch nie in meinem Radfahrerleben habe ich mich über Rückenwind beklagt, aber heute verfluche ich ihn. Warum? Wir fahren näherungsweise genau so schnell, wie der Wind weht. Beim Fahren spüren wir also Windstille. Daher sind die Fliegen wieder bei uns! Mit einem Handtuch, das um meinen Hals hängt,



Abbildung 3: *Mit Rückenwind und Fliegen geht es weiter*

wische ich mir immer wieder die Fliegen aus dem Gesicht, auch wenn das nur für 10 Sekunden etwas nützt. Die Fliegenplage ist wirklich ganz furchtbar.



Abbildung 4: *Fahren auf grobem Schotter*

Der Untergrund, auf dem wir fahren, wird sehr grob. Immer mehr lockere Steine liegen auf dem Weg. Wir können nicht sehr schnell fahren. Als mein Vorderrad einmal auf einen etwas größeren Stein trifft, rollt dieser plötzlich mit dem Vorderrad nach links weg. Ich stürze nach rechts. Der Aufprall auf die groben Steine erfolgt etwas unsanft, ein blauer Fleck an der Schulter und Abschürfungen am rechten Ellenbogen sind die Folge, also nichts Schlimmes.

Der Blick in die Landschaft lohnt sich. So weit das Auge reicht, sieht man nur Steine, Steine, Steine. Von Vegetation keine Spur. Im Hintergrund sind schneebedeckte Berge zu sehen. Über uns ein fast blauer Himmel – ist das nicht wunderschön?

Der Blick in die Landschaft lohnt sich. So weit das Auge reicht, sieht man nur Steine, Steine, Steine. Von Vegetation keine Spur. Im Hintergrund sind schneebedeckte Berge zu sehen. Über uns ein fast blauer Himmel – ist das nicht wunderschön?



Abbildung 5: *Wir fahren durch eine bizarre Landschaft*



Abbildung 6: *Kaffeepause am Straßenrand*

Ein Stück neben der Straße machen wir eine Kaffeepause. Eigentlich wollten wir in einer Kaffeebude Rast machen, die Lutz vor ein paar Jahren mal entdeckt hatte, aber die war leider geschlossen. Es gab wohl nicht genügend Kundenschaft. Deswegen machen wir es uns jetzt hier gemütlich. Es kommen zwar immer noch die kleinen Fliegen zu uns,

da aber der Wind etwas aufgefrischt hat, sind es nicht so viele. Im Laufe des Tages wird der Wind immer stärker.

Am Rad von Lutz hat sich durch das ständige Gerappel wieder eine Gepäckträger-Schraube gelöst. Er bemerkt es gerade noch rechtzeitig, bevor sie weg ist und zieht sie wieder fest. Die Piste ist schon eine harte Materialprüfung für alle unsere Räder.

Gegen 18:45 Uhr kommen wir wieder an eine Furt. Uns begegnet ein Franzose auf einem Rad mit Anhänger, der gerade die Furt durchquert hat. Er ist traurig, dass wir keine Franzosen sind, er meint, man träfe hier ja nur Deutsche. Einem Franzosen sei er noch nicht begegnet.

Die Furt ist nur 20 bis 30 cm tief. Sie ist leicht zu durchqueren. Auf der anderen Seite des Flusses bauen wir dann unsere Zelte für die Nacht auf. Der Platz ist günstig, denn durch den Fluss haben wir hier Wasser. Etwa 60 km sind wir heute gefahren.

Michael macht sich über die Räder her. Er zieht sicherheits- halber noch einmal alle Schrauben nach, damit nicht doch noch etwas verloren geht.

Leider legt sich im Laufe des Abends der Wind wieder. Das hat natürlich zur Folge, dass die Fliegen wieder da sind, obwohl es doch recht kühl wird. Habe ich schon mal erwähnt, wie ich diese Viecher hasse? Nach

dem obligatorischen Nudessen, das ich diesmal im Dauerlauf vorgenommen habe – immer mit einem Fliegenschwarm hinter mir – legen wir uns schlafen.



Abbildung 7: *Unser Nachtlager am Fluss*

### **Freitag, der 11. Juli 2008.**

Die Nachtruhe tat gut. Allerdings war auf diesem Platz der Untergrund wegen der Steine recht knubbelig und auch etwas schief. Ich rutschte immer nach unten, Richtung Fußende. Auch beim Liegen auf der Seite musste ich immer eine kleine Mulde suchen, in der der Beckenknochen liegen konnte. Weil immer noch die Fliegen da sind, lädt uns Michael in sein Zelt zum Frühstück ein. Allerdings sind das viel weniger Fliegen als gestern morgen. Gegen 10:30 Uhr sind wir fertig und brechen auf.



Abbildung 8: Ein Wegweiser mitten in der Landschaft

er scheinbar ohne zugehörige Straßen in der Landschaft steht. Die „Fahrbahn“ unterscheidet sich eben kaum vom umliegenden Gelände.

Leider haben wir zunächst wieder Rückenwind. Muss ich erklären was das bedeutet? Ich habe den Eindruck, dass wir die Fliegen nie wieder los werden.

Plötzlich begegnen uns 5 Wanderer. Alles Gepäck auf dem Rücken tragen zu müssen und trotzdem nicht schnell weiter zu kommen – und das hier in dieser einsamen Gegend – dem kann ich nur meinen Respekt zollen. Ich glaube, das würde ich nicht schaffen. Die 5 machen aber auf jeden Fall einen fröhlichen Eindruck.



Abbildung 9: Fünf Wanderer auf der Sprenglysandur

Wir wollen über die Sprenglysandur nach Nýidalur. Dort gibt es einen Campingplatz, unser heutiges Etappenziel. Kurz hinter Nýidalur müssen wir durch eine tiefe Furt. Weil die Gletscher nachts kälter sind, ist der Wasserstand in der Furt morgens besonders niedrig. Deshalb wollen wir am frühen Morgen durch die Furt und deshalb ist es auch zweckmäßig, in Nýidalur zu zelten, auch wenn die Kondition noch ein paar Kilometer mehr zu-

lassen würde. Etwas witzig sieht der Wegweiser aus, wie

steht. Die „Fahrbahn“ unter-



Abbildung 10: *Recht grober Untergrund, schwer zu befahren*

Es geht lustig bergauf und bergab weiter. Der Untergrund, auf dem wir fahren, besteht aus losem Geröll. An mancher Bergabpassage fahre ich schneller, als die Angst eigentlich erlaubt, aber dann bin ich für ein paar Minuten die Plagegeister los. Immerhin wird der Rückenwind langsam stärker, mit der Betonung auf **langsam**. Irgendwann ist er aber endlich

stark genug, die Fliegen wegzupusten. Jetzt liebe ich den Rückenwind wieder!

Michael hat schon wieder einen Kettenriss. Mit der gewohnten Ruhe und dem geeigneten Werkzeug bekommt er das Problem wieder in den Griff. Er hat ein Glied herausnehmen müssen, die Kette ist jetzt etwas kürzer. Hauptsache, es funktioniert wieder!



Abbildung 11: *In Staubloch stecken geblieben*

Nun verändert sich der Charakter der Piste wieder. Immer wieder finden wir Verwehungen aus Lavastaub, in denen man leicht stecken bleibt. Dann muss man halt ein paar Meter schieben, bis man wieder fahren kann.

Gegen 18:00 Uhr kommen wir nach 46 km an unserem heutigen Etappenziel Nýidalur an. Kurz davor müssen wir allerdings noch eine kleine Furt durchqueren. Friedhelm meistert sie, ohne abzustiegen. Zugegebenermaßen ist sie aber auch nicht gar so tief. Morgen steht uns mindestens eine deutlich tiefere bevor. Nur wenn wir



Abbildung 12: *Friedhelm durchquert die Furt fahrend*

die packen, können wir den geplanten Weg über die berühmt-berüchtigte Gæsavötnleið-Syðri zur Askja in Angriff nehmen. Wenn das klappen würde – das wäre das Highlight unserer Tour. Zu viel Abenteuerliches habe ich schon über diese Route gehört, als dass ich jetzt vor ihr kapitulieren möchte.





Abbildung 13: *Aufbau der Funkantenne*

nem kleinen Anpassgerät, das im Prinzip nur einen kleinen Drehkondensator enthält. Auf dem Boden liegen 4 „Radials“; das sind 4 Drähte zu je 5 m Länge, die strahlenförmig vom Fußpunkt des Antennenstabes ausgehen.

Auf dem Campingplatz ist nicht viel los. Außer uns sind noch zwei Wohnmobile und zwei Zelte da. Wir trinken zunächst in der Küche des Gebäudes einen Kaffee, um uns innerlich etwas aufzuwärmen.

Da es noch früh ist und außerdem die Fliegen wegen des starken Windes immer noch weg sind, baue ich heute abend endlich mal wieder meine Funkstation auf. In den letzten Tagen war daran nicht ansatzweise zu denken. Da es kalt und windig ist, habe ich einen Pullover und darüber eine Regenjacke angezogen.

Die Antenne ist im wesentlichen ein etwa 6m-langer senkrecht stehender Stab, der aus 6 Einzelstäben zusammengesetzt ist. Drei Abspannseile zum Befestigungspunkt auf halber Höhe halten den Stab fest.

Unten steckt der Stab auf ei-



Abbildung 14: *Funkbetrieb mit einem polnischen Funkamateurl*

Zur Stromversorgung dienen 8 Nickel-Metall-Hybrid-Akkus in Form einer Babyzelle mit 2,5 Ah Kapazität. Diese werden aus einem Solarpanel gepuffert, das bei vollem Sonnenschein etwa 700 mA abgeben kann. Da das Funkgerät beim Empfang nur 350 mA benötigt, wird dabei der Akkublock schon aufgeladen. Beim Senden benötigt das Gerät allerdings mehr, obwohl die Sen-

deleistung nur maximal 5 W beträgt. Das ist für die angestrebte Entfernung eine sehr kleine Leistung.

Ich kann Stationen aus Ungarn, Polen, Spanien, Italien und den USA hören, jedoch keine Stationen aus Deutschland. Ich höre zwar ausländische Funkamateure, die mit Deutschen sprechen, aber der Deutsche ist dann hier nicht zu hören. Nach längerer Zeit gelingt mir schließlich eine Verbindung nach Polen zu SP9LDJ. Er kann die kleine Sendeleistung kaum glauben, denn er hört mich mit 59 recht laut. Ich kann ihm ein wenig über unsere Tour erzählen, was ihn sehr beeindruckt. Nach etwa einer Stunde ist es mir aber endgültig zu kalt, ich baue ab.

Die Wettervorhersage, die wir beim Campingplatzbetreiber erfragt haben, besagt, dass das Wetter schlechter werden soll. Morgen soll es nur bewölkt sein, übermorgen aber regnen. Wenn wir Glück haben, sind wir dann schon weit genug weg, so dass der Wind die Regenwolken nicht über die Berge schieben kann, ohne dass sie sich dabei schon leer regnen. Aber egal wie es kommt, Hauptsache die Fliegen bleiben weg!

Morgen früh müssen wir recht früh aufbrechen. Wir wollen ja versuchen, zur Askja die Gæsavötnleið-Syðri zu fahren. Wir haben uns beim Campingplatzbetreiber erkundigt, dieser Treck ist im Prinzip befahrbar, der Schnee ist weg. Wie schon erwähnt müssen wir morgen dazu durch eine tiefe Furt. Wir hoffen nun, dass der Wasserstand am frühen morgen niedriger ist, weil nachts nicht so viel Wasser aus den speisenden Gletschern fließt. Wir stellen unseren Wecker also auf 7:00 Uhr, bevor wir uns schlafen legen.

## Samstag, der 12. Juli 2008.

In der Nacht hat es schon geregnet. Auch am Morgen regnet es immer noch, aber nicht sehr stark. Daher frühstücken wir in der Campingplatzküche, dort ist es warm und trocken. Gegen 10:30 Uhr kommen wir endlich los, viel später, als eigentlich gehofft. Sechs ernsthafte Furten werden sich uns auf den ersten Kilometern in den Weg stellen. Die vierte davon ist die kritische. Wenn wir da nicht durchkommen, müssen wir umkehren und einen anderen, einfacheren Weg zur Askja nehmen. Der Beschilderung nach ist der Track zwar noch gesperrt, aber wir haben uns ja erkundigt.



Abbildung 15: *Friedhelm mit langem und kurzem Handschuh am Sperrschild vorm Weg zur Askja*

Friedhelm hat mir meinen langen Handschuh zurückgegeben, er fährt ab jetzt mit einem langen und einem kurzen Handschuh. Eigentlich braucht man zwei lange Handschuhe, denn es sind jetzt nur noch 7 Grad. Friedhelm behauptet, der linke lange Handschuh wärmt irgendwie die rechte Hand mit.

Für die 120 km bis zur Askja werden wir drei Tage unterwegs sein. Dafür gibt es folgende Gründe: Heute fahren wir zum Gæsavötn. Das heißt auf Deutsch „Gänsesee“, weil sich dort oft die Wildgänse sammeln. Durch ihren Kot ist die Grundlage für etwas Vegetation gelegt. An dem See können wir unsere Zelte aufbauen, denn nur dort haben wir einen passenden grasähnlichen Untergrund. Überall sonst gibt es weit und breit nur dicke, zum großen Teil scharfkantige Steine. Zudem haben wir durch den See dort Wasser. Das zweite Nachtlager müssen wir unmittelbar vor einem Schwemmsandfeld einrichten. Tagsüber steht das Feld voll Wasser, dann kommen wir dort nicht durch. Man würde im aufgeweichten Boden einsacken und langsam versinken. Etliche Geländewagen sollen dort schon stecken geblieben sein, wenn der Fahrer anhalten musste oder sich festgefahren hatte. In der Nacht kommt aber nicht so viel Wasser aus den Gletschern, daher versickert es dann und das Feld fällt trocken. Wir müssen das Feld deshalb am frühen Morgen durchqueren, bevor das Wasser wieder einströmt. Wenn wir gleich dort zelten, geht das am besten. Außerdem gibt es wegen des groben steinigen Bodens und fehlenden Wassers sonst keine sinnvolle Möglichkeit, ein Zelt aufzustellen.



Schnell wird es sehr einsam. Ein Weg oder gar eine Straße ist nicht mehr erkennbar. Man fährt halt über eine mehr oder weniger gleiche Schotterfläche. Wenn man genau danach sucht, findet man aber hin und wieder einen gelben Pfahl, der die Route markiert.

Abbildung 16: *Kein Weg ist erkennbar, nur Fahrzeugspuren*

Schließlich erreichen wir die kritische Furt. Die Strömung ist zwar recht heftig und das Wasser ist auch noch kälter, als in den bisherigen Furten. Zwar ist die Furt auch tief – aber nicht **zu** tief. Wir können sie durchqueren. Sehr uneigennützig, aber auch irgendwie unübler handelt Friedhelm, als er ohne Fahrrad zu mir



Abbildung 17: *Die kritische Furt ist nicht zu tief!*

zurückkommt, um mir seine Furtschuhe zu leihen. Wie soll er denn nun ohne Schuhe zurückgehen? Zudem ist das Gehen ohne Fahrrad, an dem man sich nämlich festhalten kann, wegen der heftigen Strömung auch eine wackelige Angelegenheit.



Abbildung 18: *Die Bergwacht achtet auf uns*

Bergwacht mit zwei Fahrzeugen vorbei. Sie bieten uns an, uns mit ihren Fahrzeugen hinüber zu bringen. Nachdem sie aufklären, dass wir gerade schon auf der Seite angekommen sind, wo wir auch hin wollen, erkundigen sie sich, ob sonst alles ok ist, oder ob wir noch irgendetwas brauchen. Sie fragen uns, wo wir hin wollen und bestätigen uns, dass der Treck offen ist. Sie wollen dann später noch einmal nach uns schauen, sagt der Fahrer noch, bevor sie weiterfahren. Während des ganzen Gespräches wartet das zweite Fahrzeug mitten in der Strömung der Furt – für die bulligen Fahrzeuge aber sicher kein Problem.

Der leichte Regen hat inzwischen auch aufgehört. Es war ohnehin nicht viel. Das wichtigste ist immer noch, dass wir die blöden Fliegen endgültig los geworden sind.

Ich will die Schuhe schon hinüberwerfen, aber Lutz interveniert lautstark. Die Gefahr ist zu groß, dass ein Schuh ins Wasser fällt, und dann auch weg wäre. Michael bringt seine vorderen Packtaschen vorab durch den Fluss und nimmt die Schuhe mit zurück zu Friedhelm, als er sein Rad nachholt.

Nachdem wir gerade wieder angezogen sind, kommt die

Wir fahren weiter. Wir freuen uns, dass wir diese Hürde geschafft haben und die geplante Route fahren können. Unter Geländewagenfahrern gilt diese Route als sehr anspruchsvoll, immer wieder müssen die Leute von der Bergwacht Menschen und / oder Fahrzeuge bergen.



Abbildung 19: *Mehrere Furten reihen sich aneinander*

Einige Furten sind noch zu passieren.

Manchmal liegen auch mehrere direkt hintereinander, weil der Fluss sich in mehrere Äste aufspaltet.



Abbildung 20: *Die letzte Abzweigmöglichkeit*

Nach einiger Zeit kommen wir an die letzte Möglichkeit, wo wir uns zwischen der südlichen und der (einfacheren) nördlichen Route entscheiden können. Das Schild steht wieder sehr verloren und unmotiviert in der Landschaft. Wir biegen jetzt rechts ab Richtung Gæsavötn. Die Entfernungsanzeige „9 km“ auf dem Schild hört sich recht nah an. Tatsächlich erweist sich dieses Stück als unglaublich hart,

nicht nur, weil es reichlich steil bergauf und bergab geht, sondern auch, weil der Untergrund überwiegend aus dicken Steinbrocken besteht, die eine Größe von faustgroß bis zur Größe von handelsüblichen Broten haben.

An irgendeinem der vielen scharfkantigen Steine hat sich Lutz am Hinterrad einen Platten eingefangen. Wahrscheinlich war es ein Durchschlag, denn ein Fremdkörper ist nicht erkennbar. Möglicherweise hatten wir die Reifen nach dem Zusammenbau der Räder am Flughafen nicht genügend stark aufgepumpt. Das Sicherheitspersonal in Frankfurt hatte nämlich verlangt, dass die Luft für den Transport im Flugzeug raus musste.



Abbildung 21: Lutz repariert den Plattfuß



Abbildung 22: Eine Rast in der Steinwüste

recht böig. Immer wieder schubsen uns die Windböen aus der Spur.

Wir fahren weiter. Um uns herum gibt es nichts als Steine. Es ist schon richtig, dass Lutz meint, dass man hier nirgendwo Zelte aufstellen kann. Auf diesem Untergrund ist das völlig undenkbar.

Hin und wieder hat es am Vormittag geregnet. Jetzt ist es trocken und der Wind hat mächtig zugelegt, er kommt jetzt von schräg hinten rechts und ist

Im Laufe des Tages sind uns drei Geländebusse und ein Jeep entgegengekommen. Die Touristen darin winkten uns immer zu und etliche fotografierten uns auch. Sind wir denn eine Sehenswürdigkeit? Es scheint fast so.



Abbildung 23: *Mit Schwung durch die letzte Furt – Füße hoch!*

Unmittelbar vor unserem Tagesziel Gæsavötn geht es noch durch eine kleine Furt. Ich nehme sie mit viel Schwung, damit ich die Füße hochnehmen kann. So sollte ich eigentlich keine nassen Schuhe und Strümpfe bekommen. In Wirklichkeit werden sie aber trotzdem nass.



Abbildung 24: *Der kleinen Fluß endet im See im Hintergrund*

Gegen 17:30 Uhr kommen wir nach 39 km Fahrt am Gæsavötn an. Heute noch weiter zu fahren hat keinen Sinn, denn es gibt auf den nächsten Kilometern keinen vernünftigen Platz, wo wir die Zelte aufstellen können. Hier am Fluss haben wir einen grasähnlichen Untergrund und vor allem auch Wasser. Der Fluss mündet übrigens in einen See, wo das

Wasser dann versickert. An der Oberfläche hat der See keinen Abfluss. Sehr bemerkenswert! Weil der Wind so stark ist, kann ich heute keine Antenne aufbauen, obwohl ich viel Zeit dafür hätte. Schade eigentlich.



### Sonntag, der 13. Juli 2008.

In der Nacht hat der Wind zugenommen, man könnte ihn jetzt auch als Sturm bezeichnen. Es ist kalt geworden. Gegen 10:30 Uhr brechen wir auf.

Leider sind meine Schuhe noch nass von den Furtdurchfahrten, so dass ich nun doch wieder die Radschuhe mit Klickpedalanschluss anziehen muss. Lieber wären mir die anderen Schuhe, zumal das Gelände immer schwerer zu fahren wird. Steil geht es rauf

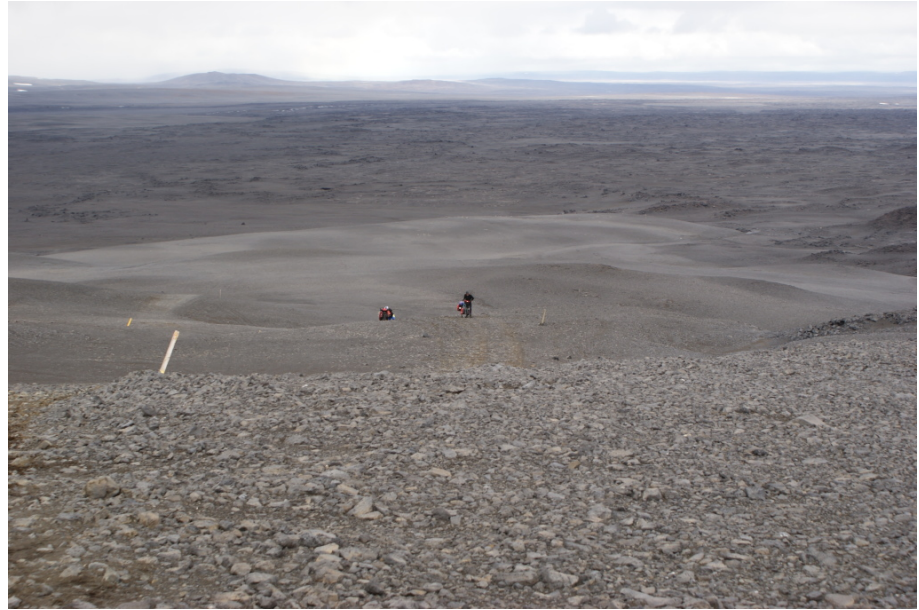


Abbildung 25: *Steile Hänge gilt es zu erklimmen*

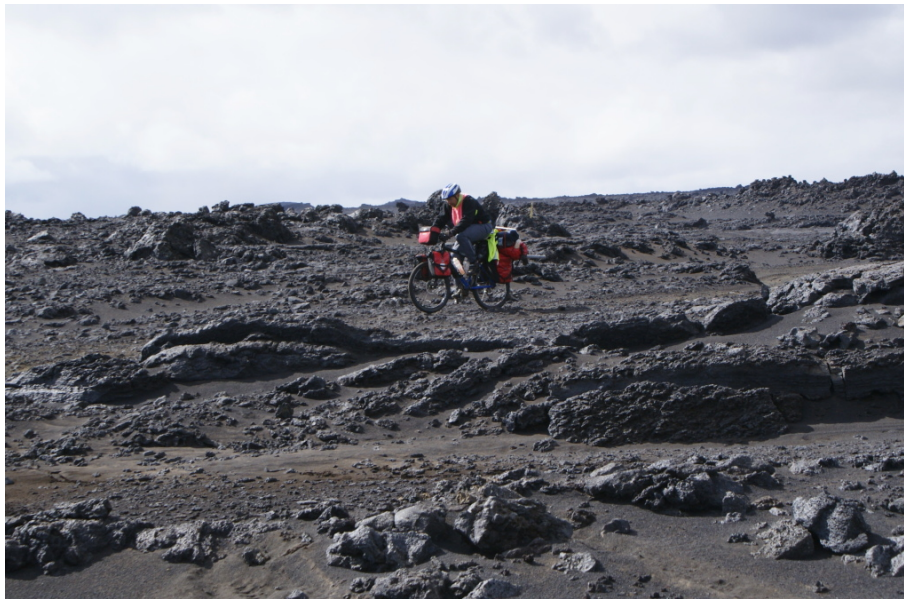


Abbildung 26: *Der Untergrund wird immer gröber*

Links war ich noch nicht eingeklickt, aber ich fiel ja nach rechts. Mein Kopf schlägt auf einem spitzen scharfkantigen Lavastein auf, so dass der Helm laut knirscht und jetzt zwei Löcher hat. Mein Brustkorb trifft einen anderen, etwas abgerundeten dicken Stein. Eine Verletzung gibt das nicht, nur eine Prellung an den Rippen. Beim Weiterfahren macht mir daher das Festhalten des Lenkers etwas Probleme.

und runter und die Steine, aus denen der Untergrund besteht, werden immer größer. So dauert es denn auch nicht lange, bis mir beim Anfahren am Berg das Vorderrad nach links wegrutscht und ich mit voller Wucht nach rechts auf die Piste knalle. Das geht so schnell, aus dem Klickpedal komme ich nicht mehr raus.

Im Verlauf des Tages stürze ich noch drei mal, lande dann aber immer immer in relativ weichem Staub. Dabei passiert mir nichts. Beim letzten mal – Friedhelm ist gerade dicht hinter mir – sage ich nur noch ganz trocken „Vier“ und muss lachen. Aber auch die drei anderen stürzen hin und wieder. Es ist wirklich ein schwer zu fahrendes Gelände. Daher wechsele ich jetzt wieder die Klickschuhe gegen die Laufschuhe, die sind inzwischen auch trocken.

Der Sturm wirbelt viel Staub auf, denn es regnet hier nicht viel. Im Tal vor uns tanzen die Staubwolken, als Michael hinunter fährt.

Bei einer Rast können wir am Horizont hinter uns sehen, wie sich eine Regenwolke entleert. Sie erreicht uns aber nicht, die Berge halten sie auf. Wir sind dem Regen gerade noch rechtzeitig entkommen. Man darf ja auch mal Glück haben!



Abbildung 27: *Fahrt durch den Staubsturm*

Später treffen wir noch einmal die Leute von der Bergwacht. Sie hatten ja versprochen, nach uns zu sehen. Sie erkundigen sich wieder, ob alles ok ist, oder ob wir vielleicht Wasser oder sonst etwas brauchen. Wirklich sehr nett!



Abbildung 28: *Weiter gehts über die Buckelpiste*

Irgendwann erwischt es auch mich mit einer Panne, der Hinterreifen ist plötzlich platt. Ich habe aber einen passenden Schlauch dabei, den ich einbauen kann, so dass das Problem bald gelöst ist.

Am Nachmittag begegnet uns ein kleiner roter Bus mit Anhänger. Die Passagiere jubeln uns zu. Es ist die einzige Begegnung mit Menschen an dem

Tag. Ich meine, einen Unimog darin erkannt zu haben, weil ich glaube, einen Mercedesstern vorne gesehen zu haben, die anderen sind sich aber sicher, es war ein Hanomag. Sie haben den nämlich Schriftzug [www.islandhanomag.is](http://www.islandhanomag.is) darauf erkannt.

Etwas später kommen wir an einem riesigen Krater vorbei. Er ist sehr tief und die Kraterwände sind so steil, dass ich mich kaum nah an den Abgrund herantraue. Ein beeindruckendes Bild!



Abbildung 29: *Ein riesiger Krater!*



Abbildung 30: *Michael begutachtet die gerissenen Speichen*

Dann der Gau. Michael fährt bergab und es gibt aufgrund der Buckelpiste heftige Schläge aufs Rad. Dabei scheint sich die linke vordere Radtasche gelöst zu haben und gerät in die Speichen des Vorderrades. Michael macht einen spektakulären Abgang, der glücklicherweise aber ohne Verletzungen abgeht. Schlimmer ist der Schaden am Rad. Der Halter für die

Packtasche ist ins Rad hinein verbogen und mehrere Speichen sind gerissen.

Mit Muskelkraft biegt Michael zunächst den Halter wieder zurecht. Dann sind die Speichen dran. Leider haben wir bei der Beschaffung der Ersatzspeichen nicht daran gedacht, dass es verschiedene Längen für vorn und hinten (rechts/links) gibt. Daher muss Michael Speichen, die nur krumm sind, wieder gerade biegen und wieder einbauen. Zwei Speichen fehlen letztlich noch. Dabei entsteht nun zwar ein Laufrad mit deutlichem Seitenschlag, es ist aber immerhin fahrbar. Und das ist das wesentliche.

Die Umbauaktion dauert recht lange. Da es inzwischen auf den Abend zugeht, ist es auch sehr kalt geworden. Wenn man nur tatenlos daneben steht und nicht in die Pedale treten darf, ist es doppelt kalt. Ich bewundere Michael, der die Arbeit trotz einfrierender Finger ruhig und gelassen zuende bringt. Letztlich gibt es ja auch keine Alternative.

Um das Rad mit dem eiernden Vorderrad zu entlasten, übernimmt Friedhelm zunächst Michaels vordere linke Packtasche. Wir können weiter fahren. Michael hält den Daumen hoch, das Weiterstellen der vorderen Felgenbremse genügt, dass sich das sein Vorderrad ausreichend frei drehen kann.

Kurz danach bildet sich plötzlich neben uns ein wunderschöner Regenbogen über dem Tal am Urðarháls. Im Hintergrund ziehen Wolkenfetzen über das Land. Wo es nun genau regnet, ist nicht zu erkennen. Auf jeden Fall sieht das herrlich aus, und von dem Regen – wo immer er auch sein mag – bekommen wir nichts ab.



Abbildung 31: *Vorne Regenbogen, hinten Wolkenchwaden*



Abbildung 32: *Das Schwemmsandfeld – etwas Wasser ist noch da*

weg. Wie man auch auf dem Bild sehen kann, ist es kaum möglich, auf den spitzen buckeligen Steinen am Ufer ein Zelt aufzustellen.

Nach einer Tagesetappe von 36 km sind wir gegen 20:00 Uhr endlich am Schwemmsandfeld angekommen. Hier müssen wir übernachten. Etwas Wasser steht noch im Feld. Morgen ist das Wasser ganz weg und dann müssen wir schnell hinüber. Weil es immer noch so stürmt, bauen wir die beiden sturmfestesten Zelte im Schwemmsandfeld in Ufernähe auf. Hier ist das Wasser schon

Gesagt, getan, wir stellen zwei Zelte auf. Aber dann – kaum stehen sie – ruft einer: „Das Wasser kommt zurück!“ Was ist los?? Das kann nicht sein! Selbst Lutz, unser erfahrene Islandexperte versteht das nicht. Eigentlich müsste sich das Wasser zum Abend zurückziehen, weil die speisenden Gletscher dann kälter werden. Aber es ist tatsächlich so, zügig bewegt sich die Wasserfront



Abbildung 33: *Hilfe, das Wasser kommt zurück!*

in Richtung Ufer, so schnell, wie die Flut an der Nordsee. Also bauen wir in windeseile die Zelte wieder ab und legen alles am rettenden Ufer ab. Aber was ist jetzt zu tun?

Jetzt ist guter Rat teuer. Im Wasser können wir keine Zelte aufstellen, an Land wird das auch problematisch, wie schon erwähnt. Daher machen Lutz und ich zunächst eine Erkundungswanderung in der Umgebung. Gibt es irgendwo nicht doch einen Platz, wo man Zelte aufstellen könnte? Leider ist alles voller spitzer scharfkantiger Lavasteine. Schließlich finden wir eine etwas windgeschützte Ecke, wo wir zumindest im Schlafsack übernachten könnten. Der steinige Untergrund würde die Zeltböden unweigerlich beschädigen. Der Gedanke an eine Nacht im freien bei Kälte und Sturm macht mich zugegebenermaßen nicht besonders glücklich.

Als wir von der Wanderung wieder zurück sind, zieht sich auch die Wasserfront wieder zurück. Sie hat nicht einmal die Stelle erreicht, wo wir die Zelte aufgebaut hatten. Zehn Meter davor hielt sie inne und kehrte um. Was hat das nun zu bedeuten? Wir wissen es nicht. Eigentlich sollte das Wasser jetzt zur Nacht immer weniger werden.

In der Zwischenzeit haben Michael und Friedhelm in einer Fleißarbeit alle Steine auf einem kleinen Feld am Festland weggesammelt und den Boden eben gemacht. Dadurch haben sie einen Zeltplatz etwas oberhalb der Wasserlinie geschaffen. Dort bauen sie ihr Zelt auf, sicher ist sicher.

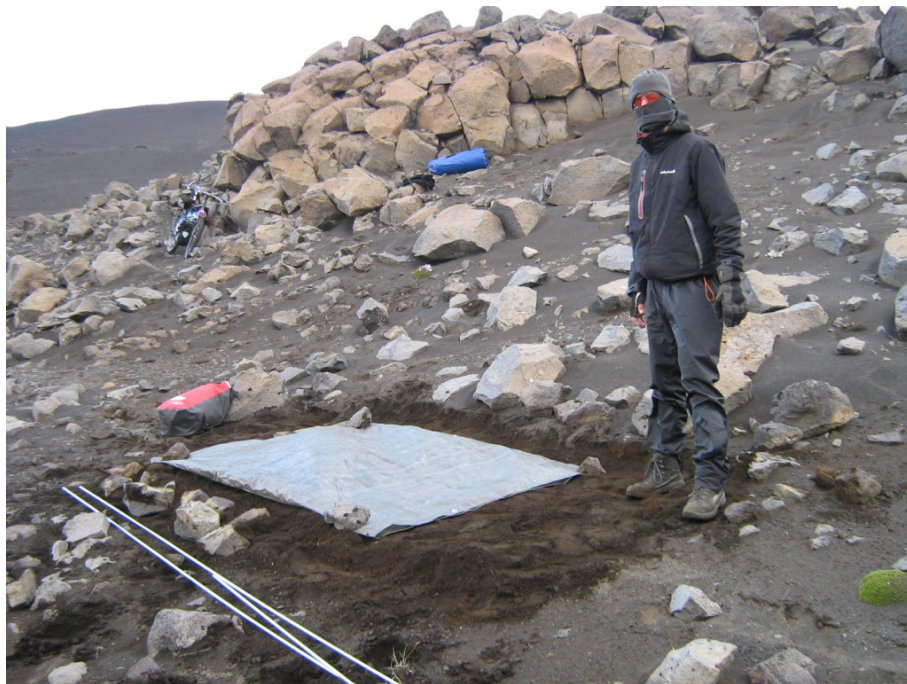


Abbildung 34: *Der mühsam geschaffene Zeltplatz*

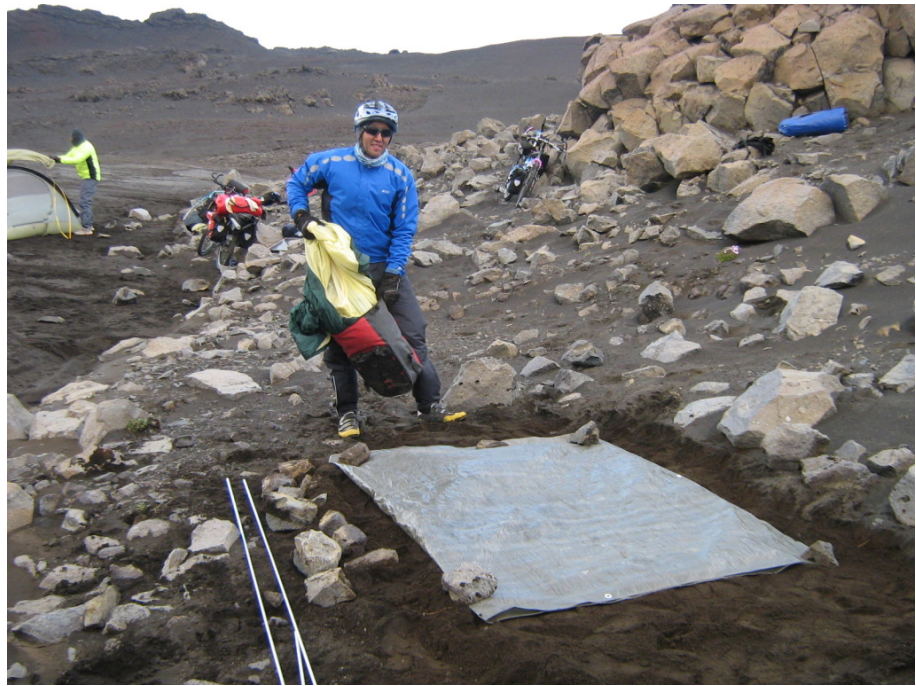
Uns beiden anderen ist das zu mühsam. Wir vermuten, dass sich das Wasser auf Dauer doch besinnt und endgültig zurückgeht. Wir bauen mutig das Zelt wieder im Schwemmsandfeld auf.



Abbildung 35: *Wir zelten mutig im Schwemmsandfeld*

Dann wollen erst mal abwarten, wie sich die Lage entwickelt. Erst ist mal Nudeln essen angesagt. In der Zeit wollen wir beobachten, was mit dem Wasser passiert. Lutz legt zwei Markierungssteine an die Wasserlinie, damit wir besser beobachten können, was sich da tut. Tatsächlich kommt und geht das Wasser immer wieder ein Stück. Es kommt aber nie ganz bis zum Zelt.

Zum Essenkochen und auch zum Trinken für morgen benötigen wir Wasser. Wir müssen es holen, solange es noch da ist. Allerdings kann ich mir nicht so recht vorstellen, wie man diese braune Brühe aus dem Schwemmsandfeld trinken könnte. Aber Lutz beruhigt uns. „Das Wasser ist bakteriologisch völlig unbedenklich, das Braune sind nur



Schwebstoffe, die sich absetzen, wenn man das Wasser eine Weile ruhig stehen lässt.“ klärt er uns auf. Und so ist es tatsächlich. Schon nach einer halben Stunde Ruhe sind die oberen drei Viertel in der Wasserschüssel ziemlich klar. Wir können damit die Nudeln kochen, wenn man das Wasser vorsichtig umfüllt. Tatsächlich knirscht später beim Nudelnessen nichts zwischen den Zähnen.

Ich will noch Wasser für morgen holen. Wir wollen es über Nacht stehen lassen, dass es sich gut absetzen kann. Wenn wir morgen früh Kaffee trinken und unsere Radflaschen füllen wollen, müssen wir das Wasser noch heute holen, solange es noch da ist. Dummerweise rutscht mir die Plastikschüssel aus den klammen Fingern, als ich gerade Wasser schöpfen will. Die Schüssel fällt ins Wasser und der Sturm lässt sie sofort wegschwimmen. Es hilft nichts, ich muss augenblicklich hinterher, sonst ist sie weg. Ich springe also ins Wasser und kann die Schüssel noch bergen. Schuhe und Strümpfe sind natürlich patschnass, obwohl das Wasser nur ca. 20 cm tief ist. Bei dieser eisigen Kälte ist das – etwas vorsichtig ausgedrückt – nicht sonderlich angenehm.

Nach diesem Missgeschick sehe ich zu, dass ich möglichst bald ins Zelt in den warmen Schlafsack komme, damit ich die Füße wieder auftauen kann. Wir überlegen noch, ob wir abwechselnd Wache halten müssen, um zu beobachten, ob das Wasser vielleicht doch bis ans Zelt zurückkommt. Da wir aber beide müde sind, beschließen wir, dass es wohl gutgehen sollte. In den letzten Stunden war es ja auch nie bis ganz zum Zelt gekommen. Friedhelm und Michael können es in ihrem höhergelegenen Zelt sicher viel lockerer sehen.

Damit wir morgen früh rechtzeitig vor dem sicher neu einlaufenden Wasser loskommen, stelle ich den Wecker auf halb sieben. Das sollte reichen.

*(Fortsetzung folgt)*