

Abenteuer Island 2013

Wolfgang Kippels

1. August 2013

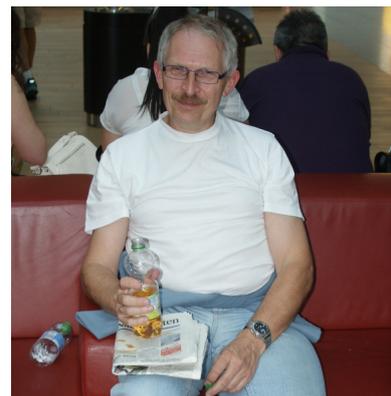
Was haben wir vor? Wir wollen das isländische Hochland von Borganes im Westen nach Egilsstaðir im Osten mit dem Fahrrad durchqueren. Und wer sind **wir**?

- Christoph, 24 Jahre alt
- Michael, 46 Jahre alt
- Lutz, 51 Jahre alt
- Friedhelm, 60 Jahre alt
- ich (Wolfgang), 62 Jahre alt

Von Lutz ging die Idee für diese Tour aus. Er war schon mindestens ein Dutzend mal mit dem Mountainbike auf Island. Vor 5 Jahren haben wir zu viert – damals noch ohne Christoph – bereits gemeinsam eine Süd-Nord-Querung gemacht. In dieser Orientierung laufen auch die Haupt-Verbindungswege Islands. Deshalb wird es diesmal voraussichtlich etwas anspruchsvoller.

Sonntag, der 21. Juli Endlich sitze ich im Flugzeug, das mich von Düsseldorf nach Keflavík bringt. Es ist 21:35 Uhr, als wir starten. Zuvor hatte ich noch ein turbulentes Wochenende, ich habe von Freitag Nachmittag bis heute Nachmittag meinem Sohn Tim in Mainz beim Umzug geholfen. Bin ganz schön platt von der Schlepperei bei hohen Temperaturen. Aber jetzt geht das Abenteuer endlich los!

Kurz vor Mitternacht verlassen wir mit unserem Gepäck den Flughafen Keflavík. Jeder schiebt einen Gepäckwagen vor sich her, beladen mit einem verpackten und mehr oder weniger zerlegten Fahrrad sowie ein Bündel mit diversen Packtaschen. Man kommt damit kaum durch die



Wolfgang vor dem Abflug in Düsseldorf

Ausgangstür. Ein Flughafenbus nimmt ins mit und lässt uns direkt am Campingplatz Reykjavík aussteigen. Wir sind froh, dass alles Gepäck einschließlich der zwar noch verpackten, aber trotzdem recht sperrigen Räder in den Bus gepasst hat, aber um diese Zeit sind glücklicherweise nicht mehr so viele Leute unterwegs.

Es schon Montag, 1:00 Uhr Ortszeit (3:00 Uhr deutsche Zeit), als wir am Campingplatz ankommen. Jetzt muss ich erst mal alles auspacken (das Zelt und die Thermo-Rest-Matte sind mit im Radkarton), das Zelt aufbauen und sinnvollerweise auch gleich das Rad zusammenbauen. Der Karton hat außen ein paar kleine Beschädigungen, glücklicherweise aber kein durchgehendes Loch. Ich war nämlich so dumm, ein paar Kleinteile wie Schnellspanner und Inbusschlüssel einfach so in den Karton geworfen zu haben. Es fehlt jedoch nichts. Glück gehabt! Auf dem Rückweg nach Deutschland wird alles mit Kabelbindern zusammengebunden, das nehme ich mir jedenfalls fest vor.

Beim Zusammenbau des Rades gibt es ein paar kleine Probleme. Die Bremsscheibe des Vorderrades bekomme ich nur nach etlichen Versuchen mit viel Mühe zwischen die Bremsklötze. Anschließend läuft sie nicht mehr glatt durch, die Bremse schleift geringfügig. Dafür hat die Hinterradbremse nach dem Zusammenbau einen ungewohnt großen Leerweg. Zum Bremsen recht es aber noch.

Beim Zeltaufbauen gibt es noch ein Problem: Ich kann die Häringe nicht finden. Offenbar habe ich die zu Hause liegen gelassen, aber keine Ahnung, wo. Da die Rezeption des Campingplatzes um zwei Uhr nachts immer noch besetzt ist (wirklich ein toller Service für einen Campingplatz!) frage ich nach, ob ich hier nicht auch Häringe kaufen kann. Nein, das geht nicht, aber man kann mir welche leihen, die von anderen Gästen liegen geblieben sind. Auch für die nächsten zwei Wochen? Ja, das geht auch, aber ich muss versprechen, die dann wieder zurückzugeben. Ich bin begeistert! Damit hätte ich nicht gerechnet. Als ich endlich im Schlafsack liege, ist es schon vier Uhr in der Früh. Da wir die Info haben, dass wahrscheinlich der Bus nach Borganes um 11:00 Uhr abfährt, stelle ich meinen Wecker auf 6:30 Uhr. Gute Nacht!

Montag, der 22. Juli Die Nacht war kurz. Der Schlaf hat aber gut getan. Beim Zusammenpacken des Zeltes stelle ich fest, dass die vermissten Häringe plötzlich wieder da sind. Ich kann also die geliehenen gleich wieder abgeben. Der Tag verspricht schön zu werden. Schon am frühen Morgen haben wir 15 Grad und Sonnenschein. Jetzt schnell frühstücken, damit wir rechtzeitig loskommen.

Lutz versucht an der Rezeption herauszufinden, wann denn nun ein Bus nach Borganes fährt. Den 11-Uhr-Bus scheint es nicht mehr zu geben, jedoch ist es hier nicht einfach, die richtige Alternative zu finden. Deshalb fahren wir nach dem Frühstück gemeinsam zum zentralen Omnibusbahnhof, um dort bessere Infos zu bekommen. Es gibt zwei verschiedene Buslinien, die in Frage kommen. Wir entscheiden uns für einen Bus um 15:30

Uhr, weil wir hoffen, dass wir die Räder da alle drin unterbringen können. Eher kommen wir so oder so nicht weg. Der Radtransport kostet übrigens nichts extra. Hätte uns das stutzig machen müssen?

Es sieht so aus, als ob wir unseren Zeitplan umstellen müssen. Damit wir nicht einen ganzen Tag verlieren, wollen wir auch heute noch ein gutes Stück mit unseren Rädern fahren, wenn wir in Borganes angekommen sind. Wir haben dann ja immer noch ein paar Stunden Zeit zum Fahren.



Mein Rad ist startklar

Die Wartezeit bis zur Abfahrt unseres Busses nutzen wir für den Proviantkauf. Was wir jetzt einkaufen muss für die nächsten zwei Wochen ausreichen. Am Abend wollen wir jeden Tag Nudeln essen, die wir gemeinsam kochen. Dabei haben wir für jeden 250 Gramm vorgesehen. Dazu gibt es (wegen der Abwechslung) unterschiedliche Saucen. Morgens essen wir Müsli (das regelt jeder für sich selbst) und tagsüber Plätzchen (auch das regelt jeder für sich selbst).



v. l.: Wolfgang, Christoph, Michael und Lutz im Busbahnhof

Insgesamt habe ich nun fast 10 Kilogramm an Proviant im Gepäck, zusammen mit dem übrigen Gepäck komme ich insgesamt auf rund 40 Kilogramm. Den anderen geht es ähnlich.

Voll bepackt fahren wir zurück zum Busbahnhof, um dort zu warten. Das Schleifen der Vorderradbremse hat übrigens inzwischen aufgehört. Am Busbahnhof haben wir noch eineinhalb Stunden Zeit. Daher setzen wir uns noch ins Cafe am Busbahnhof und lassen

es uns gut gehen. Schließlich ist es aber so weit, der Bus ist da.

Während ich noch ein paar Sachen am Rad verstaue, schieben die anderen schon ihre Räder zum Bus. Und dann das: Sie stehen vor der offenen Bustür und der Busfahrer schüttelt den Kopf. Auch ohne dass ich die Konversation habe hören können, weiß ich, **wir haben ein Problem!** Die vier klären mich auf. Er hat gesagt: „5 Räder passen keinesfalls in den Laderaum des Busses. Nicht mal eins



Der Bus soll uns nach Borganes bringen

passt rein, der Stauraum ist zu flach.“ Der Busfahrer war aber sehr freundlich. Wenn wir wollten, könnten wir es ja probieren, aber er müsse auf jeden Fall pünktlich losfahren. 10 Minuten haben wir noch, es heißt also reinhauen. Tatsächlich passt kein Rad rein, die Laufräder müssen raus und auch die Pedale müssen abgeschraubt werden. Nach vier Minuten sind drei Räder sowie die meisten Packtaschen im Bus. Mehr passt nicht. (Schon gut, dass keiner der anderen Fahrgäste noch Gepäck dabei hat.) Aber was nun? Wir erkundigen uns beim Fahrer. „Ja, eine Stunde später fährt noch ein Bus nach Borganes, das ist der letzte heute“ sagt er. Der neue Plan: Drei von uns fahren mit diesem Bus, die beiden anderen nehmen den nächsten, zusammen mit den beiden Fahrrädern sowie dem restlichen Gepäck. So kann es gehen. Ärgerlich ist es schon, verlieren wir doch noch eine weitere Stunde. Plötzlich kommt Christoph auf eine Idee: Vielleicht hat der Bus auf der anderen Seite noch weiteren Stauraum? Das hat er tatsächlich, wenn auch noch etwas knapper, aber die beiden Räder sowie die letzten Packtaschen passen hinein! Uff, geschafft! Wir waren so schnell, dass sogar noch ein paar Minuten bis zur planmäßigen Abfahrt des Busses übrig sind. Wir sind noch immer nassgeschwitzt, als der Bus abfährt.

Die Busfahrt nach Borganes verlief ohne (weitere) Probleme. Wir bauen unsere Räder wieder zusammen, laden alles Gepäck auf und los geht unsere Tour. Endlich sind wir nicht mehr auf andere angewiesen, sondern wir sind ab jetzt nur noch auf uns allein gestellt. Ein gutes Gefühl!

Zunächst geht es über die 1, dann die 50. Beide sind Asphaltstraßen. Das ist zwar nicht so schön, aber wir kommen erst mal zügig voran. Wir fahren noch 22 km bis zum Campingplatz Fossatun. Dort schlagen wir unsere Zelte auf. Als Abendessen gibt es Nudeln mit Sauce, frisch gekocht. Und das beste: danach können wir endlich mal richtig

ausschlafen! Ich bin froh, dass ich zur Ruhe komme, denn ich bin doch ziemlich geschafft.



Tiefhängende Wolken am Campingplatz Fossatun

Dienstag, der 23. Juli Die Sonne scheint, es ist angenehm warm. Tiefhängende Wolken in den Bergen lösen sich langsam auf. Bis 22 Grad geht das Thermometer im Laufe des Tages hoch. Vor der Abfahrt gegen 10 Uhr am Morgen habe ich noch schnell mein verschwitztes Rad-Trikot gewaschen. Beim Anziehen ist es natürlich noch nicht ganz trocken, daher kühlt es recht angenehm.



Zunächst geht es über Asphalt

Zunächst geht es über die Straße 50 über Asphalt. Hier herrscht noch relativ viel Straßenverkehr. Fast jede Minute begegnet uns ein Auto oder überholt uns. Das ist schon etwas nervig. Wir wissen aber, dass wir heute noch auf eine ruhigere Schotterpiste abbiegen dürfen.



Deildatunguhver – die größte heiße Quelle der Welt

Als erstes „Highlight“ der Tour können wir die heißen Quellen von Deildatunguhver besichtigen. Sehr beeindruckend! Heißes dampfendes Wasser strömt überall aus einer Felswand.¹ Es ist die ergiebigste heiße Quelle nicht nur Islands, sondern der ganzen Welt, mit etwa 180 Litern pro Sekunde. Sehr beeindruckend, überall schießt heißes Wasser aus einer Wand! Als wir von der Quelle wieder zurück zur Hauptstraße fahren, begleitet uns ein Hund. Wo der plötzlich hergekommen ist, weiß ich nicht. Friedhelm, selbst ein Hundehalter, klärt uns auf: „Das ist ein Bordercollie, ein sehr intelligenter Hütehund.“ An der Hauptstraße angekommen müssen wir anhalten, weil sich ein Auto nähert. Der Hund legt sich in Lauerstellung hin, das Auto fest im Blick. Als es vorbeifährt, springt er auf, rennt darauf zu und bellt es an, als wollte er es verjagen. Wir haben das Gefühl, wir sind jetzt die Herde des Hundes, die er beschützen will. Er läuft noch ein paar Kilometer neben uns her, als wir weiterfahren. Irgendwie sieht es so aus, als ob er uns dabei anlächelt. Schließlich bleibt er aber doch stehen und läuft (hoffentlich) nach Hause zurück. Nun muss er sich wieder eine neue Herde suchen. . .

¹In Aktion sieht man die Quelle hier:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-heisse-quellen.avi>

Wir fahren weiter und biegen nach etwa 5 Kilometern nach Reykolt, wo wir eine kleine Pause einlegen. Weiter geht es zum riesengroßen Wasserfall Hraunfossar.²



Ein Teil des imposanten Wasserfalls Hraunfossar

Wir lassen es uns natürlich nicht nehmen, uns den näher anzusehen. Schon wirklich gewaltig, was die Natur uns da aufgebaut hat! Über mehr als 100 Meter verteilt strömt überall Wasser aus der Wand und läuft in mehreren Stufen hinab.

Etwas später in Husafell kommen wir an einen Campingplatz, bei dem auch so etwas wie ein Kiosk steht. Hier machen wir eine Pause und kaufen uns Brot, Milch und Plätzchen. Es ist uns bewusst, dass dies vermutlich eine der letzten Gelegenheiten ist, etwas zum Essen zu kaufen, bevor wir endgültig die Zivilisation verlassen und ins Hochland abbiegen. Wir setzen uns zum Essen auf einen großen Stein im Schatten, denn es ist sehr warm.

Etwa drei Kilometer hinter Husafell ist die Asphaltdecke auf der Straße zuende. Es geht jetzt weiter über Schotterpiste. Auch die Verkehrsdichte hat entsprechend abgenommen, es wird ruhiger. Weitere drei Kilometer weiter biegen wir nach rechts auf die F550 ab.

²In Aktion sieht man den Wasserfall hier:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-wasserfall.avi>



Die riesige Lavahöhle Stefanshellir

Die Natur hält für uns heute noch ein weiteres Spektakel bereit: eine Lavahöhle³. Entstanden ist sie so etwa im Jahr 900 oder kurz danach. Ein gewaltiger Vulkanausbruch hat einen Lavafluss verursacht. Dabei verfestigte sich die fließende Lava zuerst an der Oberfläche. Darunter konnte flüssige Lava zunächst weiter fließen und hinterließ dadurch einen Hohlraum, der jetzt eine riesige Höhle von ca. 1 600 Metern Länge darstellt. An der Stelle, wo wir in die Höhle einsteigen können, stellt sie ein Gewölbe mit einer Breite und Höhe von jeweils etwa sechs Metern dar. Wirklich gewaltig! Da kann man sich schon vorstellen, dass sich in früheren Zeiten in der Höhle zwielichtige Gestalten versteckt haben und sogar länger hier wohnten. Zum Einparken der Räder geht es etwas bergauf. Da sieht man, wie schwer die bepackten Räder tatsächlich sind.⁴.

Nach insgesamt 72 Kilometern – davon 43 auf Asphalt – kommen wir am Abend bei nur noch 12 Grad gegen 22:00 Uhr an der ersten Furt an. Es ist ziemlich windig geworden, dadurch wirkt es erst recht kalt. Hier können wir endlich übernachten.

Ich muss gestehen, die lange Fahrt hat mir ziemlich zugesetzt. Fast sieben Stunden reine Fahrzeit waren das. Auf der Buckelpiste hat sich zwei mal meine Packtasche hinten links

³Den Einstieg sieht man hier: <https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-hoehle.avi>

⁴Die Einparkaktion sieht man hier:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-schwere-raeder.avi>

gelöst, obwohl ich die Vorspannung des Halteriemens ziemlich straff eingestellt hatte. Ich versuche, ihn noch mehr zu spannen.



Unser Nachtlager am Fluss

Mittwoch, der 24. Juli Gegen 8:00 Uhr werde ich wach. Langsam kommt die Sonne zum Vorschein. Wir haben schon 14 Grad, es verspricht wieder ein schöner sonniger Tag zu werden. Im Verlauf des Tages geht die Temperatur bis 19 Grad hoch. Das ist ziemlich viel für das Hochland, in dem wir uns befinden. Wir sind nicht weit vom zweitgrößten Gletscher Islands, dem Langjökull entfernt.

Friedhelm badet im eiskalten Fluss. Respekt! Das mute ich mir nicht zu. Weil es noch recht windig ist, ist die gefühlte Temperatur jetzt nicht sehr hoch.

Nach einem gemütlichen Frühstück kommen wir gegen 11:00 Uhr los. Die Piste, die uns erwartet, stellt sich als sehr ruppig dar. Einmal bin ich fast gestürzt⁵. Einsam ist die Piste auch. Am ganzen Tag sehen wir nur ein einziges Auto mit zwei Menschen. Drei kleine Furten haben wir zu durchqueren; zwei davon sind so flach⁶, dass wir problemlos durchfahren können. An der dritten legen wir eine gemütliche Pause ein und lassen uns von der Sonne wärmen. Hoffentlich bleibt uns dieses schöne Wetter noch lange erhalten.

⁵Den Beinah-Sturz sieht man hier: <https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-grober-weg.mp4>

⁶Die direkte Durchfahrt sieht man hier: <https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-minifurt.mp4>



Eine gemütliche Pause an einer Furt

Wieder löst sich beim Überfahren eines größeren Buckels auf der Piste die linke Packtasche. Es hilft nichts, ich fixiere die Packtasche mit Kabelbindern am Gepäckträger. Sicherheitshalber mache ich das gleich an beiden beiden hinteren Packtaschen. Leider kann ich so die Packtaschen nicht mehr vom Rad abnehmen, aber das ist jetzt das kleinere Problem. Hauptsache, sie fliegen nicht mehr weg.

Unterwegs sind irgendwann beide Trinkflaschen leer, aber ich habe Durst. Nach einer Weile kommen wir endlich an einem Bach vorbei. Ich gehe hin, um meine Flaschen zu füllen. Da bemerke ich, dass der Uferbereich ziemlich sumpfig ist. Natürlich sinke ich sofort ein und beide Schuhe sowie die Strümpfe sind pitschenass. Ärgerlich ist nur, dass etwa 500 Meter weiter der Bach völlig problemlos erreichbar gewesen wäre, weil hier das Ufer felsig ist. Immerhin habe ich jetzt Wasser zum Trinken.

Am Abend kommen wir an einem großen See an. Der Wind flaut so langsam ab. Wir schlagen unsere Zelte direkt an einer „Straßenkreuzung“ auf. Das hat den Vorteil, dass wir die Straßenschilder zum Aufhängen unserer nassen Handtücher mitbenutzen können. Hier kommt ja nicht jeden Tag ein Auto vorbei, erst recht nicht in der Nacht. . .



Das Zeltlager an der Straßenkreuzung

Vor dem Schlafengehen ist noch etwas Wartung fürs Rad angesagt. Die Kette wird sauber gemacht und neu geschmiert. Der Leerweg an der Hinterradbremse ist immer noch da, hat sich aber nicht vergrößert.

Da wir unserem Zeitplan immer noch etwas hinterherhinken, wollen wir morgen früh aufbrechen. Wir wollen am Abend auf jeden Fall noch Hveravellir erreichen. Für 9 Uhr ist die Abfahrt geplant. Ich stelle meinen Wecker also auf 7 Uhr.

Donnerstag, der 25. Juli Beim Einstellen des Weckers hatte ich vergessen, dass der noch auf deutsche Zeit eingestellt ist. Es klingelt also schon um 5 Uhr Ortszeit. Schön ist aber, dass ich noch weiterschlafen darf, denn ich habs gerade noch rechtzeitig vor dem Aufstehen bemerkt. Als es dann tatsächlich 7 Uhr ist, scheint draußen schon die Sonne, und das Thermometer zeigt bereits 12 Grad. Nicht ganz um 9 Uhr, aber immerhin doch gegen 10 Uhr kommen wir los.

Der Himmel ist fast wolkenfrei, das Thermometer geht bis auf 22 Grad hoch. Trotz Sonnenschutzcreme bekommen wir alle einen leichten Ansatz von Sonnenbrand. Drei schöne Furten dürfen wir heute durchqueren, zwei davon können wir durchfahren, wenn auch mit Furtschuhen (weil es doch stark spritzt und sonst gleich die Schuhe nass sind). Das

macht immer Spaß, wenn man nicht steckenbleibt!⁷



Die ruppige Piste

Der „Fahrweg“ ist heute recht anspruchsvoll. Viele dicke Brocken liegen darauf, ein Umfahren ist kaum möglich, dazu sind es zu viele. Dazu kommen jede Menge zwar kurze, aber sehr steile Anstiege, bei denen zum Teil Schieben angesagt ist⁸. Ebenso oft und steil geht es natürlich auch wieder bergab. Die letzte Hälfte der des heutigen Weges geht über eine vielbefahrene Wellblechpiste (etwa 20 Autos in einer Stunde). Darauf fährt es sich auch nicht besser.

Gegen 17:00 Uhr kommen wir in Hveravellier an. Hier gibt es einen Campingplatz mit vielen heißen Quellen rings herum. Nach dem Zeltaufbau schauen wir uns alles genau an. Überall zischt und dampft es aus dem Boden, ein immer wieder faszinierender Anblick!⁹

⁷Eine kleine Furtdurchfahrt siehe hier:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/is1-kleine-furt.avi>

⁸Der steinige Weg: <https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/is1-grobe-steine.mp4>

⁹Heißer Dampf auf Hveravellier: <https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/is1-hveravellier.avi>



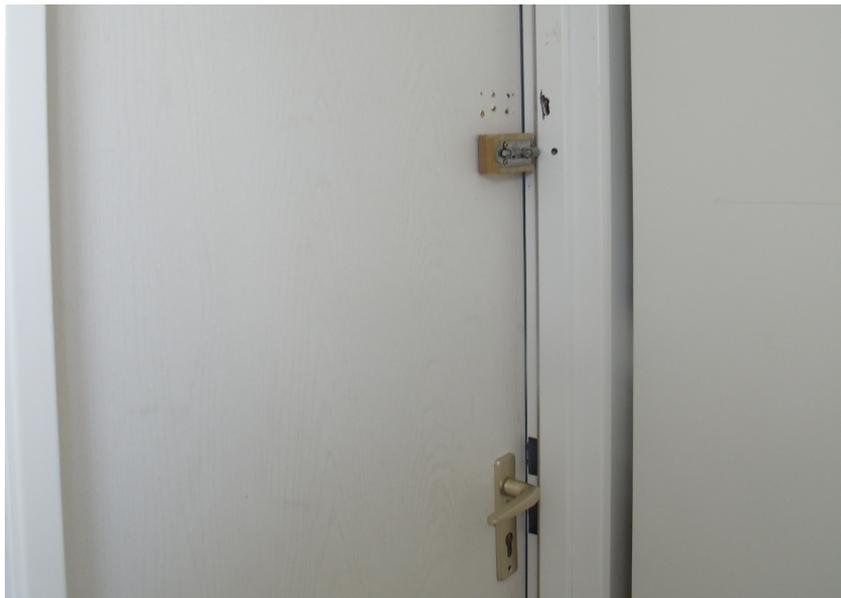
Heiße Quellen und Schlammvulkane bei Hveravellir

Beim Ölen der Kette an meinem Rad stelle ich fest, dass am vorderen Gepäckträger eine Befestigungsschraube fehlt. Die hatte ich offenbar beim Zusammenbau auf dem Campingplatz Reykjavík nicht fest genug angezogen. Die Rapperei auf der groben Piste hat sie nun wohl gelöst. Glücklicherweise finde ich in dem Sortiment an Reserveschrauben eine passende, so dass das Weiterfahren morgen gesichert ist. Weiterhin hat sich der Bremsschlauch des Hinterrades aus einer Führung am Oberrohr gelöst. Mit Packband wird er wieder befestigt, das sollte eine Weile halten.

Auch am Rad von Lutz hat sich eine Schraube vom hinteren Gepäckträger gelöst. Das Gewinde in einer Lasche ist beschädigt. Eine Kontermutter hilft das Problem zu lösen. Ja, das ständige Gerappel auf den Buckelpisten ist schon eine große Belastung für das Material – aber auch für uns.

Eine andere Belastung für uns sind die Glitzen! Sie sehen aus wie Fliegen, sind aber etwas kleiner. Und sie können beißen. Außerdem treten sie immer in riesigen Schwärmen auf. Es ist wirklich lästig, wenn einem mehrere Hundert dieser Viecher um den Kopf sausen! Wenn es kälter wäre, wenn es regnen würde oder bei kräftigem Wind wären sie nicht da. Aber „leider“ haben wir schönes Wetter. (Wenn ich jetzt schon wüsste, was uns in ein paar Tagen vom Wetter her erwartet, dann würde ich vermutlich die Glitzenplage als kleines eher lustiges Erlebnis empfinden! Aber man ist ja nie zufrieden. . .)

Ich habe zwar heute schon an der ersten Furt mein verschwitztes Trikot ausgewaschen (und auch gleich wieder angezogen), aber hier am Campingplatz kann ich alles richtig, also mit Waschmittel waschen. Diese Gelegenheit nutze ich. Trikot, Hose und Strümpfe geben ordentlich Dreck ab. Ich nutze auch die Dusche des Campingplatzes. Herrlich, sich wieder sauber zu fühlen! Was ich aber nicht verstehe ist der Schließriegel an der Tür



Duschtür mit Riegel außen!

zur Dusche. Er ist nicht innen, sondern außen an der Tür angebracht. Man kann also nur jemanden von außen in der Dusche einschließen, von innen geht das nicht...

Zum Tagesausklang setzen wir uns noch alle gegen 22:30 Uhr für eine halbe Stunde in das Naturbad mit heißem Quellwasser. Ein wunderschönes Gefühl, zumal es in der Umgebung wegen der einbrechenden Nacht plötzlich recht kühl wird. Wir genießen das Leben! Morgen müssen wir wieder früh raus, weil wir die sehr tiefe Furt der Blandá durchqueren müssen. Je eher wir dort sind, desto weniger Wasser gibt der Gletscher Hofsjökull ab, der die Blandá speist. Scheint die Sonne, dann schmilzt mehr Gletschereis und der Wasserspiegel steigt. Ich stelle daher den Wecker auf 5:30 Uhr.

Freitag, der 26. Juli Sonnenschein in Hveravellir, und das schon am frühen Morgen! 14 Grad sind es beim Aufstehen. Sicher wird es heute wieder sehr warm. Als ich das frischgewaschene Radtrikot anziehe, frage ich mich, warum ich nur ein einziges Kurzarmtrikot eingepackt habe. Das ist jetzt aber nicht mehr zu ändern. Von den gestern gewaschenen Anzihsachen ist die Hose noch etwas feucht, alles andere ist trocken. Das ist aber egal, denn die Hose wird sowieso bald wieder nass.

Vor dem Start flickt Lutz noch schnell einen Platten. Es ist ein schleichender Plattfuß, offenbar ein Materialfehler am Schlauch. Das ist unser einziger Plattfuß auf der ganzen Reise überhaupt! Danach kommen wir tatsächlich schon wie geplant um 8:00 Uhr los. Die ersten 10 Kilometer geht es zunächst wieder über diese üble vielbefahrene Well-

blechpiste, dann biegen wir endlich auf den Jeeptrack ab, der den Hofsjökull nördlich umrundet. Wir wissen, dass hier der anspruchsvollste Teil unserer Tour auf uns wartet. Gleich am Anfang dieses Weges steht ein Warnschild, das uns in drei Sprachen vor der Gefahrlichkeit dieses Weges warnt. Man möge nie allein fahren, sondern bitte unbedingt nur in einer Gruppe. Zwar beziehen sich diese Warnhinweise vorrangig auf die Geländewagenfahrer, aber sinngemäß ist das für uns ja auch richtig. Lutz ist hier in den vergangenen Jahren ja schon zwei mal gescheitert, als er allein unterwegs war. Gemeinsam wollen wir es diesmal schaffen.



Warnschild, im Hintergrund die Blandá

Schon wenige Meter nach dem Warnschild haben wir die Furt an der Blandá erreicht. Gewaltige Wassermassen strömen da, kein Vergleich zu den Rinnsalen, die wir bisher durchquert haben! Es ist aber eher die starke Strömung, nicht unbedingt die Breite oder die Tiefe der Furt. Eine echte Herausforderung eben, aber wir wollten ja schließlich einen Abenteuerurlaub und keine Kaffeefahrt machen. Wir versuchen uns vorzustellen, wie die Furt wohl am Nachmittag aussieht, wenn der Wasserstand vielleicht noch 20 Zentimeter höher ist. Mir jedenfalls ist das auch so schon anspruchsvoll genug.



Erst mal alles Gepäck abladen

Zunächst ist Gepäck-Abladen angesagt. Dann steigt Lutz – gesichert durch ein Seil und mit zwei Stöcken in den Händen – in die Fluten, um nach einer günstigen Route durch den Fluss zu suchen. *Suchen* ist dabei genau der richtige Ausdruck, denn das Wasser ist sehr trüb. Man kann also nicht sehen, was einem vor den Füßen liegt. Die Suche von Lutz ist zunächst erfolglos. Bei jedem Versuch stößt er auf eine Stelle, die entweder zu tief ist oder eine zu reißende Strömung hat. Meist trifft auch beides gleichzeitig zu. Schließlich müssen wir ja später mit schwerem Gepäck hier durch. Nach einer Weile bricht Lutz die Suche ab, denn da das Wasser direkt aus dem Gletscher kommt, ist es auch entsprechend eiskalt.



Michael sucht nach einer passierbaren Stelle

Als nächstes versucht Michael, einen gangbaren Weg durch Fluten zu finden. Er meint fündig geworden zu sein. Dann geht er mit einem Seilende durch den Fluss auf die andere Seite. Michael ist größer als Lutz, daher ist es für ihn etwas einfacher. Er will versuchen, das Seilende drüben an einem Felsbrocken festzubinden. Das gleiche würden wir auf dieser Flussseite mit dem anderen Seilende machen. Dann könnten wir uns an dem Seil wie an einem Geländer festhalten, wenn wir das Gepäck übertragen. Leider müssen wir diesen Versuch aber verwerfen, denn geeignete Felsbrocken liegen nicht an den richtigen Stellen. Außerdem ist der Druck auf das Seil, das ja auf dem Wasser schwimmt, durch die kräftige Strömung schon gewaltig. Das Seil wird also weggepackt, die Stöcke müssen als Sicherheitsmaßnahme ausreichen.

Lutz hat nun folgenden Plan: Wir gehen jeweils zu zweit dicht nebeneinander hinüber, jeder mit einem Stock. Einen gangbaren Weg hat Michael ja schon gefunden. So sollte es möglich sein, sich gegebenenfalls gegenseitig zu helfen. Lutz will es zusammen mit Michael versuchen. Er bindet sich zwei seiner Packtaschen auf die Kraxe – eine Art Traggestell von einem Rucksack, aber ohne Rucksack – die er für diesen Zweck für uns mitgebracht hat. Immerhin ist er hier schon zwei mal gescheitert, daher die aufwändig erscheinende Ausrüstung. In der Zwischenzeit hängt sich Christoph schon seine ersten Packtaschen einfach über die Schulter und stapft etwas oberhalb der anderen ohne Stöcke langsam durch die Fluten. Er kommt offenbar relativ problemlos drüben an. Er hat es aber auch etwas leichter, er ist mit 1,90 Metern der größte von uns allen.

Als Lutz und Michael in die Fluten steigen, ist Christoph bereits schon auf dem Rückweg, um die nächsten Sachen zu holen.¹⁰ Die beiden gehen zwar nebeneinander, aber dennoch letztlich jeder auf sich allein gestellt hinüber. Auch das scheint ohne Probleme zu gehen. Die beiden erzählen anschließend, dass es vollkommen überflüssig ist, zu zweit zu gehen, das bringt keinen Vorteil. Ich mache mich nun auch fertig und hänge mir zunächst die beiden großen Packtaschen über die Schultern. Dann warte ich, bis ich von Lutz oder Michael einen Stock bekommen kann.

Ich muss gestehen, ich habe schon ein etwas mulmiges Gefühl im Bauch, als ich den ersten Schritt ins eiskalte Gletscherwasser mache. Es geht sofort sehr steil hinab, denn der Fluss macht eine Kurve und ich befinde mich außen am „Prallhang“. Entsprechend stark ist hier auch sofort die Strömung. Ich gehe quer zur Strömung, damit der Druck auf meinen Körper wegen der kleineren Angriffsfläche nicht zu groß wird. Aber auch so zert es kräftig an meinen Beinen. Der Wasserspiegel reicht mir zwar nur bis knapp unter den Po, aber an den Beinen sprudelt es durch die Strömung doch fast bis zur Gürtellinie hoch. Ich suche immer erst einen festen Punkt im Untergrund mit dem Stock, bevor ich die Füße vorsichtig einzeln weiteresetze. Das Wasser ist trüb, daher kann ich vom Untergrund nichts sehen.

Es gelingt mir, wie ich finde, erstaunlich gut, meine Packtaschen auf die andere Seite zu tragen. Der Rückweg ohne Gepäck ist nun fast schon Routine. Als nächstes bekomme ich, als ich wieder dran bin, die Kraxe auf den Rücken, auf die mein Rad geschnallt ist. Das Rad steht „kopfüber“ auf der Kraxe, mit Sattel und Lenker nach unten. Alles Gepäck ist vom Rad entfernt, lediglich die Lenkertasche habe ich aus Bequemlichkeit nicht abgenommen. Auf meinem Weg nach drüben stellt sich meinem linken Fuß ein geschätzt 30 Zentimeter hoher Wackerstein entgegen. Sehen kann ich den freilich nicht. Da der Fuß in seiner Vorwärtsbewegung plötzlich gehemmt ist, komme ich ins Straucheln. Das Gewicht des Rades auf meinem Rücken tut sein übriges dazu und ich falle vornüber ins kalte Wasser.¹¹ Auch im Gesicht und am Oberkörper fühlt sich das Wasser

¹⁰Lutz und Michael in der Blandá siehe hier:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/is1-lutz-blanda.avi>

¹¹Mein Sturz in die Blandá siehe hier: <https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/is1-blandafall.avi>

eiskalt an. „Nicht so schlimm“ denke ich, rappele mich sofort wieder auf und gehe etwas vorsichtiger weiter. Ein letztes Mal muss ich noch zurück, muss nur noch ein paar Kleinigkeiten holen, denn Michael hat inzwischen schon meine beiden kleinen Packtaschen und die Rolle geholt. Das geht diesmal wieder ohne Probleme vonstatten. Langsam beginnt das Durch-die-Strömung-Waten Spaß zu machen. Ich besiege die Naturgewalten! Nach insgesamt zweieinhalb Stunden erfolgreicher Arbeit an der Furt sind wir mit allem fertig und können – stolz auf die bewältigte Herausforderung – weiterfahren.

Da bald weitere tiefe Furten zu bewältigen sind, erneuere ich nicht die Kabelbinder, mit denen ich die letzten Tage die hinteren Packtaschen fixiert hatte. Zum Abladen vor der Furt hatte ich sie durchschneiden müssen. Ich muss nun versuchen, behutsam zu fahren. Trotzdem springt jetzt gelegentlich ein Haken einer Packtasche vom Träger, so dass die Tasche schief hängt oder auch mal ganz auf die Erde fällt. Der Untergrund, über den wir fahren, ist eben doch sehr buckelig.



Friedhelm in der zweiten Furt

Es ist nicht sehr weit bis zur zweiten Furt des Tages. Diese ist ähnlich breit, tief und reißend wie die erste. Ich habe das Gefühl, sie ist sogar noch geringfügig tiefer. Aufgrund der an der Blandá gemachten Erfahrungen gehen Michael und Christoph mutig gleich

ohne Stock mit den ersten Packtaschen hinüber. So viele Stöcke haben wir ja nicht, das spart also Zeit. Die beiden kommen offensichtlich problemlos hinüber. Daher gehe ich diesmal auch ohne Stock mit den großen Packtaschen über der Schulter ins Wasser. Mit den Armen mehr oder weniger in der Luft wedelnd kann ich auch ohne Stock das Gleichgewicht halten.¹² Das klappt. Es gibt jedoch einen Bereich, in dem die Strömung noch stärker als in der Blandá ist. Stehe ich hier breitbeinig mit beiden Füßen auf dem Boden im Wasser, rutsche ich trotzdem langsam flussabwärts. Die Füße „rollern“ über den schotterähnlichen Untergrund, angetrieben von der Strömung. Etwas bedrohlich wirkt das schon, gleichzeitig aber macht es Spaß, weil ich dabei nicht strauchele, sondern unbeirrt weitergehen kann. Ein schönes Gefühl, Herr der Lage zu sein! Auf dem Rückweg ohne Gepäck ist dieser Roll-Effekt übrigens noch stärker, weil dann weniger Gewicht auf den Füßen lastet. Ohne weitere besondere Vorkommnisse tragen wir nach und nach alles auf die andere Seite und können weiterfahren.

Weiter geht es durch schwer befahrbare Lavafelder und zwei kleinere Furten, von denen eine direkt zu durchfahren ist. Dann stellt sich uns die dritte tiefe Furt in den Weg. Der Wasserstand ist hier noch etwas höher, als bei den beiden ersten. Wahrscheinlich liegt das auch daran, dass es bereits Nachmittag ist und daher mehr Wasser im Gletscher durch die Sonne abgeschmolzen wird, denn auch dieser Fluss wird aus dem Gletscher des Hofsjökull gespeist.

Michael fackelt nicht lange, steigt sofort mit den ersten Packtaschen ins Wasser und trägt sie auf die andere Seite. Christoph sucht sich einen anderen Weg durch die Furt und beginnt ebenfalls mit der Arbeit. Beiden gelingt der Weg zum anderen Ufer. Auch Friedhelm und ich beginnen anschließend mit dem Transport unseres Gepäcks durch die Fluten. Lutz findet den Wasserstand zu hoch. Er sucht verzweifelt nach einer für ihn passierbaren Route durch den Fluss. Als kleinster hat er natürlich die kürzesten Beine, und daher



Es geht durch ein Lavafeld

¹²Durch die heftige Strömung geht es hier:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-sehr-tiefe-furt.avi>

steht er eben tiefer im Wasser, als wir. Zugegeben, auch für uns Größere ist die Strömung durchaus kritisch. Wie schon in der letzten Furt schwemmt sie uns beim Hindurchwaten flussabwärts, ob wir wollen oder nicht. Zunächst möchte Lutz lieber hier sein Zelt aufschlagen und warten, bis am nächsten Morgen der Wasserstand gesunken ist, aber dann findet er doch noch einen Weg durch die Fluten, der für ihn passt. So können wir schon heute gemeinsam weiterfahren.

Einige Kilometer weiter plötzlich der Schreck: Friedhelm hat einen Furtschuh verloren! Keiner hat es bemerkt. Auf den letzten Kilometern fuhr er in unserer Kolonne ganz hinten. Es hilft nichts, er muss zurückfahren und den Schuh suchen, denn die Furtschuhe sind überlebenswichtig. Die vermutlich schwierigste Furt steht uns ja noch bevor. Damit es schneller geht, wirft er sein Gepäck ab und fährt ohne zurück. Wir warten. Nach einer viertel Stunde ist er schon wieder da – den Schuh hat er gefunden. Er ist begeistert: „Das war wie Rennradfahren, superschnell, so ganz ohne Gepäck! Ich hatte nur Probleme, den Lenker gerade zu halten, das Fahrverhalten war so ungewohnt agil.“

Wir können weiterfahren. Nachdem wir die nächste Furt durchquert haben – es ist eine recht kleine – schlagen wir unsere Zelte für die Nacht auf. Hier haben wir Wasser, und das ist immer wichtig. Das Wasser aus dem Fluss ist zwar recht trüb, aber wenn man es eine Weile stehen lässt, setzen sich die Schwebeteilchen ab und oben im Wasserbehälter hat man sauberes Trinkwasser. Das kann man zum Kochen oder Trinken verwenden. Man muss es nur vorsichtig umschütten. Heute gibt es zum Abendessen Nudeln mit Sauce.



Abend – Die Sonne geht unter

33 Kilometer und insgesamt 6 Furten haben wir heute geschafft. Hört sich nicht nach viel an, aber für die Querung der Furten haben wir viel Zeit verbraucht. Trotzdem können wir alles in allem mit unserer heutigen Leistung sehr zufrieden sein, denn bisher haben wir alle Furten gemeistert, obwohl die teilweise wirklich recht anspruchsvoll waren.

Nach dem Abendessen entdeckte ich einige Schäden durch den „Wasserfall“ an der Blandá. Beim Sturz tauchte die Lenkertasche kurz unter Wasser. Der Fotoapparat, der in der Lenkertasche war, will nun nicht mehr. Sicherheitshalber nehme ich daher die Batterien heraus, damit er besser austrocknen kann. Ich habe Hoffnung, dass das etwas nützt. Weiterhin ist mein Notizblock nass geworden, auf dem ich meine Reisenotizen für diesen hier vorliegenden Reisebericht anfertige. Vorsichtshalber nummerieren ich sofort alle Seiten durch (sowohl am oberen als auch am unteren Blattrand), damit ich noch alles auf die Reihe bekomme, wenn der Block endgültig in eine Lose-Blatt-Sammlung zerfällt.

Auch mein Helm hat Schaden genommen. Mehrere Kunststoffbänder, die die Helmschale mit dem Kopfring verbinden, sind gerissen. Die Kraxe hat offenbar dem Helm von hinten einen Schlag versetzt. Mit zwei Kabelbindern flicke ich den Helm wieder. Neben dem Fotoapparat war auch mein Handy in der Lenkertasche. Da es als „Outdoorhandy“ mit IP67 zertifiziert ist, sollte es bis zu einer halben Stunde in einer Wassertiefe von einem Meter überleben. Tatsächlich funktioniert es auch noch, jedoch hat sich Schlamm oder etwas ähnliches im Mikrofonloch abgesetzt. Mit einer Nähnadel lässt sich das aber leicht

entfernen.

Morgen wollen wir möglichst früh aufbrechen, damit wir an der kritischsten Furt unserer Tour durch die Vestari-Jökulsá ankommen, bevor der Wasserstand zu hoch wird. Aufbruch um 7:30 Uhr ist angesagt. Schon gut, dass wir am Nachmittag nicht an der letzten tiefen Furt hängen geblieben sind!

Samstag, der 27. Juli Um 5 Uhr klingelt der Wecker. Das ist reichlich früh, aber es muss sein. Immerhin werde ich vom Tag mit Sonnenschein begrüßt, und es ist mit 11 Grad schon recht warm. Wie eigentlich üblich kommen wir nicht ganz zur geplanten Zeit los, aber um 8 Uhr sind wir dann doch wieder auf der Piste. Die Sonne lacht uns weiterhin an, und da es einigermaßen windig ist, haben wir fast keine Probleme mehr durch die lästigen Glitzen. Dies alles hebt unsere Stimmung.

Jetzt nehmen die Abstände zwischen den Furten deutlich ab. Wir müssen 7 oder 8 einfache Furten durchqueren, die alle ein einfaches Hindurchschieben erlauben. Einzelne lassen sich sogar durchfahren, allerdings nur mit Furtschuhen, weil sonst das Spritzwasser die Schuhe und Strümpfe durchnässt hätte. Es macht aber immer wieder Spaß, wenn man ungehindert hindurch kommt, ohne unterwegs ins Fußeln zu kommen. Schließlich kommen wir an eine etwa 500 Meter breite Furt. Mehrere Flussarme und -ärmchen schlängeln sich vor uns her. Zwischendurch gibt es auch immer wieder trockene Bereiche, auf denen ich nicht schiebe, sondern fahren kann. Vermutlich sind diese Bereiche teilweise auch überschwemmt, wenn der Wasserstand etwas höher ist.



Eine 500 Meter breite Furt

In einem dieser Bereiche quert eine etwa 50 Zentimeter tiefe und 1,5 Meter breite trockene Bachrinne meinen Weg. Natürlich fahre ich da durch und schiebe nicht. Leider habe ich nicht genug Schwung drauf, so dass ich auf der anderen Seite am halben Berg hängen bleibe. Durch die konkave Krümmung der Mulde reichen meine Beine nicht ganz bis an den Boden. Die Folge? Langsam, wie in Zeitlupe, falle ich mit dem Rad um. Nennt man das jetzt einen Sturz? Vermutlich habe ich mich dabei am linken Ellenbogen verletzt, habe das aber nicht gleich gesehen.

Die letzte Teilfurt, durch die wieder geschoben werden muss, ist etwa knietief. Eigentlich ist es kein Problem für mich, durch diese Furt zu schieben, aber zwischendurch geht es – unsichtbar wegen der Wassertrübung – sehr steil nach oben. Ich bekomme das Vorderrad nicht richtig hoch und falle mit dem Rad nach links ins Wasser.¹³ „Hoffentlich sind die Packtaschen wirklich dicht!“ schießt es mir durch den Kopf, denn da ist unter anderem auch mein Schlafsack drin. Dass die Lenkertasche nicht dicht ist, weiß ich ja nun schon, aber die hat auch nicht den dichten Roll-Verschluss wie die Packtaschen. Möglicherweise habe ich mir den linken Ellenbogen auch erst bei dieser Aktion verletzt, aber ich spüre mehr mein linkes Schienbein, das offenbar Feindkontakt mit einem kantigen Stein am Furthang hatte.

¹³Mein Sturz ist hier zu sehen: <https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-breite-furt.avi>

Ich sehe Michael in der Furt mit seinem Rad. Er ist stehen geblieben. Warum geht er nicht weiter? Um ihn herum sprudelt das Wasser. Er holt etwas aus seiner Lenkertasche. Jetzt hat er ein Band in der Hand. Später erst erfahre ich, dass sich das Band von seinem Gepäck gelöst und mit dem freien Ende im Ritzelpaket hängengeblieben ist.¹⁴ Es hat sich dort festgewickelt, so dass sich das Rad nicht mehr schieben lässt. Daher nimmt er ein Messer aus der Tasche und schneidet das Band ab. So kann er das verhedderte Ende aus dem Ritzelpaket herauswickeln. Das alles mitten in der Furt. Respekt!

Beim anschließenden Schuhwechsel entdecke ich frische rote Flecken auf der Hose. Erst dadurch werde ich auf meinen blutenden Ellenbogen aufmerksam. Weil die verletzte Stelle genau da ist, wo ich nicht hinsehen kann, klebt mir Lutz ein Pflaster drauf. Das Loch am Schienbein ist klein, es blutet nicht. Das kann daher so bleiben. Von früheren Furten sind sowieso schon noch mehr Macken an beiden Schienbeinen vorhanden.

Friedhelm fragt mich, ob ich mich denn jetzt nicht umziehen will. Etwas verwirrt erkläre ich ihm, dass ich die paar Blutflecken nicht so schlimm finde. Nein, das meint er nicht. Weil ich jetzt pitschnass bin, weil ich doch ins Wasser gefallen bin, meint er. Auf die Idee bin ich nicht gekommen. Ob ich nun nassgeschwitzt oder nass vom Sturz ins Wasser bin, finde ich relativ egal. Es ist ja warm genug.

Gegen 12 Uhr erreichen wir endlich die Furt durch die Vestari-Jökulsá bei Ingólfsskáli. Auf der anderen Uferseite erkennt man eine Schutzhütte. Lutz erzählte im Vorfeld, dass er hier schon zwei mal gescheitert ist. Auf den ersten Blick sieht die Furt garnicht so dramatisch aus, sie ist nur etwa 20 bis 25 Meter breit, aber die Strömung ist gewaltig! Ich schätze sie auf etwa 4 Meter in der Sekunde. Es riecht hier nach Schwefel, warum, wissen wir nicht.

Michael erkundet mit zwei Stöcken bewaffnet, ob ein gangbarer Weg durch den Fluss zu finden ist.¹⁵ In mehreren Anläufen kehrt er jeweils um, als ihm das Wasser bis zum Po reicht. In der Strömung kann er sich nur mit Mühe auf den Füßen halten. Ob die Furt mit dem nächsten Schritt noch tiefer wird, kann er so nicht testen, das wäre zu riskant. Dass wir hier unser Gepäck hindurchschleppen, können wir uns abschminken. Michael und Christoph versuchen nun, ein Stück flussaufwärts oder flussabwärts eine besser passierbare Stelle zu finden, leider erfolglos. Jetzt ist guter Rat teuer.

¹⁴Die Befreiungsaktion ist hier zu sehen:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-verheddertes-band.avi>

¹⁵Michaels Pfadsuche ist hier zu sehen:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-micha-testet.avi>



Michael steigt in die Vestari-Jökulsá

Wir erkunden die weitere Umgebung der Furt. Als Furt taugt leider keine andere Stelle, als die unmittelbare Umgebung der offiziellen Furt, an der wir schon getestet haben. Lutz hat bei der Suche einen knappen Kilometer flussabwärts eine Stelle gefunden, wo der Fluss nur etwa 6 bis 8 Meter breit ist¹⁶. An beiden Ufern stehen fast senkrechte Granitwände, dazwischen eine tosende Gischt. Natürlich kommt man hier nicht durch den Fluss, aber vielleicht könnte man hier wenigstens das Gepäck mit Seilen über diese Schlucht befördern?

Nach längerem Überlegen kristallisiert sich folgender Plan heraus: Zunächst übernachten wir hier. Lutz und Michael wollen morgen früh zunächst ohne Gepäck flussaufwärts wandern und versuchen, über den Berg und den Gletscher auf die andere Flussseite zu gelangen. Wenn sie dann nach ein paar Stunden auf der anderen Seite ankommen, sollten wir mit Seilen alles Gepäck einschließlich der Räder über die Schlucht ziehen können. Vorsichtshalber testen wir zunächst auf dem Festland, ob es möglich ist, ein Fahrrad über eine Entfernung von geschätzt 8 Metern über einen fiktiven Abgrund zu ziehen. Dieser Vorversuch müsste für Außenstehende sicherlich ziemlich wunderbar ausgesehen haben, jedoch ist ja kein Fremder da. Das Ergebnis dieses Experimentes lässt aber hoffen, dass alles wie geplant klappen müsste.

Bleibt noch die Frage zu klären, wie wir drei anderen anschließend auf die andere Seite kommen. Die Idee: Wir müssen mit einem Seil von der anderen Seite gesichert durch die Furt gehen und werden dann ggf. von dort aus „rübergezogen“. Vielleicht könnte man

¹⁶Diese Schlucht kann man sich hier ansehen:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-schlucht.avi>

auch ein Seil hinüberspannen, an dem man sich beim Hindurchwaten festhalten könnte. Eine endgültige Lösung bleibt aber noch offen.

Mit 21 Grad ist es immer noch außergewöhnlich warm. Da wir heute nichts weiter tun können, mache ich es mir auf einem großen Felsbrocken bequem und lasse mir die Sonne auf den Pelz scheinen. Ich genieße die Ruhe. Auf der anderen Uferseite steht in etwa 500 Metern entfernt von uns die Schutzhütte Ingólfsskáli. Vor der Hütte erscheint plötzlich ein Auto. Drei oder vier Leute steigen aus und laufen herum. Eine Weile sind sie auch nicht zu sehen, aber dann sind sie wieder da, dann wieder weg. Offenbar schauen sie sich die Gegend an. Schließlich steigen alle ins Auto und fahren los. „Könnte uns dieser Geländewagen nicht durch die Furt bringen?“ überlegen wir. Jetzt fährt er tatsächlich auf die Stelle am anderen Ufer unserer Furt zu und hält dort an. Alle steigen aus. Ich versuche, mich mit dem Fahrer zu unterhalten, was aber sehr schwierig ist, weil das Wasser so laut rauscht. Ich frage ihn, ob er durch die Furt fahren will. „Oh nein, das geht nicht.“ antwortet er. Im Grunde war uns das auch schon klar, denn bei diesem kleine Geländewagen würde vermutlich das Wasser bis über die Motorhaube spülen. Er empfiehlt uns, bis morgen früh zu warten, weil dann der Wasserstand niedriger ist, oder flussaufwärts zu ziehen, um dort über den Gletscher die andere Flussseite zu erreichen. Letzteres ist sinngemäß ja ohnehin schon unser Plan für morgen. Danach steigen alle wieder ein und fahren weg. Damit sind wir definitiv wieder auf uns allein gestellt.



Mächtige Felsbrocken liegen hier herum



Wir zelten an der Vestari-Jökulsá

Jetzt jedenfalls schlagen wir unsere Zelte hier auf. An meiner Thermarestmatte entdecke ich beim Aufblasen eine aufgeplatzte Naht. Das gefällt mir garnicht. Ich versuche, die Naht mit Sekundenkleber und Packband zu reparieren – leider ohne Erfolg. Ich muss mich also auf „harte Nächte“ einstellen. Als ich gegen 16:30 Uhr fertig bin, sehen wir nördlich von hier am Horizont dunkle Regenwolken, die offensichtlich abregnen. Wird es ein Gewitter geben? Lutz, unser Islandexperte, klärt uns auf: „Gewitter gibt es hier nicht.“ Der Wind kommt von Süden. Mal sehen, was passiert.

Vorsichtshalber machen wir jetzt schon mal unser Abendessen fertig, obwohl doch erst Nachmittag ist. Es gibt heute Nudeln mit Sauce. Wir lassen sie uns schmecken. Nach dem Essen lege ich mich ins Zelt und schlafe auch ein wenig. Derweil brechen Lutz und Michael schon mal zu Fuß auf und erkunden eine mögliche Route über den Gletscher auf die andere Seite des Flusses. Da der Weg nicht einfach ist und sie auch über eine Moräne klettern müssen, markieren sie schon mal die Route mit ein paar Steinmännchen. So können sie diese morgen besser wiederfinden. Als sie gegen 19:30 Uhr zurückkommen, berichten sie, dass es auf diesem Wege wohl möglich wäre. Mit einer Zeit von vielleicht drei bis vier Stunden müsste man dafür rechnen. Damit haben wir eine realistische Option für morgen.



Heute gibt es Nudeln mit Sauce

In der Zwischenzeit sind die schwarzen Regenwolken weggezogen, ohne hier Ballast abzuwerfen. Gut so! Es hat sich aber gehörig abgekühlt. Vermutlich geht die Schönwetterphase der letzten Tage langsam zuende. Schade, aber wir müssen das Wetter so nehmen, wie es kommt.

Weit sind wir heute nicht gekommen. Ganze 16 Kilometer waren unser Tagespensum. Mein Zelt steht nur drei Meter neben dem rauschenden Fluss. Das wird eine laute Nacht. Morgen früh wird es spannend. Wir wollen wieder früh aufstehen, damit der Wasserstand möglichst niedrig ist. Vor dem Schlafengehen merke ich mir, wie weit ein bestimmter Stein im Fluss aus dem Wasser ragt.

Sonntag, der 28. Juli Um 6:00 Uhr am Morgen haben wir immerhin schon 11 Grad. Der Himmel sieht allerdings nicht mehr so gut aus, wie in den letzten Tagen. In der Nacht hat es schon geregnet. Dummerweise hatte ich die Zeltunterlage nicht sorgfältig verarbeitet. Sie ragte an einem Zeltende ein Stück unter dem Zelt hervor. Auf dieses Stück fiel der Regen und lief dann unter das Zelt. Da der Zeltboden nicht ganz dicht ist, nässte es durch. Mit dem Fußende des Schlafsackes bin ich dann wohl in der Nacht von der Thermarestmatte auf den Zeltboden abgerutscht, so dass das Fußende feucht und entsprechend kalt geworden ist. Hoffentlich bekomme ich den Schlafsack irgendwie wieder trocken! Ein Daunenschlafsack wärmt nicht mehr, wenn er feucht ist.

Überall sind Wolken, auch dunkle Regenwolken sind dabei. Viel wichtiger als die Frage nach dem Wetter ist momentan die Antwort auf die Frage: „Wie ist der Wasserstand?“

Ein Blick auf den Stein, an dem ich mir gestern abend den Wasserstand gemerkt hatte, zeigt einen Unterschied von etwa 10 bis 15 Zentimetern, die der Wasserstand jetzt niedriger ist. Viel ist das nicht, an der Strömung kann man keinen Unterschied sehen. Kommen wir heute tatsächlich durch den Fluss?

Geplant ist ja eigentlich, dass sich Lutz und Michael auf den Weg über den Gletscher machen, um dort auf die andere Flussseite zu gelangen. Dann können wir mit Seilen unser Gepäck und die Räder an der Schlucht über den Fluss bringen. Chris ist das zu umständlich. Er will zunächst versuchen, direkt irgendwie durch den Fluss zu kommen. Diesen Versuch wollen wir anderen auf jeden Fall abwarten. Wir wollen ihn mit einem Seil sichern, damit er nicht abgetrieben wird, wenn er den Halt verliert und dann womöglich den Fluss hinunter weggeschwemmt wird. Er will sich aber keinesfalls in ein Seil einbinden, er will das Seilende nur mit der Hand festhalten.

Gesagt, getan. Damit er nicht frieren muss, wenn er auf der anderen Flussseite halbnackt aus dem Wasser steigt, hat er einen wasserdichten Packsack leergeräumt und Umziehsachen sowie ein Handtuch hineingepackt. Weil der Fluss zu breit ist, einen Stein mit daran befestigtem Seil hinüberzuwerfen – auch das haben wir vorher ausprobiert – binden wir den Sack an das freie Ende des langes Seiles, das wir zum Sichern verwenden wollen. Das andere Seilende hat Chris ja in der Hand. Vom anderen Ufer aus kann er nach geglückter Durchquerung den Sack zu sich hinüber ziehen. So weit unsere Planung.

Zunächst läuft Chris sich ein paar Minuten warm, denn das Wasser kommt direkt aus dem Gletscher Hofsjökull. Entsprechend „frisch“ ist die Wassertemperatur. Dann zieht er sich aus, stopft die Sachen in den Packsack und nimmt das freie Seilende in die Hand. Schließlich steigt er Schritt für Schritt in die Fluten. Als er etwa knapp bis zur Gürtellinie im Wasser steht, stürzt er und treibt offensichtlich ab. Wie in Panik straffen wir das Seil und ziehen ihn mit aller Kraft zurück, bis er wieder festen Boden unter den Füßen hat. Dadurch ist er natürlich wieder am diesseitigen Ufer zurück. So geht es also nicht.¹⁷

Wir diskutieren, wie man vorgehen könnte. Chris will unbedingt den Weg nach drüben bewältigen. Er meint, wir sollen das Seil auf jeden Fall locker lassen, auch wenn er stürzt. Mit einem straffen Seil kommt er auf keinen Fall hinüber, denn unsere Zugrichtung ist ja zum diesseitigen Ufer zurück. Wir sollten ihn einfach in Ruhe machen lassen. „Was soll schon passieren?“ sagt er. Schlimmstenfalls werde er abgetrieben und käme dann etwas weiter flussabwärts ans andere Ufer. „Seil unbedingt locker lassen!“ ist jetzt für den zweiten Versuch fest verabredet.

Es wird wieder spannend. Behutsam steigt Christoph erneut in den Fluss, langsam, aber zielstrebig in Richtung zum anderen Ufer. Plötzlich geht alles sehr schnell. Als er wieder

¹⁷Der misslungene Versuch ist hier zu sehen:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-christoph-fehlversuch.avi>

etwa bis zur Hüfte im Wasser steht, kann er sich nicht mehr halten, die Strömung reißt ihn um. Er taucht kurz mit dem ganzen Oberkörper ein, wird ein Stück weggeschwemmt, fasst wieder Fuß, kommt hoch, taucht wieder ein, schwimmt ein Stück, kämpft mit der Strömung, wird abgetrieben und steigt schließlich 20 oder 30 Meter flussabwärts am anderen Ufer aus den Fluten¹⁸. Er hat es geschafft! Wir applaudieren alle begeistert. Er zieht sofort seinen Packsack mit seinen trockenen Anziehsachen zu sich hinüber.

Während Chis sich auf der Ostseite der Furt abtrocknet und wieder anzieht, beginnen wir vier anderen auf der Westseite damit, die fünf Räder mit dem Gepäck zur Schlucht etwa einen Kilometer flussabwärts zu bringen. Ich schnappe mir gleich Christophs Rad und schiebe es hinunter, er kann es ja nicht mehr selbst machen. Obwohl es nicht mehr so warm wie gestern ist, sind immer noch die lästigen Glitzen da.

Wir legen die Räder ab und gehen zurück zur Furt. Wir haben keine Sorge, dass uns hier jemand die Sachen klauen könnte. Hier ist ja niemand. Anschließend macht sich Michael fertig, er will auch hinüber zu Chris. Dieser ruft ihm zu: „Durchwaten kannst du vergessen, du musst schwimmen!“ Auch Michael bindet sich einen „Überlebenssack“ zum Nachziehen an das freie Ende unseren zweiten Seiles. Während er sich warmläuft, bereite auch ich einen Sack für die Anziehsachen und das Handtuch vor. Ich werde als nächster hinüberschwimmen, jedoch erst, wenn alles Gepäck drüben ist.

Auch Michael schafft es durch die Fluten. Er hat sich das Seilende um den Bauch gebunden, damit er die Hände zum Schwimmen frei hat. Er versucht es erst garnicht mit Waten¹⁹. Auch bei ihm sieht das ganze ziemlich spektakulär aus, er berichtet später – wie auch Chris – es sei schon grenzwertig gewesen. Ein Abenteuer halt.

Meinen Schwimm-Sack lasse ich an der Furt liegen, mit dem gesamten Rest fahre ich flussabwärts zur Schlucht. Lutz und Friedhelm kommen nach. Friedhelm berichtet, dass er keinesfalls durch die Furt schwimmen will, ihm ist das zu riskant. Er sei kein guter Schwimmer, sagt er. Lutz erklärt sich bereit, mit ihm die Wanderung flussaufwärts über den Gletscher zu machen. Er meint, seine alpine Bergerfahrung einschließlich Eisklettern könnte da vielleicht hilfreich sein. Alles Gepäck und alle Räder liegen nun am Westufer der Schlucht bereit.

Auf der Ostseite erscheinen Chris und Michael. Sie haben unsere Seile, denn jeder ist ja mit einem Seil hinübergeschwommen. Michael bindet einen Stein an das Ende eines Seiles und wirft den Stein über die Schlucht. Wir drei auf der Westseite sind in Deckung gegangen, damit uns der Stein nicht an den Kopf fliegt. Wir können sehen, wie der Stein auf unserer Seite aufschlägt, den Hang hinunterhoppelt und schließlich in den Fluss purzelt. War wohl doch keine gute Idee, so weit in Deckung zu gehen. Beim Michaels

¹⁸Christophs Querung ist hier zu sehen:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/is1-christoph-schwimmen.avi>

¹⁹Michaels Querung ist hier zu sehen:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/is1-michael-schwimmen.avi>

nächstem Wurf postiere ich mich dicht an der Kante und springe sofort mit einem Fuß auf das Seil, als der Stein aufschlägt. So kann es nicht mehr abrutschen.



Eine Packtasche wird über die Schlucht gezogen

An diesem Seil ziehen wir zunächst das zweite Seil über die Schlucht. So können wir anschließend in zwei „Seilbahnteams“ parallel arbeiten.²⁰ Aber auch so sind wir ziemlich lange beschäftigt. Jeder hat an seinem Rad mindestens 5 Gepäckstücke. Für den Transport von Kleinteilen muss auch schon mal umgepackt werden. Micha und Chris mussten für die Schwimmaktion ja eine Rolle entleeren und auch der Inhalt meiner Rolle liegt hier lose herum. Jedes einzelne Gepäckstück muss sorgfältig am Seil befestigt werden, damit es nicht durch eine Ungeschicklichkeit in die Schlucht fallen kann. Das kostet eben Zeit, aber eine im Fluss wegschwimmende Packtasche wäre eine Katastrophe. Zum Schluss kommen die fünf Räder dran. Für die Räder verwenden wir beide Seile parallel. Wir legen sie flach auf die Seite. Ein Seil wird entlang der Gabel befestigt, das andere am Hinterbau²¹. Auch diese Aktion gelingt ohne besondere Probleme.

²⁰Alles Gepäck muss rüber: <https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-taschenseilbahn.avi>

²¹Den Radtransport kann man sich hier ansehen:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-seilbahn.avi>



Ein Fahrrad schwebt über die Schlucht

Nachdem alles auf der anderen Seite abgeladen ist, gehen Lutz, Friedhelm und ich zur Furt zurück. Dunkle Wolken sind aufgezogen, könnte sein, dass es bald regnet. Zunächst ist es aber noch trocken, wenn auch nicht mehr warm. Gleich werde ich durch die Furt schwimmen. Am Ende des Seiles binde ich mit einem Palstek eine Schlaufe, die mir um die Brust passt. Der Palstek ist ein Knoten mit einer Schlaufe, die sich nicht von allein zuziehen kann. Ich möchte nicht, dass mir unterwegs die Luft abgeschnürt werden kann. Die Schlaufe mache ich so groß, dass ich noch voll einatmen kann. Dann ziehe ich die Furtschuhe an und laufe mich ein paar Minuten warm.

Jetzt wird es ernst. Bis auf die Radhose und die Furtschuhe ziehe ich alles aus und stopfe es in die Packrolle. Meinen Radhelm lasse ich auf dem Kopf. Man weiß nicht, wofür der vielleicht gut sein kann. Am Helm ist zudem noch eine kleine Kamera. Jetzt die Schlaufe um den Brustkorb und los gehts. Langsam stapfe ich Schritt für Schritt ins eiskalte Wasser. Ich weiß, Waten geht nicht, Schwimmen ist angesagt. Als das Wasser Bauch und Po erreicht, stoße ich mich vom Boden ab und stürze mich nach vorn ins Wasser. Adrenalin schießt ins Blut. Dass das Wasser eiskalt ist, bekomme ich kaum mit. Jetzt heißt es nur noch schwimmen, schwimmen, als ginge es um mein Leben!²²

²²Mein Schwimmversuch vom Ufer gesehen:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/is1-wolfgang-schwimmen.avi>

Die gleiche Aktion aus der Helmkamera:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/is1-wolfgang-helm.avi>

Ehe ich mich versehe, habe ich schon wieder Bodenkontakt. Der Versuch aufzustehen missglückt aber. Das Seil hat sich um meine Beine gewickelt. Statt dessen schleift mich die Strömung weiter flussabwärts. Glücklicherweise steht Michael neben mir und zieht mich hoch. Gut, wenn man solche Freunde hat! Ich befreie mich von dem Seil, damit ich ganz an Land gehen kann. Es war offensichtlich keine gute Idee, eine lockere Schlaufe um den Brustkorb zu legen. So konnte sie einfach runterrutschen.

Obwohl es nur 11 Grad sind, friere ich nicht. Vermutlich liegt das daran, dass die Lufttemperatur doch wesentlich höher ist, als die Wassertemperatur. Man sagt, auf Island gibt es zwei Arten von Flüssen, solange sie nicht von einer heißen Quelle gespeist werden: Flüsse mit 4 Grad und kältere Flüsse. Zu welcher dieser beiden Arten die Vestari-Jökulsá gehört, weiß ich nicht, vermutlich eher zur zweiten Art, denn der speisende Gletscher ist nicht weit weg.

Wir ziehen meinen Sack mit den Anzihsachen rüber. Es ist schon erstaunlich, dass da kein einziger Tropfen Wasser hineingeraten ist. Ich trockne mich ab und ziehe mir etwas warmes an. Zu meinem großen Erstaunen stelle ich fest, dass die Blutflecken aus der Radhose weg sind. Die kurze Schwimm-Aktion hat die Hose gereinigt? Offenbar ist es tatsächlich so. Allerdings entdecke ich beim Umziehen ein frisches dickes Loch am linken Schienbein. Vermutlich habe ich im Wasser einen Felsblock gestreift. Gespürt habe ich das nicht, warscheinlich hat die Kälte des Wassers narkotisierend gewirkt. Das Loch blutet praktisch nicht, vielleicht ist auch hierfür das kalte Wasser verantwortlich.



Friedhelm auf dem Weg über die Moräne zum Gletscher

Lutz und Friedhelm sind noch am anderen Ufer. Sie brechen jetzt zu der Wanderung über den Gletscher auf. Es ist 13:00 Uhr. Wir verabreden die Schutzhütte Ingólfsskáli als

Treffpunkt, wo wir auf die beiden warten wollen. Diese Hütte bietet sich auch deshalb für uns an, weil es jetzt leicht regnet.

Christoph und Michael waren in der Zwischenzeit schon sehr fleißig. Sie haben alle Räder und alles Gepäck von der Schlucht zur Schutzhütte gebracht. In den Vorraum der Schutzhütte kommt man ohne Schlüssel hinein. Drinnen ist noch eine weitere Tür zum hinteren Teil der Hütte. Diese Tür ist abgeschlossen. Der Vorraum ist jedoch groß genug für uns alle. Wir machen es uns in diesem Vorraum gemütlich. Wir können sogar ein paar nasse Sachen zum Trocknen auf Kleiderhaken hängen.



Lutz auf dem Weg über den Gipfel

Inzwischen hat der leichte Regen aufgehört. Wir sitzen in der Hütte und kochen Kaffee. Es geht uns gut. Christoph gibt mir eine Dose Sprühverband, die ich auf das Loch im Schienbein sprühen kann. So kann jetzt kein Dreck mehr in die Wunde kommen. Wir haben gute Laune, denn wir haben heute die bisher größte Herausforderung unserer Tour gemeistert.

Plötzlich beginnt draußen wieder der Regen. Diesmal ist er heftiger. Dazu gesellt sich ein Gewitter. Gibt es das hier eigentlich? Wir müssen an Lutz und Friedhelm denken, die jetzt draußen über den Gletscher wandern. Die können in keiner Hütte Schutz suchen. Nach etwa einer halben Stunde ist das Gewitter wieder vorbei.

Gegen 16:15 Uhr, also nach insgesamt dreieinviertel Stunden kommen Lutz und Friedhelm bei uns an. Sie berichten, dass sie nicht nur mit einem Gewitter kämpfen mussten,

sondern auch noch mit kräftigem Hagel. Es sei auch nicht so einfach gewesen, über den Gletscher zu gehen. Alles sei matschig gewesen mit der Gefahr, einzubrechen. Nur an einer einzigen Stelle hätte man ihn begehen können. Als Entschädigung für diese Strapazen hätten sie aber eine wunderschöne Bergtour mit herrlicher Aussicht genießen können. Jetzt setzen sie sich aber erst mal zu uns und trinken einen Kaffee mit.

Weil es immer wieder regnet – auch wieder mit Gewitter – kochen wir erst mal in der Schutzhütte unsere Nudeln. Letztlich beschließen wir, die Zelte auch gleich hier aufzuschlagen. Weit wären wir ohnehin heute nicht mehr gekommen. Vielleicht ist das Wetter morgen auch besser.

Am späteren Nachmittag erscheint plötzlich eine Schweizer Reisegruppe an der Hütte. Sie kommen aus östlicher Richtung, also unserer Reiseroute entgegen. Der Konvoi besteht aus drei Gelände-Autos bzw. Gelände-Wohnmobilen. Sie parken ihre Fahrzeuge vor der Hütte und machen sie offensichtlich zum Übernachten fertig. Einer der Männer kommt zur Hütte. Es ist der Reiseleiter der Gruppe. Er ist Schweizer, wie auch seine Begleiter. Wir kommen ins Gespräch. Als er erfährt, dass wir den Hofsjökull nördlich umrundet haben, zieht er seine Augenbrauen hoch und fragt, ob wir denn auch durch die Blandá gekommen sind. Ein ungläubiger Blick ist seine einzige Antwort, als wir ihm das bestätigen. Er glaubt, dass die Furt durch die Blandá noch kritischer ist, als diese Furt hier. Wir erzählen ihm auch, wie wir heute die Vestari-Jökulsá über- und durchquert haben. Er sagt dazu nichts, aber sein Blick spricht Bände. Er meint, die Vestari-Jökulsá hätte jetzt offenbar besonders viel Wasser, weil es unter dem Gletscher einen kleinen Ausbruch gegeben haben muss. Daher der Schwefelgeruch. Auf unsere Frage, ob er mit seiner Gruppe auch durch die Vestari-Jökulsá weiterfahren will, entgegnet er so etwas wie: „Vielleicht, wenn, dann morgen früh“. Das hört sich so an, als ob er noch nicht sicher ist, dass sie durchkommen.

In einem kleinen Kästchen, das mit einem Zahlenschloss gesichert ist, befindet sich der Schlüssel für den hinteren Raum der Schutzhütte. Der Reiseleiter kennt offenbar den zugehörigen Code. Er nimmt den Schlüssel aus dem Kästchen und schließt den Raum auf. Dann fegt er in dem Raum mit einem Besen allerlei Krümel zusammen. So sieht es jedenfalls zunächst aus. Als er den Dreckhaufen auf einem Kehrblech nach draußen bringt, sehen wir: das sind Hunderte von großen dicken Fliegen! Fast alle sind tot, einzelne bewegen sich noch etwas.

Er macht in dem Raum zwei Betten fertig. Er und sein jüngerer Begleiter werden hier schlafen, die anderen bleiben draußen in den Wohnmobilen. Wir können uns nur schwer vorstellen, in einem Raum mit so viel Ungeziefer zu schlafen, dieses Problem haben wir mit unseren Zelten nicht. Als es aufhört zu regnen, bauen wir unsere Zelte auf. Einige nasse Sachen lassen wir noch im Vorraum der Hütte hängen, damit sie bis morgen früh weiter abtrocknen.

Um 21:40 Uhr gehe ich müde ins Bett, bzw. steige in den Schlafsack. Das war ein erlebnisreicher Tag heute! Morgen früh wollen wir uns auf jeden Fall ansehen, ob und wie die drei Autos durch die Furt fahren. Das könnte ein interessantes Schauspiel werden.

Montag, der 29. Juli In der Nacht hat es wieder geregnet. Weil ich diesmal das Zelt sorgfältiger aufgestellt hatte, ist der Zeltboden nicht nass geworden. Die Feuchtigkeit aus dem Schlafsack ist weitgehend verflogen. Als ich gegen 6:30 Uhr aufstehe, ist es windstill und trocken, die Temperatur liegt bei 10 Grad. Der Himmel ist jedoch vollständig bewölkt. Es ist ziemlich neblig.

Als wir mit dem Frühstück fertig sind, macht sich auch die Schweizer Gruppe zur Abreise bereit. Sie fahren tatsächlich auf die Furt zu. Sie wollen also hinüber. Von der Hütte aus, wo wir zunächst stehen, sind die drei Fahrzeuge vor der Furt nur schemenhaft im Nebel zu erkennen. Ich laufe hin, um mir das Furten genauer anzusehen. Als ich dort ankomme, ist der Reiseleiter mit seinem Fahrzeug schon auf der anderen Seite angekommen. Die anderen beiden Autos stehen startbereit vor dem Wasser. Beide haben ein dickes Abschleppseil an einem Haken vorn am Auto befestigt. Das Seil führt über die Motorhaube durch das leicht geöffnete Beifahrerfenster bis in den Innenraum. So ist es vermutlich leichter zugänglich, falls jemand stecken bleibt und am Seil herausgezogen werden muss. Über CB-Funk gibt der Reiseleiter von der anderen Seite aus Anweisungen.

Dann setzt sich das erste Wohnmobil in Bewegung²³. Die angepeilte Route geht schräg flussabwärts durch den Fluss. Im tiefen Bereich setzt das Fahrzeug mit dem Boden am Vorderwagen auf einem versteckten Felsblock leicht auf. Sofort dreht die Strömung das Heck des Autos um vielleicht 90 Grad flussabwärts. Der Fahrer bekommt das Auto aber wieder frei und kann aus eigener Kraft bis zum anderen Ufer fahren. Das sieht schon einigermaßen spektakulär aus! Das letzte Fahrzeug schafft ebenfalls den Weg auf die andere Seite, jedoch etwas souveräner. Danach fahren auch wir los, es ist 9:10 Uhr.

Wichtig ist: Es regnet nicht. Das Wetter bleibt den ganzen Tag bedeckt, erst spät kommt gelegentlich auch mal etwas Sonne durch. Die Tagestemperaturen liegen bei 12 bis 14 Grad. Bei einer Rast stellt Michael an seinem Rad eine lose Speiche fest. Er spannt sie zunächst provisorisch nach, das sorgfältige Zentrieren will er später am Abend nachholen, wenn wir unser Nachtlager aufgeschlagen haben.

Einige Furten sind noch zu durchqueren, sie sind aber alle recht harmlos. Die wirklich anspruchsvollen Furten haben wir gestern und vorgestern bezwungen. Deshalb habe ich jetzt meine hinteren Packtaschen wieder mit Kabelbindern am Gepäckträger festgebunden. Ich möchte wieder normal fahren können, ohne dass die Taschen wegfliegen. Das macht sonst keinen Spaß. Bei Reyðarfell verlassen wir den namenlosen Track und biegen auf die F752 ein.

²³Diese Furtdurchfahrt kann man sich hier ansehen:
<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-auto.avi>



Eine harmlose Furt zum Durchschieben

Als wir wieder einmal anhalten müssen, um unsere Furtschuhe anzuziehen, kommt von hinten ein junges Pärchen mit kleinem Kind in einem Geländewagen aus Hanover. Sie fragen, ob sie uns rüberfahren sollen. Sehr nett, aber Friedhelm entgegnet, das wäre jetzt gegen unsere Ehre. Es war auch nur eine einfache Durchschiebefurt ohne bedrohliche Strömung, gerade einmal knietief. Die beiden warten in ihrem Auto und schauen genau zu, wie wir die Furt queren. Erst danach fahren sie auch durchs Wasser, während die Frau das ganze filmt.

Unser Ziel ist heute der Campingplatz Laugafell. Wir wissen, dass dort ein 39-Grad-warmer Badeteich auf uns wartet. Eine verlockende Vorstellung! Nach 51 Kilometern kommen wir gegen 15:30 Uhr dort an. Tatsächlich stehen hier drei oder vier Autos herum, es ist also Betrieb. Zunächst gönnen wir uns alle eine gemütliche Tasse Kaffee von der Betreiberin des Campingplatzes.



Ein leckerer Kaffee am Campingplatz Laugafell

Nachdem dann die Zelte aufgebaut sind, sitzen wir alle eine Stunde im warmen Badeteich und genießen das Leben. Herrlich! Wir bestätigen uns gegenseitig: Das haben wir uns verdient!



Im heißen Badeteich am Campingplatz Laugafell

Weil es hier auch Waschbecken gibt, wasche ich meine verschwitzten Radsachen durch. Man muss die Gelegenheit nutzen. Die anderen machen es ähnlich. Es gibt sogar eine Wäscheleine, an der man alles zum Trocknen aufhängen kann. Zur Nacht hänge ich meine Sachen dann aber lieber ins Zelt.

Morgen wird Christoph uns verlassen. Er war noch nie auf Island. Vom Hochland hat er nun genug gesehen, er möchte auch noch andere Regionen kennen lernen. Wir vier anderen wollen ja eine reine Hochlandquerung machen. Daher wird er morgen zur Nordküste Richtung Akureyri abbiegen.

Dienstag, der 30. Juli Nach dem Frühstück trennen sich unsere Wege. Wir verabreden uns mit Christoph auf dem Campingplatz von Egilsstaðir. Als er fern in der Landschaft nach Nordosten verschwindet, kann ich mir kaum vorstellen, dass wir uns tatsächlich irgendwo wiederfinden werden. Wir vier anderen folgen zunächst weiter der F752 in südlicher Richtung.

Ursprünglich wollten noch weiter nach Süden, am Kvíslavatn vorbei, dann am Hágönglón entlang und erst danach weiter durch die Vonarskarð und über die F910 zur Askja. Da wir in der ersten Woche gegenüber unserem Plan doch recht viel Zeit verloren haben, wollen wir jetzt über die F26 und die F910 abkürzen und nördlich am Tungnafellsjökull vorbei über den Gæsavatnleið zur Askja fahren.

Der Tag ist insgesamt recht kühl, maximal 10 Grad wird es. Dabei ist es vollständig bewölkt und ziemlich windig. Wieder müssen wir durch viele Furten, so etwa 7 bis 9 müssten es sein. Eine davon erfordert wegen kräftiger Strömung das Abladen des Gepäcks. Ich muss also doch erneut die Kabelbinder an den hinteren Packtaschen aufschneiden und später wieder erneuern. Hier ist Michael wieder besonders flott und ehe wir uns versehen, hat er gleich drei Fahrräder durch die Furt getragen. Meins ist auch dabei. Friedhelm hat hier Pech. Er stolpert an der tiefsten Stelle und fällt in den Fluß. Weil er seine Schuhe in der Hand gehalten hatte, sind diese jetzt vollständig durchnässt. Ich kann ihm meine Zweitschuhe leihen, wir haben die gleiche Schuhgröße.

Dummerweise werden in der nächsten Furt meine Erstschuhe nass, weil ich zu faul bin, die Furtschuhe anzuziehen. Das Spritzwasser war schuld, die Furt war so flach, dass man einfach hindurchfahren konnte. Ganz so nass wie Friedhelms Schuhe sind sie allerdings nicht geworden, so dass Friedhelm meine Zweitschuhe erst mal behalten kann. Trotzdem bekomme ich natürlich kalte Füße.

Wir kommen an dem Abzweig an, wo die F910 in die Gæsavatnleið sidri über geht. Wir überlegen, wie weit wir heute noch fahren können. Morgen sollten wir auf jeden Fall bis zum Schwemmsandfeld kurz hinter dem Urðarhals kommen. Das Schwemmsandfeld können wir nämlich nur am frühen Morgen durchqueren. Daher ist es einerseits um so

besser, je weiter wir heute noch kommen, andererseits brauchen wir am Lagerplatz auch Wasser. Eigentlich bin ich schon völlig platt, habe einen Hungerast. Diese Frage geht mir durch den Kopf: „Was ist schlimmer als ein Hungerast und man hat nichts zu essen dabei?“ Antwort: „Man hat etwas zu essen dabei, aber man darf nichts mehr essen, weil das heutige Kontingent schon erschöpft ist. Sonst reicht es für die nächsten Tagen erst recht nicht.“ Wir beschließen, noch einige Kilometer zu fahren, bis wir an eine Furt kommen. Nach ca. 12 Kilometern erreichen wir eine passende. Dort bauen wir unsere Zelte auf. Auf diese Weise schaffen wir heute immerhin 60 Kilometer.



Es ist kühl geworden, kein blauer Himmel

Heute bin ich so erschöpft, dass ich kaum noch essen kann. Dabei weiß ich eigentlich, dass genau das kontraproduktiv ist. Ich lasse den letzten Teller Nudeln für morgen früh als Frühstück übrig. Es geht nicht anders.

Für den Defekt an der Thermarestmatte bin ich zusammen mit Friedhelm auf eine neue Idee gekommen. Ich versuche, die Matte mit einer Klammer abzudichten, die eigentlich dafür da ist, Plastiktüten zuverlässig zu schließen. Die Idee ist gut, leider bleibt aber der Erfolg aus. Schade. Ich hätte gern mal etwas komfortabler geschlafen.



Es ist kalt geworden, dunkle Wolken am Himmel

Mittwoch, der 31. Juli Der Tag begrüßt uns am Morgen mit 5 Grad. Es ist bedeckt und leicht windig. Das schöne Wetter der ersten Tage ist endgültig vorbei. Ich schaufle mir die kalten Nudeln von gestern abend rein. Über Geschmack will ich jetzt nicht nachdenken, Kalorien bunkern für die kommenden Anstrengungen des Tages, das ist die Devise. Daher esse ich zusätzlich auch noch meine übliche Portion Müsli.

Es geht in die Berge, auf über 1100 Meter über n.N. Hier oben haben wir nur noch 2 Grad. „Plus“ sage ich noch dazu, damit es uns wärmer vorkommt. Weil es immer öfter regnet und auch der Wind auffrischt, ist es recht kühl, oder reden wir Klartext: **saukalt**. An einer winzigen Furt habe ich Pech. Sie ist so flach, dass man wirklich problemlos hindurchfahren kann, ohne dass es die Schuhe nass spritzt. Warum aber muss sich mitten in der Furt die Kette verklemmen? Ohne Vortrieb muss ich mit beiden Füßen ins Wasser. Schuhe und Strümpfe sind patschnass, die ohnehin schon kalten Füße werden jetzt noch kälter. Nein, Spaß macht das jetzt nicht mehr.

Am Nachmittag kommen wir am Urðarhals an. Das ist ein riesiger Krater, rund 200 Meter tief, also eine touristische Sehenswürdigkeit. Wir treffen dort auf eine deutsche Reisegruppe mit drei Geländewagen und einem isländischen Führer. Schon beim Näherkommen machen sie Fotos von uns.²⁴ Warum? Das klärt sich bald auf. Sie fra-

²⁴Ankunft am Urðarhals: <https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-ankunft-urdarhals.mp4>

gen uns, wo wir herkommen. Wir erzählen, dass wir den Hofsjökull nördlich umrundet haben. „Das haben wir uns schon gedacht!“ heißt es. Sie haben nämlich schon vom Schweizer Reiseführer erfahren, dass da ein paar „verrückte Deutsche auf Fahrrädern“ unterwegs sind, die die Blandá und die Vestari-Jökulsá durchquert bzw. durchschwommen und das Gepäck mit Seilen übergebracht haben. Weil außer uns keine Radfahrer im Hochland unterwegs sind, mussten wir das wohl sein. Die meisten Radfahrer fahren nämlich an der Küste auf der Ringstraße oder eventuell die Hauptverbindungsrouen in Nord-Süd-Richtung wie beispielsweise die Sprenglisandur. Deshalb sind wir jetzt auch eine touristische Attraktion, die man fotografieren muss.

Und dann erfahren wir noch etwas: Der Schweizer Reiseleiter hat erzählt, die Furt bei Ingólfsskáli sei eigentlich *unpassierbar* gewesen. Weil wir es jedoch rüber geschafft hatten, hatte das seinen Ehrgeiz angestachelt. Er musste es daher auch probieren. Ohne uns hätte er das wohl nicht riskiert.

Wir werden herzlich verabschiedet. Man wünscht uns für die weitere Reise viel Glück. Das kann man immer gut brauchen. Vom Urðarhals geht es bald bergab.²⁵ Als wir vor fünf Jahren hier runtergefahren sind, hatte Michael auf dieser Abfahrt einen üblen Crash mit mehreren gebrochenen Speichen. Hoffentlich geht es diesmal gut. Kaum gedacht höre ich plötzlich merkwürdige rubbende Geräusche von hinten. Das Geräusch tritt immer dann auf, wenn das Vorderrad einfedert, also Druck auf den Gepäckträger kommt. Ich halte an, um das Phänomen zu untersuchen. Ein Gummiseil zum Festzurren der Gepäckrolle verläuft teilweise auch unter dem Gepäckträger. Das Reifenprofil hat dieses Gummiseil schon einigermaßen „angefressen“. Hier muss die Quelle für das Geräusch liegen. Ich verlege das Gummiseil jetzt anders.

Schon bald haben wir unser Tagesziel erreicht. 47 Kilometer waren es heute. Noch ist etwas Wasser im Schwemmsandfeld. Wir holen uns sofort so viel, wie wir heute noch benötigen, denn zur Nacht wird das Feld trocken fallen, weil dann nicht mehr so viel Wasser aus dem speisenden Gletscher geschmolzen wird. Deshalb ist es auch wichtig, dass wir morgen früh rechtzeitig loskommen, bevor das Wasser wieder da ist. Das Wasser müssen wir eine Weile abstehen lassen, damit sich die Schwebteichen in der trüben Brühe absetzen. Schüttet man dann den oberen Teil vorsichtig um, hat man (fast) klares Wasser zum Nudelnkochen und zum Trinken.

²⁵Abfahrt vom Urðarhals: <https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-urdarhals.mp4>



Ankunft am Schwemmsandfeld – es steht noch etwas Wasser drin

Beim Zeltaufbau ruft Friedhelm plötzlich: „Jetzt weiß ich auch, warum das heute so schwer zu fahren ging!“ Er hat einen dicken Stein in einer seiner Packtaschen gefunden. Der muss wohl beim Zelteinpacken heute morgen dort mit hineingeraten sein.

Am Abend ist es wirklich kalt. Möglicherweise haben wir sogar schon Frost, das Thermometer aus meinem Tacho habe ich nicht griffbereit. Auch im Schlafsack dauert es ziemlich lange, bis ich wieder aufgetaut bin.



Wir zelten am Schwemmsandfeld, das Wasser ist jetzt weg

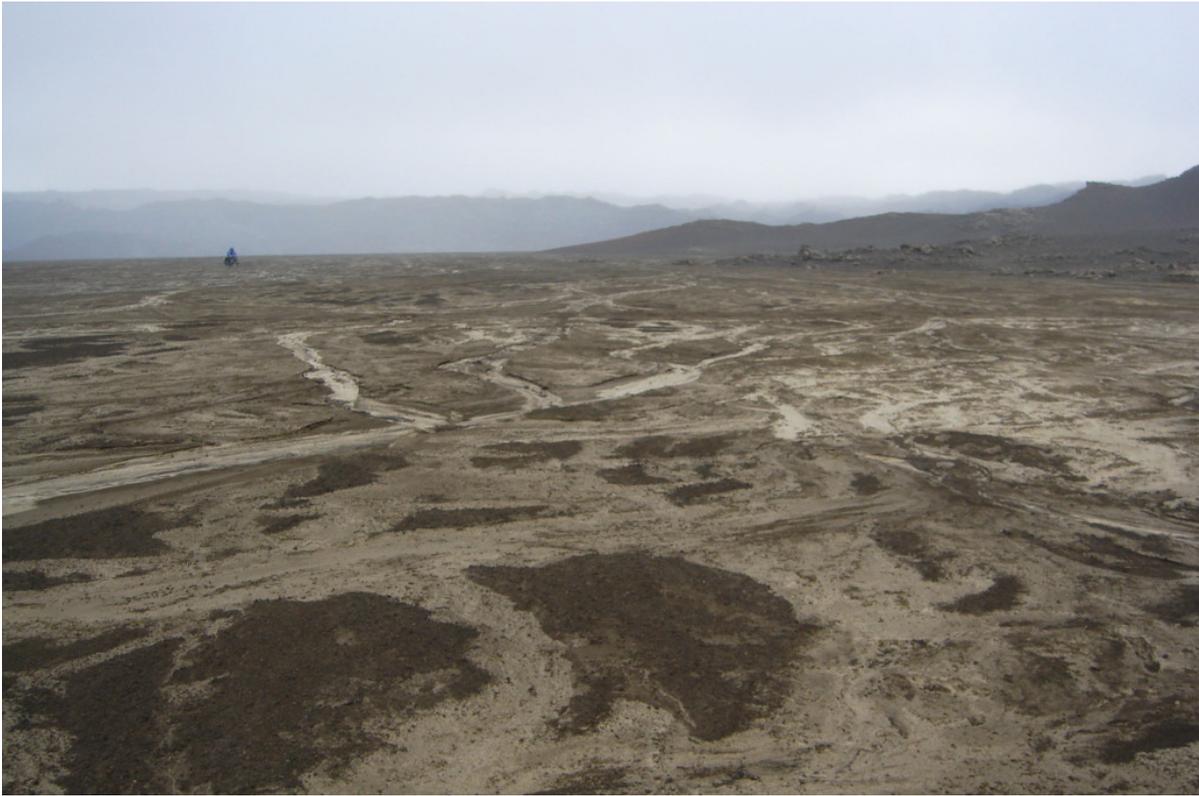
Donnerstag, der 1. August Um 4:30 Uhr klingelt der Wecker. Bähh... Das ist verdammt früh, aber es muss sein. Als wir hier vor 5 Jahren waren, konnten wir nicht mehr frühstücken, weil plötzlich schon das Wasser kam. Das soll uns heute nicht passieren. Es ist mit 2 Grad am Morgen immer noch sehr kalt, aber es ist nur teilweise bewölkt. Es weht auch nur wenig Wind. Dadurch fühlt es sich zumindest nicht ganz so kalt an.

Friedhelms Schuhe sind inzwischen wieder trocken. Daher bekomme ich meine Winterschuhe von Friedhelm zurück. Die kann ich jetzt sehr gut gebrauchen, denn meine anderen sind ja gestern in der kleinen Furt abgesoffen. Zudem wärmen meine Winterschuhe besser als meine Erstschuhe, die nur leichte Laufschuhe sind.

Beim Aufpacken achte ich darauf, dass das angenagte Gummiseil nicht mehr mit dem Reifen in Kontakt kommen kann. Das Problem scheint zunächst gelöst zu sein. Die Fahrt durch das Schwemmsandfeld gestaltet sich vergleichsweise sehr einfach. Vor 5 Jahren hatten wir hier einen heftigen Sandsturm mit wenig Sicht. Jetzt fahren wir einfach los.²⁶ Hin und wieder bleiben wir mal im lockeren Untergrund stecken, das Wasser ist aber noch nicht da. Erst nach 4 Kilometern kommen die ersten Wasserläufe in Sicht, so dass wir die Furtschuhe anziehen müssen.

²⁶Die Fahrt durchs Schwemmsandfeld:

<https://dk4ek.de/lib/exe/fetch.php/isl-durchs-schwemmsandfeld.mp4>



Fahrt durchs Schwemmsandfeld

An den Rändern der Prile haben sich jede Menge Eiskristalle gebildet. Es muss also in der Nacht Frost gegeben haben. In Deutschland soll es derzeit Temperaturen weit über 30 Grad geben! Hier ist es auch jetzt kaum über Null Grad. Da wir nur die Furtschuhe ohne Strümpfe mit kurzen Hosen angezogen haben, ist es unten herum ziemlich kühl, aber anders sind die vielen kleinen Wasserläufe nicht sinnvoll zu durchfahren. Noch einmal 4 Kilometer fahren wir so durch den letzten Teil des Schwemmsandfeldes, bis wir wieder festen Boden unter den Rädern haben.

Jetzt höre ich wieder die komischen rubbelden Geräusche vom Hinterrad, und zwar immer dann, wenn ich eine Bodenwelle durchfahre. Ich stelle fest, dass der hintere Gepäckträger ziemlich dicht über dem Hinterrad hängt. Zudem fühlt er sich recht wackelig an. Diesmal finde ich den wirklichen Grund: Er ist am unteren Befestigungspunkt durchgebrochen! Wir haben ein „Apollo-13-Problem“. Ich muss also mit dem, was da ist, das Problem in den Griff bekommen.



Der „geschichte“ Gepäckträger

Bricht man sich einen Arm, so kann man ihn provisorisch schienen. Genauso mache ich es mit dem Gepäckträger. Als Schiene wähle ich einen kleinen Gabelschlüssel mit 10/11-er Schlüsselweite aus. Mit drei Kabelbindern binde ich ihn parallel zur gebrochenen Strebe. Trotz der großen Last durch die Packtaschen erhöht diese Schiene die Stabilität so erheblich, dass ich guten Mutes weiterfahren kann.

Friedhelm hat auch technische Probleme. Seine Schaltung muckt. Er kann nicht mehr auf das kleine Blatt schalten. Die ganze Mechanik ist mit Lavastaub zugeklumpt. Die Kette macht kräftig Geräusche. Meine übrigens auch. Sauberes Schalten war einmal, aber immerhin komme ich noch in alle Gänge, auch wenn ich teilweise bis zu zwei Gängen überschalten muss, ehe die Kette umspringt.



In der „Schwarzen Wüste“

Nach dem Schwemmsandfeld fahren wir nach und nach in die „Schwarze Wüste“ hinein. Sie besteht aus Lavasand, ähnlich dem feinen Sand an der Nordsee, nur eben mit schwarzem Sand. Zunächst können wir noch fahren, aber in zunehmend kürzeren Abständen werfen uns Sandlöcher aus der Bahn. Dabei scheint meine sehr breite Bereifung mit vorn $26 \times 2,4$ relativ hilfreich zu sein. Mehrmals kann ich an einem anderen vorbeifahren, der gerade stecken geblieben ist.

Schließlich ist Fahren nicht mehr möglich, Schieben ist angesagt. Das wissen wir noch vom letzten Mal. Mental bin ich darauf eingestellt. Auch hierbei kommt es auf die richtige Technik an. Man fädelt einen Gurt um den Sattel und legt ihn über die Schulter. Der Gurt stellt dabei einen in sich geschlossenen Kreis dar. Stemmt man sich nun vorwärts in den Gurt, wird dadurch gleichzeitig der Sattel etwas hochgezogen und das Hinterrad entlastet. Zuvor habe ich das linke Pedal abgeschraubt, um mich nicht daran zu verletzen.

Einer geht voran und pflügt eine Spur in den Sand. Die anderen folgen genau in dieser Spur, was deutlich leichter geht. Alle 500 Meter darf der Führende sich hinten einreihen, ähnlich, wie beim Windschattenfahren. Je nach Sandtiefe liegt unsere Geschwindigkeit zwischen 3,5 und 5 km/h. So kommen wir langsam aber stetig voran. Trotz der angewandten Technik ist es doch recht anstrengend.



Im lockeren Wüstensand müssen wir schieben

Plötzlich kommt starker Wind auf, natürlich fast genau von vorn. Das macht das Schieben nicht gerade leichter. Irgendwann kommt uns ein Auto entgegen. Da der Wind von vorne links kommt, weichen wir etwas nach links aus, damit wir der zugehörigen Staubwolke entgehen. So könnte das Auto von ihm aus gesehen links an uns vorbeifahren. Der Fahrer macht aber einen Bogen, um rechts an uns vorbeizufahren. Zu spät bemerkt der Fahrer seinen Irrtum und versucht noch, sich durch Gesten dafür zu entschuldigen. Seine Staubwolke trifft uns trotzdem voll. Vermutlich steckt das Rechtsfahrgebot noch zu fest in seinem Kopf. Hier spielt das eigentlich keine Rolle, denn einerseits gibt es hier keine erkennbare Straße und andererseits schaut man besser nach der Windrichtung.

Insgesamt 13 Kilometer legen wir so schiebend zurück. Gut vier Stunden sind wir dafür unterwegs, weil wir zwischendurch auch noch eine Pause zum Verschnaufen einlegen. Schließlich geht aber auch diese Wüstenpiste zuende und es sind nur noch wenige Kilometer bis zur Askja, unserem heutigen Etappenziel. Die letzten Kilometer geht es noch über Bims und Lava, über eine ekelhafte, sehr grobe Buckelpiste. Wir können die Gebäude vom Campingplatz an der Askja schon sehen, als durch einen heftigen Schlag einer dieser Buckel plötzlich mein Sattel nach hinten wegbricht. Die Sattelnase zeigt jetzt steil nach oben. Am Sattelkloben sind zwei Haltenasen abgebrochen. Heute scheint der Tag der Pannen zu sein!

Ich versuche, mir ein genaues Bild von dem Schaden zu machen. Sicher, ich könnte die letzten 500 Meter auch schieben, aber was ist dann morgen? Ich versuche also, den Sat-

tel neu festzuschrauben. Das funktioniert, aber der Sattel hat nun im hinteren Bereich kaum noch Unterstützung. Eine leichte Bodenwelle würde genügen, dass die Sattelnase wieder nach oben zeigt, wenn ich auf dem hinteren Teil des Sattels sitze. Ich schiebe den Sattel also so weit nach vorn, wie es nur geht, um dann nur vorn auf dem Sattel zu sitzen. Dabei stößt die Halterung für die kleine Satteltasche am Sattelkloben an. „Ja, das geht vielleicht auch“, denke ich. Durch diese Halterung stützt sich nun der Sattel auch hinten auf dem Sattelkloben ab. Die Frage ist nur, wie lange dieses filigrane Plastikteil das aushält. Es liegen noch mindestens 150 Kilometer bis Egilsstaðir vor uns.



Der Campingplatz an der Askja

Ziemlich erschöpft erreichen wir schließlich den Campingplatz. Vier Autos und zwei Zelte stehen schon da. Der Wind hat sich jetzt zu einem Sturm weiterentwickelt. Wie soll ich dabei ein Zelt aufbauen? Schauen wir mal. Zunächst bezahlen wir erst mal für unseren Zeltplatz. Für zusätzlich 500 Kronen²⁷ pro Nase leisten wir uns den Luxus, den Aufenthaltsraum nutzen zu dürfen. Da ist es windstill und ein bisschen warm. Wir können dort auch kochen.

Im Büro des Campingplatzes waren wir für ein paar Minuten vor den Unbillen der Natur geschützt. Weil wir jetzt ja nicht mehr kräftig in die Pedale treten müssen (oder können?), wird es uns schnell kalt. Daher suchen wir sofort diesen Aufenthaltsraum auf,

²⁷500 KR sind umgerechnet etwa 3,15 €

dafür haben wir ja bezahlt. Wir empfinden es als Luxus pur, jetzt nicht mehr frieren zu müssen und genießen die Wärme, während draußen der Sturm weiter tobt. Lange halten wir uns in diesem schönen Raum auf und machen auch hier das Abendessen fertig. Es gibt heute Nudeln...



Abendessen im warmen Aufenthaltsraum

Im Obergeschoss dieses Häuschens entdeckte ich ein Matratzenlager, wo man übernachten kann. Das kleine Teufelchen in meinem Kopf erzählt mir sofort, dass ich hier bestimmt gut schlafen könnte, ohne dass mir das Zelt wegfliegt oder absäuft. Mein Schlafsack würde hier bestimmt wieder ganz trocken. Und frieren müsste ich hier auch ganz bestimmt nicht. Außerdem könnte ich hier bestimmt herrlich weich liegen, nicht auf den harten Steinen wie sonst immer. Ich gebe mich ihm geschlagen und gehe zurück ins Campingbüro, um mich nach den Preisen zu erkundigen. 5 000 Kronen²⁸ soll das Übernachten im Matratzenlager kosten. Die 1 200 Kronen, die ich schon für das Zelt bezahlt habe, werden mir dabei angerechnet. Ehe ich mich versehe, hat mich das kleine Teufelchen das Angebot annehmen lassen. Irgendwie habe ich das Gefühl, mich für die gemeisterten Herausforderungen der letzten Tage belohnen zu müssen. Dazu gehört auch, dass ich gleich zur Dusche gehe (es gibt an dem Campingplatz zwei Stück, eine für Männer und eine für Frauen) und mich für weitere 500 Kronen fünf Minuten lang mit heißem Wasser – allerdings mit einem dünnen Wasserstrahl – gemütlich abduche. Herrlich, mal wieder richtig sauber zu sein!

²⁸5 000 KR sind umgerechnet etwa 31,50 €.

Michael prägt den Spruch des Tages: „Die Natur hat heute alles aufgeboten, was sie uns an Hindernissen in den Weg werfen kann.“ Dem ist nicht viel hinzuzufügen. Für die 40 Kilometer, die wir heute zurückgelegt haben, waren wir knapp sechseinhalb Stunden als reine Fahr-/Schiebezeit unterwegs. Das ergibt eine Tagesdurchschnittsgeschwindigkeit von gerade einmal 6,2 km/h!

Schließlich verabschieden sich die drei anderen von mir, um draußen im Sturm ihre Zelte aufzubauen. Sie tun mir leid. Derweil mache ich mein Bett fertig und schreibe noch fleißig in mein Tagebuch. Das kann ich heute bequem am Tisch sitzend machen und nicht im Zelt liegend, wie sonst immer. Also schon wieder ein Luxus! Ich gehe früh ins Bett, denn ich bin müde. Es ist herrlich weich und warm. Außer mir schläft niemand hier im Matratzenlager, ich habe also auch meine Ruhe.

Freitag, der 2. August Diese Nacht habe ich wirklich gut geschlafen. Friedhelm berichtet, in seinem Zelt war es einfach nur kalt und ungemütlich durch den Sturm. Er fragt sich, warum er nicht auch bei mir übernachtet hat. Das fragt er sich leider etwas zu spät. Mich bestätigt das aber, dass meine Entscheidung für das Matratzenlager goldrichtig war.

Der Wind ist heute etwas schwächer geworden, was aber nicht heißt, dass jetzt wenig Wind weht. Er kommt von Westen. Demnach müssten wir heute Rückenwind haben, denn wir wollen weiter der F910 folgen, die zunächst in ziemlich genau östlicher Richtung verläuft. Das wäre ja nicht schlecht.

Gegen 9:30 Uhr brechen wir auf. Zuerst geht es über eine ähnliche Buckelpiste wie gestern zum Schluss, bald haben wir aber immer mehr „Wellblech“ zu fahren. Dazu wird der Wind wieder kräftiger und kommt auch nur gelegentlich von hinten. Spätestens als sich die F88 von der F910 trennt, verläuft unser Kurs stärker nach Süden als nach Westen, und die Sache mit dem Rückenwind hat sich vollends erledigt.

Um das Ganze noch ein wenig mehr mit Hindernissen zu würzen, hat die Natur viele zum Teil längere Passagen mit Staublöchern für uns eingebaut. Da dürfen wir immer wieder schieben, mal nur zehn Meter, mal hundert Metern oder auch mehr. Dazu kommen auch wieder die uns hinreichend geläufigen kurzen aber harten Anstiege über kleine Buckel, wo ebenfalls Schieben angesagt ist. Es scheint, die Natur hätte Michaels Fazit von gestern gehört und will sich auch heute nicht lumpen lassen. Deshalb lässt sie es auch immer wieder regnen.



Eine Rast, windgeschützt hinter einer Lavamauer

Plötzlich höre ich wieder dieses üble rubbelnde Geräusch vom Hinterrad, was entsteht, wenn der Gepäckträger auf dem Reifen aufsetzt. Hat die Schienung des Gepäckträgers nicht gehalten, oder ist es ein neuer Bruch? Sorgenvoll halte ich an, um den Gepäckträger zu untersuchen. Glücklicherweise ist nur eine Befestigungsschraube des Trägers herausgefallen. Wieder eine Schraube, die sich losgerüttelt hat. Die ist natürlich weg. In meiner Reserveschraubensammlung findet sich aber etwas passendes und auch eine M6-Mutter, die als Distanzscheibe zweckentfremdet wird. Problem gelöst!

Unser Kurs auf der F910 verläuft alles andere als zielstrebig geradeaus. Vor dem Kreppuháls wendet er von Südosten auf fast genau Norden, und 5 Kilometer später geht es wieder nach Osten.

Das Sitzen auf der Sattelnase (statt auf dem ganzen Sattel) im Zusammenspiel mit den Buckeln der Wellblechpiste macht meinem Po leider erhebliche Probleme. Immer wieder muss ich aus dem Sattel, um mein Sitzfleisch zu entlasten. Angenehm ist etwas anderes, aber was soll ich machen? Ich habe halt vergessen, einen Reserve-Sattelkloben einzupacken.

Nach insgesamt 51 Tageskilometern kommen wir an einen Abzweig. Wir haben jetzt die Möglichkeit, weiter der „Hauptstraße“ F910 in nördlicher Richtung zu folgen, oder einen Nebenweg nach Süden zum Háslón zu nehmen. Da wir alle genug von der Well-

blechpiste haben, wählen wir den Nebenweg. Es ist 17:30 Uhr. Am liebsten würde ich gleich hier an der Weggabelung bleiben, denn ich habe einen heftigen Hungerast. Meine heutige Tagesration habe ich leider schon aufgegessen, und da es hier kein Wasser zum Übernachten gibt, müssen wir auf jeden Fall weiter. Wir vereinbaren jedoch, dass die nächste Wasserstelle zum Übernachten genutzt wird.

Dass wir einen Nebenweg fahren, merkt man sofort. Das nervige Wellblech ist zwar vorbei, aber es geht jetzt ständig bergauf und bergab. Kaum hat man 50 oder 100 Höhenmeter erklommen, geht es wieder runter, mit der nächsten Bergkuppe in Sichtweite. Im Mittel geht es allerdings deutlich mehr bergauf als bergab. Da Bäche, Seen und Teiche eher selten oben auf einem Berg anzutreffen sind, ist das ein schlechtes Zeichen. Eine Fahrspur ist hier nicht erkennbar, aber die alle 200 Meter gesteckten gelben Pfähle zeigen uns den Weg.

Nach etwa zweieinhalb Stunden öffnet sich der Blick schließlich aber doch nach einer der vielen Bergkuppen in ein Tal mit einem Fluss mit viel Grün drumherum. „Hurra, wir sind gerettet!“ ist mein erster Gedanke, denn der Hungerast ist immer noch da. Ich kann ohnehin schon nicht verstehen, wie ich damit noch so weit gekommen bin. Wir vermuten, dass unser Weg gleich dort hinunter führt. Es sieht so aus, als ob die Straße zunächst einen Bogen macht und dann ins Tal abbiegt. Leider sagt Friedhelms Karte etwas anderes – aber hat die Karte wirklich recht? Sie ist hier doch etwas grob in der Auflösung. Immerhin sagt die Karte aber auch, dass wir nach vielleicht 15 km an einen größeren See kommen sollten. Mir mit meinem Hungerast erscheint das jedoch unendlich weit weg.

Wir entscheiden uns fürs Weiterfahren. Wir merken bald, dass wir uns von dem grünen Tal tatsächlich wieder entfernen. Es kommt mir so vor, als hätten wir eine Fata Morgana gesehen – verlockend, aber unerreichbar. Etwas später führt der Weg aber doch wieder näher an das Tal heran. Diesmal ist der Fluss in der Talsole nur noch etwa 800 Meter entfernt. Hinunterfahren können wir hier aber nicht. Wir überlegen erneut, was wir tun sollen. Wir könnten hier oben unsere Zelte aufschlagen. Einer von uns müsste dann zu Fuß hinunterlaufen und Wasser holen. Eine gute Idee, wie ich finde, denn eigentlich kann ich keinen Meter mehr weiterfahren. Auch Michael sagt: „Mein Akku ist schon rot am Blinken!“ Was dagegen spricht? Hier oben stürmt es gewaltig, die Zelte wären dem Sturm völlig schutzlos ausgeliefert. Das ist nicht so gut. Deshalb beschließen wir: Wir fahren weiter.

Nach einer weiteren halben Stunde Fahrt finden wir am Wegesrand eine – na, sagen wir mal – größere Pfütze. Man könnte das Wasser abkochen, aber die Zelte stünden weiter im Sturm. Andererseits: Es ist mittlerweile schon 21:00 Uhr, also wirklich Zeit fürs Nachtlager. Friedhelm sieht auf seiner Karte, dass wir nach etwa 8 Kilometern an dem See ankommen müssten. Wir beschließen: Weiter bis zum See! Zugegeben, 8 Kilometer hört sich nach lächerlich wenig an. Aber erstens ist unser „Weg“ gnadenlos steinig. Man fährt jeden einzelnen Stein auf der einen Seite rauf und auf der anderen Seite wieder runter. Das kostet Kraft, vor allem mit einem vollbeladenen Rad. Und zweitens bin ich seit

dreieinhalb Stunden im Hungerast und kann eigentlich wirklich nicht mehr. Da können einem lächerliche 8 Kilometer verdammt lang werden.

Nach einer weiteren Stunde Fahrt kommen wir gegen 22:00 Uhr tatsächlich an dem See an. Es gibt ihn wirklich, es ist keine Fata Morgana! Und er liegt unten im Tal, also etwas windgeschützt. Es stürmt zwar auch hier noch ganz ordentlich, aber der Unterschied ist doch zu spüren. Friedhelm bietet mir Asyl in seinem sturmsicheren Hilleberg-Zelt an, was ich dankbar annehme. Vielleicht hätte ich mein Zelt trotz Sturm aufgestellt bekommen, aber ich fühle mich heute zu schwach, um das zu versuchen. Das Abendessen – es gibt heute Nudeln – wird direkt vor dem Zeltingang gekocht, essen tun wir es sturmgeschützt im Zelt. Ich fühle mich schon fast zu schwach zum Essen. Ich kann auch meinen Teller heute nicht mehr spülen, ich stelle ihn einfach raus vors Zelt und schlafe kurz danach ein.

84 Kilometer haben wir heute geschafft. Dafür haben wir 9 Stunden reine Fahrzeit gebraucht. War das heute der härteste Tag unserer Tour? Vielleicht. Aber „härteste Tage der Tour“ hatten wir ja schon einige...

Samstag, der 3. August In der Nacht hat es gestürmt und geregnet. Das tut es auch jetzt noch. Mein Nudelteller von gestern abend ist schon so weit mit Regenwasser gefüllt, dass es für mein Frühstücksmüsli reicht. Praktisch! Immerhin war es im Schlafsack warm und trocken. Was uns dagegen jetzt draußen erwartet, sieht weniger gut aus. Wir bleiben noch eine Weile in den Zelten bzw. im Schlafsack, aber besser wird das Wetter leider nicht. Es stürmt und regnet immer weiter, wir haben den berühmt-berüchtigten isländischen waagerechten Regen. Wir haben zwar 4 Grad, aber es fühlt sich eher nach Frost an. Weil sich das Wetter durch Abwarten nicht ändert, brechen wir dann gegen 12:00 Uhr doch noch auf.

Nach der Planung von Lutz sollten wir heute 80 bis 90 Kilometer schaffen, das meiste davon auf Asphaltstraßen. Mir erscheint das angesichts des Wetters reichlich viel. Aber auf Asphalt – vielleicht geht das ja. Mal sehen.

Tatsächlich kommen wir nach 13 Kilometern Buckelpiste an einer riesengroßen Talsperre auf eine Asphaltstraße. Háslón heißt dieser Stausee. Hier wird für die Firma Alcan extrem kostengünstiger Strom hergestellt. Hierfür hat Island eine überdimensionale Sperrmauer in die erdbebengefährdete Landschaft gestellt. Pervers! Dabei hat außer der Firma Alcan niemand etwas davon, denn für die Schmelzflusselektrolyse zur Aluminiumgewinnung hat Alcan auch gleich eigene (billige) Arbeitskräfte mitgebracht. Ob wenigstens ein paar korrupte Politiker einen Nutzen davon hatten – darüber möchte ich hier lieber nicht spekulieren.



Hier beginnt die Asphalt-Straße

Ich bin froh, dass mein Sattel bis hier gehalten hat. Auf der Asphaltstraße traue ich mich jetzt, relativ normal auf dem Sattel zu sitzen. Die derben Schläge von unten sollten jetzt vorbei sein. Trotzdem tut mir der Hintern von den letzten Kilometern noch weh. Allerdings ist mein Po jetzt das kleinere Problem. Es ist **saukalt!**

Nach einer kurzen Rast auf der Staumauer fahren wir weiter. Bald kommen wir auf die 910 und folgen ihr in östlicher Richtung. Es geht immer bergauf und bergab, das ganze bei weiterhin kräftigem Wind und stetigem Regen. Der Wind – oder soll ich doch lieber „Sturm“ sagen – kommt zwar nicht genau von vorn, sondern eher seitlich, aber er hemmt unseren Vortrieb doch erheblich. Zudem sorgt der Regen für eine vollständige Durchnässung, von den Handschuhen bis zu den Schuhen. Habe ich überhaupt noch Füße? Fühlen kann ich das nicht, aber irgendwomit trete ich ja in die Pedale. Das einzige Gefühl ist ein dumpfer Kälteschmerz da unten und in den Eisklumpen, mit denen ich lenke bzw. versuche, das Rad trotz der Böen auf der Straße zu halten. Meinen Freunden geht es aber auch nicht besser als mir.

Es ist etwa 17:00 Uhr, als plötzlich vor uns ein Schild auftaucht. Es zeigt nach rechts in einen kleinen Weg. **Laugarfell 2 km →** steht auf dem Schild. Das ist es aber nicht, was Friedhelm und mich förmlich elektrisiert. Es sind die Piktogramme darunter: eine Kaffeetasse, Messer und Gabel, eine Dusche, ein Bett sowie das Zeichen für eine Sehenswürdigkeit sind darauf abgebildet. Gibt es etwas Verführerischeres? Friedhelm sagt

sofort: „Hier bleiben wir diese Nacht!“ Er ist mindestens genauso durchnässt und durchgefroren, wie ich. Ich will mich dem sofort anschließen. Aber passt das zeitlich?

Mal überlegen: Am Dienstag morgen müssen wir in Egilsstaðir das Flugzeug nach Reykjavík besteigen. Heute ist Samstag. Wir haben also noch den Sonntag und den Montag zum Fahren. Wie weit ist es denn eigentlich noch bis Egilsstaðir? Was, nur noch 80 Kilometer? Das sind für jeden Tag lockere 40, also eigentlich optimal. Für Friedhelm und mich steht fest: Wir bleiben jetzt hier. Lutz und Michael wollen lieber noch weiterfahren. Sie wollen heute noch aus dem Hochland raus, also noch etwa 40 Kilometer. Da gibt es einen Campingplatz an einem See. Daher trennen wir uns. Wir vereinbaren, dass wir uns am Montag abend in Egilsstaðir am Campingplatz wieder treffen.

Friedhelm und ich rollen noch die zwei Kilometer ins Tal, wo unser verheißungsvolles Ziel liegt. Laugarfell ist keine Stadt, auch kein Dorf, sondern eine kleine Herberge mit kleinem Campingplatz. Die angezeigte Sehenswürdigkeit ist ein warmer Teich sowie ein zugehöriger Bach mit warmem Wasser. Der Bach soll sogar einen Warmwasserfall speisen, in dem man bei etwa 40 Grad duschen können soll. Weil wir aber primär immer noch durchnässt und sehr durchgefroren sind, fahren wir nicht dorthin, sondern sofort zum Haus. Wir buchen ganz dekadent ein Bett im Matratzenlager, ein Abendessen und ein Frühstück. Zusammen mit einem Kaffee und einem Kakao, den wir uns sofort gönnen (nachdem wir uns trockene Sachen angezogen haben), kostet uns das zwar 9 200 Kronen²⁹, aber das ist es uns wert. Heute wollen wir mal richtig Luxus genießen. Dazu gehört schon, dass wir alle nassen Sachen ausziehen konnten und im Eingangsbereich zum Trocknen aufgehängt haben. Einfach herrlich das Gefühl, trocken zu sein und nicht zu frieren!

Zu unserer Überraschung treffen wir hier auf das Paar mit dem Baby, das wir am Montag an einer Furt getroffen hatten. Sie übernachteten auch hier. Wir kommen ins Gespräch. In Wirklichkeit kommen sie nicht aus Hannover, wie das Autokennzeichen vermuten ließ, sondern aus Stuttgart. Der Vater der Frau hat ihnen das Auto geliehen, und der wohnt in Hannover. Sie erzählen auch, dass sie am Montag, bevor wir uns an der Furt trafen, schon länger unsere Spuren gesehen hatten. Fahrradspuren sind im Hochland schon eher selten. Zuerst haben sie gegrübelt, wieviele Radfahrer das wohl sein könnten. Die Spuren gingen ja immer etwas durcheinander. Als sie dann richtig auf 5 Fahrräder gekommen waren, überlegten sie, ob wir wohl in der gleichen Richtung gefahren sind, oder entgegen gekommen waren. Aus der Beobachtung, dass die Schlangenlinien in den Spuren größer wurden, wenn sie bergauf fuhren, schlossen sie messerscharf, dass wir da auch bergauf gefahren sein mussten. Wir waren also in der gleichen Richtung unterwegs. Die Frage: „Werden wir die Radfahrer einholen?“ klärte sich dann an besagter Furt. Wir erfahren aber auch, dass ihre kleine süße Tochter Merle heißt und 10 Monate alt ist. Merle ist garnicht scheu und lächelt alle an.

²⁹9 200 KR sind umgerechnet etwa 57,50 €

Im Gemeinschaftsraum kommen wir auch mit einem jungen Paar aus der Schweiz ins Gespräch. Wir erfahren, dass sie zu Fuß unterwegs sind und sich hier alles erwandern wollen. Respekt! Die beiden müssen bleischwere Rucksäcke haben, wenn da alles drin ist, was man zum Überleben in dieser Region braucht!

Eigentlich war der Aufenthalt mit Gesprächen in einem warmen trockenen Raum schon ein Highlight des Tages. Ein zweites schließt sich an: Das Abendessen. Es gibt heute **keine** Nudeln, sondern ein Fischbuffet! Erstaunlich, was die auf die Beine gestellt haben für nicht einmal 10 Gäste. Wirklich lecker. Und nach dem Abendessen folgt der dritte Höhepunkt. Wir rennen in Badehose ums Haus herum und springen in den heißen Teich. Der Weg ist kalt und windig, aber das Bad im Teich ist toll. Das Wasser hat zwar nur 38 Grad, aber wenn drumherum alles eisig und stürmisch ist, ist das ein wunderbares Erlebnis. Gefühlt sitzen wir einen halben Tag im Wasser und genießen das Leben. Danach können wir noch im Haus schön duschen. Herrlich, dieser Luxus! Immer wieder beglückwünschen Friedhelm und ich uns gegenseitig, dass wir heute alles richtig gemacht haben.

Müde, aber gut gelaunt gehen wir heute abend ins Bett. Wir müssen noch an Lutz und Michael denken, die noch weitere 40 Kilometer durch Sturm und Regen gefahren sind. Sie werden schon wissen, warum. Unser Ziel für morgen ist jedenfalls der Campingplatz am See, an dem die beiden vermutlich heute campieren.

Sonntag, der 4. August Wir haben sehr gut geschlafen. Kein Sturm hat am Zelt gerüttelt, kein Regen ist in den Schlafsack eingedrungen. Draußen stürmt und regnet es aber leider immer noch. Im Augenblick ist es uns aber egal, jetzt ist erst mal Frühstück angesagt. Das genießen wir ausgiebig. Uns hetzt ja niemand. Beim Frühstück und auch danach unterhalte ich mich noch lange mit Hannes, dem Vater von Merle. Über alles Mögliche reden wir, über Island, Kinder, Beruf und vieles andere. Irgendwann ist es dann aber doch an der Zeit, dass wir aufbrechen.

Seit dem Aufstehen hat sich das Wetter nicht gebessert. Wir haben 4 Grad und waagerechten Regen. Der Wind – oder sagen wir richtiger: der Sturm – hat gegenüber gestern gedreht, er kommt heute fast genau von vorn. Vielleicht scheint das auch nur so, denn wir folgen weiter der 910, die jetzt nicht mehr nach Osten, sondern in nordöstlicher Richtung verläuft. Manchmal packt uns eine Böe und wirft uns fast von der Straße.

Lange kämpfen wir uns so vorwärts, aber schließlich kommen wir doch noch an die Stelle, wo die Straße das Hochland verlässt und uns hinabführt in ein tiefes Tal mit vielen grünen Pflanzen. Das ist ein Kontrast! Eben noch die Steinwüste mit Sturm und jetzt das grüne windgeschützte Tal. Zudem ist bei unserer Abfahrt die Temperatur von 4 auf 8 Grad angestiegen. Wir sind in einer anderen Welt angekommen. Auf dem Campingplatz, den wir bald ansteuern, gibt es tatsächlich Bäume, man könnte sogar von einem „Wald“ sprechen.

Wirklich warm ist es hier freilich nicht, aber da auch der Wind erheblich schwächer weht, können wir hier die Zelte problemlos aufbauen. Obwohl wir heute fast 50 Kilometer bei Gegenwind zurückgelegt haben, war die Fahrt doch deutlich weniger anstrengend, als gestern. Nach dem Abendessen – es gibt heute Nudeln mit Sauce – gehen wir frühzeitig schlafen.

Montag, der 5. August In der Nacht ist mein Schlafsack am Fußende wieder nass geworden. Keine Ahnung, wie das passiert ist. Ich hatte beim Aufbau gestern doch peinlich darauf geachtet, dass die Unterlage nicht unter dem Zelt herausragte. Vielleicht hat der Wind Regenwasser unter das Zelt gedrückt?



Wir sind am Ziel!

Es ist wieder etwas windiger geworden. Dafür ist der Dauerregen vorbei, es regnet aber doch immer wieder mal. Nur noch 30 Kilometer haben wir bis Egilsstaðir zu fahren, was wir völlig unspektakulär in weniger als zwei Stunden bewerkstelligen. Am Ortseingangsschild von Egilsstaðir halten wir kurz an und feiern unseren „Sieg“. Wir haben die West-Ost-Querung durchs Hochland geschafft!

Recht bald finden wir in Egilsstaðir auch den Campingplatz. Obwohl dieser Ort einen Flughafen hat, hat er doch nur wenige Tausend Einwohner. Auf dem Campingplatz begrüßen uns Lutz und Michael, die schon seit gestern hier sind. Sie erzählen, dass sie vorgestern bis zum Campingplatz im Wald durchgefahren sind. Ohne uns zwei hätten sie richtig Gas geben können, da wäre es ihnen auch nicht mehr so kalt gewesen. Nun ja. Friedhelm und ich finden immer noch, wir haben es für uns richtig gemacht. So sind alle zufrieden.

Weil ich noch ein letztes Mal in meinem Schlafsack schlafen muss, will ich versuchen, ihn einigermaßen trocken zu bekommen. In einem Raum am Campingplatz stehen Waschmaschinen und Wäschetrockner, die man mit Münzen betreiben kann. Ich lege den Schlafsack einfach über eine der Maschinen, die sich heißgearbeitet hat. Tatsächlich ist mein Schlafsack auf diese Weise nach ein paar Stunden wieder so weit trocken, dass ich ihn problemlos nutzen kann.

In der Zwischenzeit bin ich länger im Cafeteria des Campingplatzes und halte mich an einer Tasse Kakao fest, weil es draußen einfach unangenehm kalt ist. Hier treffe ich auf Jörg, der zwar mit einem Auto hier ist, aber ansonsten auch ein fleißiger Radfahrer ist. Er ist schon zwei mal Paris-Brest-Paris gefahren! Als er von unserer Tour erfährt, ist er begeistert. Er zollt uns Respekt, er meint, das muss eine harte Tour gewesen sein. Nun ja, irgendwo hat er recht. . .

Im Laufe des frühen Abends taucht auch Christoph auf. Er berichtet, dass er den Wetterumschwung voll abbekommen hat und dass er im Norden sogar in ein Schneegestöber geraten ist. Auf jeden Fall hat er aber einiges an Sehenswürdigkeiten besucht.

Zum Abendessen gibt es zumindest für mich heute keine Nudeln. Wir sind ja in der Zivilisation angekommen, und deshalb habe ich mir im Supermarkt Kartoffelsalat und Trockenfisch gekauft. Das ist lecker! Zugegeben, Trockenfisch ist nicht jedermanns Sache, manche sagen auch, dass er kilometerweit stinkt, aber mir schmeckt er.

Unser Flugzeug – eine Fokker 50 – soll morgen früh um 8:55 Uhr nach Reykjavík abfliegen. Üblicherweise geht man zwei Stunden vorher zum Einchecken hin. Zudem müssen wir noch klären, ob und wie die Räder verpackt werden müssen. Deshalb wollen wir morgen früh spätestens um 7:00 Uhr am Flughafen sein. Weil wir demnach sehr früh aufstehen müssen und auch weil es doch sehr kalt ist, krieche ich frühzeitig in meinen Schlafsack.

Dienstag, der 6. August Um 4:30 Uhr klingelt der Wecker. Weil ich gestern einen Liter Milch gekauft habe, schmeckt das Frühstücksmüsli richtig lecker. Das Wetter ist geringfügig besser geworden, es regnet nicht mehr. Der Himmel ist jedoch komplett mit Wolken bedeckt.

Bis zum Flughafen sind es nur zwei Kilometer, wir sind schnell da. Als wir um 7 Uhr ankommen, ist noch alles abgeschlossen, niemand ist da, auch kein Flugzeug. Das ändert sich auch nicht so bald. Vorsichtshalber schraube ich an meinem Rad schon mal die Pedalen ab und setze sie nach innen. Den Lenker stelle ich quer. Ob das für den Transport reicht, wissen wir nicht, es ist ja keiner da, den man fragen könnte. Erst nach 8 Uhr kommt jemand und schließt auf.



Wir warten vor dem Flughafen



Wir steigen ins Flugzeug

Wir tragen unser Gepäck in die Abfertigungshalle und schieben auch die Räder rein. Die „Halle“ sieht eher aus, wie die Schalterhalle eines sehr kleinen Bahnhofes, nicht wie von einem Flughafen. Es gibt nur einen einzigen Schalter.

Ein Schild besagt, dass das Fluggepäck maximal 23 Kilogramm wiegen darf. Da wir für unsere Räder extra bezahlt haben, gehören die natürlich nicht zu den 23 Kilogramm. Ich bin aber sicher, dass der Rest schwerer sein muss. Es ist jedoch nirgendwo eine Waage vorhanden! Wir legen unser Gepäck am Schalter auf einen Gepäckwagen und stellen die Räder daneben an der Wand ab. Das wars. Eine Sicherheitskontrolle gibt es nicht.

Um 8:35 Uhr, also 20 Minuten vor unserem geplanten Abflug, kommt tatsächlich ein Flugzeug angefliegen und landet. Die Passagiere klettern über eine kleine Gangway aus dem Flugzeug und gehen zu Fuß zur Abfertigungshalle. Dann dürfen wir auf dem gleichen

Weg einsteigen. Da sich der Gepäckraum hinter der letzten Sitzreihe befindet, können wir zusehen, wie alles Gepäck eingeladen wird. Zum Schluss legen sie erstaunlich behutsam unsere Räder oben drauf. Was will man mehr?



Blick aus dem Flugzeug auf einen Gletscher

Wir heben pünktlich ab, der gesamte Abfertigungsprozess hat also gerade einmal 20 Minuten gedauert. Unglaublich! Für gerade einmal 60,- € einschließlich Radtransport kommen wir so schnell und komfortabel nach Reykjavík. Dort gibt es einen Inlands-Flughafen. Da das Wetter im Westen Islands wesentlich besser als im Osten ist, reißt bald die Wolkendecke auf und wir können von oben einige Teile der Strecke genau sehen, wo wir hergefahren sind. In Reykjavík begrüßt uns dann strahlender Sonnenschein mit 18 Grad.

Nun müssen wir nur noch unsere Räder wieder fahrtüchtig machen, zum Reykjavíker Campingplatz fahren, dort alles wieder zerlegen und in die dort aufbewahrten Verpackungen einzupacken. Am Abend holt uns dann der Flughafenbus dort ab und bringt uns zum internationalen Flughafen nach Keflavík. Kurz nach Mitternacht geht es von dort dann ab nach Hause.