

Radtour durch das isländische Hochland, Sommer 2008

Aufgeschrieben und erlebt von Wolfgang Kippels, DK4EK

Teil 3

Montag, der 14. Juli 2008.

Die Nacht war erholsam, aber kurz. Um 6:30 Uhr klingelt der Wecker. Irgendwie kommen wir schlecht aus dem Schlafsack. Lutz lugt aus dem Zelt und verkündet die erfreuliche Botschaft: „Das Wasser ist weg.“ Das Feld ist wie erwartet (und erhofft!) über Nacht trocken gefallen.

Gerade sind wir aufgestanden und wollen frühstücken, da schreit Lutz: „Das Wasser kommt!“ Tatsächlich, wir sehen es alle. Zügig strömt es in das Schwemmsandfeld. Jetzt ist größte Eile angesagt. Das Frühstück ist erst mal gestrichen, wir packen alles ein so, schnell es eben geht. Kaum eine viertel Stunde brauchen wir für den Abbau und das Einpacken, dann düsen wir los.

Der Sturm ist noch etwas heftiger als gestern geworden, er bläst aber glücklicherweise in unsere Fluchtrichtung. Auch das Wasser kommt ungefähr von hinten. Beides ist natürlich günstig. Für unseren weiteren Weg haben wir zwei Möglichkeiten:

1. Wir wählen einen möglichst kurzen Weg durch das Schwemmsandfeld. Das wären 4 km. Danach müssten wir allerdings etwa 30 km weit durch die Sandwüste. Dort kann man nicht fahren, im tiefen Sand ist nur Schieben möglich.
2. Wir fahren geradeaus eine Strecke von 8 km durchs Schwemmsandfeld. Dadurch würde sich die Schiebepassage durch die Wüste auf 15 km verkürzen.

Wir entscheiden uns für Variante 2, denn der „Feind“ Wasser kommt ja einigermaßen kontrollierbar von hinten.

Schon recht früh auf unserer Flucht stellen wir fest, dass uns ein Pril den Weg abgeschnitten hat. Michael versucht als erster, direkt hindurchzufahren, er bleibt aber stecken. Daher ziehen wir drei anderen in gewohnter Manier die Schuhe aus und krepeln die Hosen hoch, um die Räder durch die Furt zu schieben. Das kostet zwar Zeit, aber es geht nicht anders.

Wir wollen nicht auch

noch Wasser in den Schuhen haben. Wenn die sich zusätzlich noch mit Sand füllen, dann sind Blasen an den Füßen garantiert.

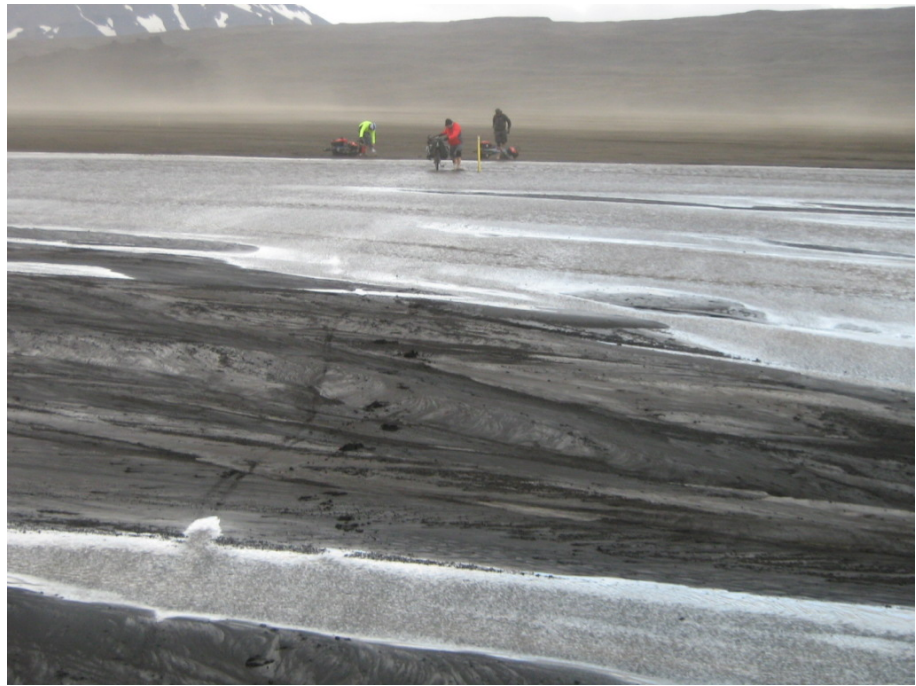


Abbildung 1: *Ein Pril hat uns den Weg abgeschnitten*



Abbildung 2: *Immer wieder bleibt man im Staub stecken*
gen angesammelt.

Aber auch das Fahren außerhalb des Wassers gestaltet sich schwierig. Immer wieder – zum Teil in Abständen von nur 10 Metern – bleiben wir in weichen Stellen des Untergrundes oder in Staublöcher stecken und müssen ein paar Meter schieben. Der kräftige Sturm hat offenbar in der Nacht die Oberfläche des Feldes gut getrocknet und den leichten lockeren Staub in Vertiefungen

Ein anderes Problem empfinde ich allerdings als noch dramatischer, als den Zeitdruck bei der Flucht. Im Sandsturm wird – wie der Name schon sagt – ziemlich viel Sand aufgewirbelt. Wir haben zwar insofern Glück, als dass der Sturm ziemlich genau von hinten kommt, aber trotzdem ist die Sicht recht schlecht. Es ist keinesfalls möglich, von einer Wegmarkierung bis zur nächs-



Abbildung 3: Keine Wegmarkierungen im Sandsturm sichtbar

ten zu sehen. Wir müssen also an jedem Markierungspfahl zunächst die Fahrtrichtung „blind“ beibehalten, bis wir die Hälfte bis zwei Drittel des Weges zum nächsten Pfahl zurückgelegt haben. Erst dann wird er langsam sichtbar. Wir müssen darauf bauen, dass der Treck gerade weiter geht. In dem ebenen Feld ist dafür die Wahrscheinlichkeit allerdings recht hoch. Trotzdem feiere ich innerlich jedes Mal den Erfolg, wenn wieder ein Pfahl zu sehen ist. Die Fahrtrichtung zwischendurch können wir recht gut an der Windrichtung orientieren, da der Wind ziemlich genau von hinten kommt. Es ist aber schon ein besonderes Gefühl dabei, dass ich nicht so recht beschreiben kann.

Nach einiger Zeit kommen wir an den Wegweiser mitten im Schwemmsandfeld, an dem wir uns entscheiden können, ob wir die kurze Strecke durch das Schwemmsandfeld fahren und dafür die lange Schiebestrecke in Kauf nehmen wollen, oder ob wir zugunsten einer kürzeren Schiebestrecke den langen Weg durch das Feld nehmen. Da hinter uns kein Wasser mehr in Sicht ist, bleiben wir bei der Entscheidung für die vollen 8 km durch das Schwemmsandfeld. Allerdings ist das angesprochene „Wasser in Sicht“ sehr relativ, denn einerseits können wir uns eigentlich nicht umsehen, weil uns dann der Sandsturm voll ins Gesicht bläst und andererseits reicht die Sicht wegen des aufgewirbelten Sandes sowieso nur höchstens 50 Meter weit.



Abbildung 4: *Berge über dem Staub am Horizont*

Noch eine ganze Weile sind wir auf dem Schwemmsandfeld unterwegs. Der Blick zum Horizont ist durch den aufgewirbelten Staub verdeckt. Knapp darüber sind aber die Konturen der umliegenden Berge sichtbar. Das sieht schon sehr beeindruckend aus. Obwohl wir auf unserer Tour schon so viel gesehen haben, zeigt uns die Natur offenbar immer wieder neue aufregende Bilder.

Nach einiger Zeit erreichen wir endlich das Ende des Schwemmsandfeldes. Wir haben es geschafft – glauben wir. Aber der Tag ist lange noch nicht vorbei. Jetzt erwartet uns nämlich ein *richtiger* Sandsturm. Was wir vorher im Schwemmsandfeld erlebten, war vergleichsweise Kinderkram. Man kann jetzt nur noch mit Mühe die Augen einen kleinen Spalt offen halten, obwohl doch der Sandsturm von hinten kommt. Wie dem auch sei, wir machen jetzt erst mal eine Pause, denn wir haben ja noch nicht gefrühstückt. Müsli essen und Kaffee trinken ist jetzt allerdings



Abbildung 5: *Die erste Rast – sehe ich etwa geschafft aus?*

nicht drin, das lässt der Sandsturm nicht zu. Kekse und Wasser mit Geschmackspillen müssen reichen.

Schließlich ziehen wir weiter. Mehr erahnen wir den Weg, als dass wir ihn sehen können. Immer wieder können wir ein paar Meter fahren, dann müssen wir wieder ein Stück schieben. Das ständige Auf- und Absteigen kostet nicht nur viel Zeit, es ist auch anstrengend und letztlich auch zermürbend. Schließlich kommen wir an ein Schild, das nach rechts zeigt. Darauf steht: **Askja 22 km** Hier beginnt die schwarze Wüste mit tiefem Sand. Er ähnelt von der Konsistenz her sehr dem Nordseesand, nur ist er schwarz, weil es Lavasand ist. Man kann auf ihm (oder besser: in ihm) aber ähnlich „gut“ fahren, wie im Nordseesand, nämlich überhaupt nicht. Kurzum – hier beginnt jetzt unsere Schiebestrecke. Wenigstens wird die Sicht nun etwas besser.

Wie so oft im Leben kommt es auch beim Schieben auf die richtige Technik an. Zunächst schrauben wir das linke Pedal ab, um unnötige Verletzungen am rechten Bein zu vermeiden. Dann wird ein Gurt über die linke Schulter und das hintere Ende des Sattels gelegt. Das bewirkt eine Entlastung des Hinterrades, wenn man den Körper zum Schieben nach vorne stemmt. Dadurch sinkt es nicht ganz so tief ein und das Schieben geht etwas leichter. „Leichter“ ist natürlich sehr relativ, in der Praxis geht das Schieben



Abbildung 6: *Im tiefen Wüstensand kann man nur schieben*

immer noch verdammt schwer. Zunächst schieben wir noch relativ unkoordiniert hinter- oder nebeneinander her, bis wir schließlich feststellen, dass es deutlich leichter geht, wenn man genau in der Spur des Vordermanns schiebt.

Wir orientieren uns nun am Prinzip des Windschattenfahrens. Einer schiebt vorn und pflügt eine Spur in den Sand. Die anderen trotten hinterdrein, immer genau in der Spur schiebend; allerdings nicht zu dicht hintereinander, denn wir wollen die schiebende Wirkung des Sturms **alle** nutzen können. Es stürmt nämlich immer noch fast genau von hinten. Hat der Vordere genug gespurt, dann schert er zur Seite aus und lässt die Karawane vorbei, bis er sich wieder hinten einreihet.

Irgendwann stellt sich plötzlich die Frage, wie wir wohl gewährleisten wollen, dass nicht einer mehr schieben muss, als die anderen. Michael schlägt vor, dass nach genau einem Kilometer immer ein Wechsel erfolgen soll. Das führt dazu, dass auf den ersten vier Kilometern jeder eine Viertelstunde Führungsarbeit leisten muss. Dann sind wir platt und müssen erst mal pausieren.

Wieder gibt es eine Runde Plätzchen und jeder trinkt ein paar Schlucke aus seiner Trinkflasche. Die Pause ist auch nötig, damit wir aus jedem Schuh eine Handvoll schwarzen Sand auskippen können. Damit läuft es sich sehr schlecht. In der Pause beschließen wir auch eine kleine Korrektur unserer Taktik. Ab jetzt wird immer nach 500 Metern gewechselt, so muss jeder nur 7 bis 8 Minuten Führungsarbeit leisten. Rund 4 Kilometer schaffen wir so in einer Stunde. Trotzdem ist das alles in allem doch recht anstrengend, so dass wir mehrere Pausen machen müssen. Insgesamt brauchen für die 15 km etwa 6 Stunden.

Im Laufe des Tages ist es langsam wärmer geworden. Trotzdem kühlt der Sturm, so dass wir nicht ins Schwitzen kommen.

Irgendwann kommen wir an einem See vorbei. Kurz hinter dem Ende des Sees wird der Untergrund plötzlich besser, anstelle von schwarzem Lavasand besteht er jetzt aus gelblichem Bims. Darauf kann man im Prinzip wieder fahren. Das Schieben hat ein Ende! Jetzt sind es nur noch 7 km bis zum Campingplatz Askja.

Flugs werden die Pedale wieder angeschraubt, wir versuchen, zu fahren. Wie schon gesagt, im Prinzip geht das auch, in der Praxis müssen wir anfangs aber immer noch alle paar Meter absteigen und ein Stück schieben. Nach und nach wird der Untergrund aber besser und längere Fahrpassagen sind möglich. Es wird schließlich zu einer „ganz normalen“ Buckelpiste mit den üblichen groben Steinen und Staublöchern.



Abbildung 7: Auf dem gelben Bims kann man wieder fahren



Abbildung 8: Wir haben es geschafft!

Gegen 17:30 Uhr erreichen wir den Campingplatz nach einer „Fahrtstrecke“ von insgesamt 39 km. Das hört sich nicht nach einer langen Strecke an, aber sie war ganz sicher der anstrengendste Abschnitt unserer bisherigen Tour. Von dieser Seite ist die Strecke noch mit einem entsprechenden Schild gesperrt. Wir haben aber gezeigt, dass man sie dennoch bewältigen kann. Wir sind glücklich

und stolz, dass wir das geschafft haben, aber wir sind auch froh, dass wir diesen Teil jetzt hinter uns haben.

In unseren Gesichtern kann man noch die Spuren des Sandsturms erkennen. Der feine schwarze Sand haftet gut auf der verschwitzten Haut. Wir freuen uns auf eine warme Dusche, denn die soll es hier geben. Zunächst müssen aber erst die Zelte aufgebaut werden. Da der Sturm immer noch recht heftig zugange ist, ist das kein leichtes Unterfangen.



Abbildung 9: *Gezeichnet von den Strapazen des Tages*



Abbildung 10: *Die Häringe sind mit dicken Steinen gesichert*

Der Untergrund besteht auch hier im wesentlichen aus Bims, ist also nicht besonders stabil. Da die Häringe deshalb nicht gut halten, legen wir auf jeden wichtigen Häring einen dicken Stein. Trotzdem habe ich auch nach dem Aufbau noch das Gefühl, der Sturm könnte in der Nacht die Häringe herausreien und das Zelt wegfliegen lassen.

Sicherheitshalber haben wir die Zelte allerdings im Windschatten des Sanitargebaudes aufgebaut.

Zum Campingplatz gehört auch ein allgemeiner Aufenthaltsraum, in dem man auch kochen kann. Dafür ist ein kleiner Obulus zu entrichten; den Komfort eines windgeschutz-

ten Sitzplatzes nehmen wir aber gerne an, zumal es zum Abend hin unangenehm kühl wird. Zudem kann ich auch heute wieder wegen des Sturms keine Antenne aufbauen, um Funkbetrieb zu machen.

Als wir schließlich vor dem Schlafengehen die Dusche nutzen wollen, stellt sich heraus, dass die nur (eis-)kaltes Wasser abgibt, trotz eingeworfener 300 Kronen. Wie wir später hören, ist die Gasflasche leer. Ohne eine gewisse „Grundreinigung“ möchte ich aber nicht in den Schlafsack. Es geht also alles recht schnell.

Dienstag, der 15. Juli 2008.

Nach dem Wachwerden im Zelt kann ich zweierlei feststellen:

1. Es regnet.
2. Der Sturm ist geringfügig schwächer geworden, ist aber immer noch stark.

Zum Frühstück gehen wir wieder in den Aufenthaltsraum. Wir beschließen – nicht zuletzt aufgrund des Wetters – heute einen Regenerationstag einzulegen. Wir wollen eine Wanderung zum Vití machen. Das ist ein Kratersee mit einer Wassertemperatur von 32°C.



Im Frühstücksraum *Abbildung 11: Im trockenen windstillen warmen Frühstücksraum treffen wir Frank.*

Er ist in der Nacht hier angekommen. Er ist Werkzeugmacher und kommt aus dem Raum Stuttgart, was man an seiner Aussprache auch gut erkennen kann. Er hat im Prinzip die gleiche Route gemacht, wie wir in den letzten Tagen, jedoch hat er das 30 km lange Schiebestück gewählt. Er ist ganz allein unterwegs und beschließt, sich uns zunächst anzuschließen.



Abbildung 12: *Wir wandern zum Vití*

Als wir nach einem sehr langen ausgiebigen Frühstück endlich zu unserer Wanderung aufbrechen, regnet es noch immer, wenn auch nicht sehr heftig. Zum Vití gibt es zwei Wege. Wir können über eine Straße dort hinlaufen, wir können auch einen Wanderweg wählen. Wir entscheiden uns für den Wanderweg, weil das vermutlich die landschaftlich schönere Strecke ist. Allerdings erweist sich der 8 km lange Weg als sehr steil und teilweise recht schlammig. Wieder sind Schuhe und Strümpfe nass, diesmal sogar voller Schlamm. Dabei war ich froh, dass die Schuhe über Nacht endlich wieder trocken geworden waren. Ich hatte sie im Aufenthaltsraum trocknen lassen.

Aus meiner Sicht ist der Abstieg zum Kratersee die absolute Härte, denn ich bin kein Bergsteiger. Man stellt sich oben auf die Schräge am Hang und schon gleitet man auf dem Schlamm mehr oder weniger schnell den Hang hinunter. Für mich ist das irgendwie unkontrollierbar. Und es geht mir durch den Kopf: „Wie soll ich da bloß wieder hinauf kommen?“



Abbildung 13: *Durch den Schlamm bergab zum Vití*



Abbildung 14: *Baden im Vití – herrlich warm!*

hier drin. Als ich aus dem Wasser steige, empfängt mich der eisige Wind. Allerdings muss ich gestehen, dass ich mir das Abtrocknen und Anziehen im Sturm schlimmer vorgestellt habe, als es letztlich ist. Warscheinlich habe ich im See genügend Hitze getankt. Wenn man aus einer Sauna kommt, dann wälzt man sich ja auch gern im Schnee, ohne dabei wirklich zu frieren.

Nachdem ich wieder angezogen bin, brechen wir für den Rückweg auf. Dabei bestätigt der Aufstieg zum Kraterrand meine schlimmsten Befürchtungen. Im unteren Bereich kann ich in dem Matsch zwar noch gehen, aber je höher wir kommen, desto steiler wird der Weg, wobei der Name „Weg“ eine starke Übertreibung ist. Ich kann teilweise nur auf allen Vieren weiterklettern und rutsche trotzdem immer wieder mal ein Stück hinab. Jetzt sind nicht nur meine Schuhe, sondern auch meine Handschuhe schlammdurchtränkt.

Am Kraterrand angekommen wählen wir nun den Rückweg über die Straße, auch wenn das etwas weiter sein soll. Bald kommen wir am Testgelände der NASA vorbei. Die hat hier ihre Mondfahrzeuge getestet, weil das Gelände wohl recht mondähnlich ist. Gleichmäßig regnet es nun, und es quatscht bei jedem Schritt in den Schuhen. Auf einmal hält neben uns ein Pick-Up, und der Fahrer fragt, ob wir mitfahren wollen. Wir setzen uns auf die Ladefläche und genießen die Fahrt für ein paar Kilometer. Zu Fuß

Für diese Strapazen entschädigt dann allerdings das Bad im Vití. Problematisch ist natürlich, dass ich mich vorher bei einer Luft-Temperatur um die 8 Grad und bei heftigem Wind ausziehen muss. Das Schwimmen im 32°C warmen Vití ist dagegen ein Genuss. Leider kann ich keine Schwimmzüge machen, die Prellung im Brustbereich vom Sturz vorgestern lässt dies noch nicht zu. Aber planschen ist ja auch ganz nett. Man kann auch die Füße in den schlammigen Boden stecken – da ist es noch wärmer. Diese natürliche See-Heizung ist schon irgendwie faszinierend!

Leider muss ich auch bald wieder das Wasser verlassen, denn meine Kollegen, die auch meine Anziehsachen verwahren, frieren in der Kälte und wollen los. Natürlich würde ich gern im warmen Wasser bleiben, denn an Land ist es viiiel kälter als

hätten wir bestimmt eine Stunde mehr gebraucht. Jetzt dürfen wir auch zwei mal erleben, wie man mit dem Auto eine kleine Furt durchquert. Erst unterwegs fällt mir auf, dass der Fahrer überhaupt nicht gefragt hat, wo wir hinwollen, aber dann wird mir bewusst, dass es ja überhaupt keine anderen Ziele gibt, weil es auch keine Abzweigungen an der „Straße“ gibt. Am Campingplatz hält er an und wir steigen aus.

Nachdem ich mir trockene Sachen angezogen habe, muss ich erst mal die Schuhe und Strümpfe mit viel Wasser entschlammen. Die eigentlich weißen Strümpfe behalten aber trotzdem eine eher bräunliche Farbe. Wir belegen wieder den gemütlichen Aufenthaltsraum. Einer hat den dort stehenden Ölofen angemacht. Michael und Friedhelm trocknen darauf ihre nassen Sachen, indem sie sie einfach auf die Herdplatte des Ofens legen und natürlich regelmäßig wenden. Das zischt und dampft mächtig, und ich habe den Eindruck, als ob dabei die Strümpfe eine dunklere Farbe bekommen. Sie wirken irgendwie geröstet. Man hat das Gefühl, als ob die jetzt auch knusprig riechen müssten.



Abbildung 15: *Michael trocknet seine nasse Hose*

Michael hat auch an seinem Hinterrad noch eine gebrochene Speiche entdeckt. Er versucht nun, diese auszutauschen. Dazu hat er das Hinterrad mit in den warmen Aufenthaltsraum gebracht. Die Reservespeichen, die wir noch haben, haben die richtige Länge. Zum Ausfädeln der alten und zum Einfädeln der neuen Speiche muss der Zahnkranz abmontiert werden. Den dafür notwendigen Zahnkranzabzieher haben wir aber nicht dabei. Frank hat aber einen, ebenso den dazu passenden dicken 22-er Maulschlüssel. Es fehlt aber immer noch eine Kettenpeitsche zum Gegenhalten. Michael versucht nun, aus einem Stück Reservekette und anderen Teilen eine zu improvisieren, aber leider erfolglos. Die Konstruktion kann die erforderlichen Kräfte nicht aufnehmen. Es ist bitter, so kurz vor dem Erfolg aufgeben zu müssen, aber es geht wirklich nicht. So kann Michael nur die defekte Speiche weitestgehend entfernen um anschließend das Laufrad nachzuzentrieren. Es muss jetzt so wie es ist für den Rest der Tour durchhalten.

Auch Friedhelm muss an seinem Rad arbeiten. Schon seit Tagen lockert sich ständig die Kontermutter über dem oberen Lenklager. Jetzt hat er entdeckt, dass das Gewinde an

der darunterliegenden Hauptmutter beschädigt ist und nicht mehr trägt. Die gesamte tragende Rolle muss nun die Kontermutter übernehmen. Er setzt eine Schlauchschelle darüber, die verhindern soll, dass sich die Kontermutter losdrehen kann. Ob das hält, werden wir morgen erfahren.

Als ich zur Nacht in den Schlafsack steige, muss ich feststellen, dass das Fußende feucht geworden ist. Die Ursache lag in einer verrutschten Zeltunterlage. Sie lugte unter dem Zelt hervor und sammelte so das Regenwasser ein. Daran ist nun nichts mehr zu ändern, aber im nassen Schlafsack bekomme ich eiskalte Füße und schlafe entsprechend schlecht.

Mittwoch, der 16. Juli 2008.

Schon beim Wachwerden stellen wir fest, dass sich das Wetter grundlegend gewandelt hat. Es ist zwar noch etwas bewölkt, aber es ist trocken, wenn auch nicht sehr warm. Wir wollen heute bis fast an die Nordküste Islands fahren, zum Campingplatz Grímsstaðir. Das ist ein weiter Weg.



Abbildung 16: *Wir wollen jetzt aufbrechen*

vielleicht versehentlich einen Handschuh von Friedhelm mit einem eigenen vertauscht haben – ohne Ergebnis. Schließlich löst Michael, unser Praktiker, das Problem auf seine bekannte ruhige trockene Art. Er krepelt einfach einen von Friedhelms Handschuhen um. Der war nämlich vom Ausziehen noch auf Links gezogen. Das Gelächter ist groß, wie man sich vielleicht vorstellen kann.

Wir wollen gerade losfahren, da vermisst Michael einen Handschuh. Wir finden ihn schließlich ungefähr da, wo sein Zelt gestanden hat. Wir sitzen schon fast wieder auf den Rädern, da meldet sich Friedhelm: „Was ist denn das jetzt für ein verdammter Mist! Jetzt habe ich plötzlich nur noch drei linke Handschuhe.“ Großes Erstaunen in der ganzen Runde. Wir prüfen alle nach, ob wir

Um 10:45 Uhr kommen wir schließlich los. Frank hat sich auch für heute unserer Gruppe angeschlossen. Der Wind bläst kräftig von hinten, aber auch die Sonne kommt langsam zum Vorschein. Trotzdem ist es zunächst noch recht kalt.



Abbildung 17: *Wir fahren über eine relativ gut befahrbare Piste*

Meine Schuhe sind noch quatschnass von der gestrigen Reinigung. Daher muss ich wieder die Klickschuhe anziehen. Die Schuhe und auch das nasse Handtuch habe ich außerhalb der Packtaschen auf dem Gepäckträger befestigt, damit alles trocknen kann.



Abbildung 18: *In der bizarren Landschaft*

Wir fahren wieder einmal durch eine bizarre Landschaft. Rechts uns links des Weges gibt es nichts als Steine – von Vegetation keine Spur. Die Berge daneben schillern in sonderbaren Pastelltönen. Im Hintergrund ist der Dreki zu sehen. Dieser Berg wird uns noch den ganzen Tag begleiten, denn wir fahren einen weiten Bogen um ihn herum. Er fällt durch die steilen Flanken an sei-

nem ansonsten sehr breiten Gipfel auf.

Der 770 Meter hohe Dreki soll dadurch entstanden sein, dass unter einer mehreren Hundert Meter dicken Eisschicht ein Vulkan ausgebrochen ist. Als dann die Spitze des Auswurfs oben aus dem Eis herauschaute, bildete sich diese sonderbare Mütze des Dreki. Dort kam die Lava besser durch, am Rand kühlte sie das Eis.



Abbildung 19: *Der 770 m hohe Dreki*



Abbildung 20: *Am Jökulsá á Fjöllum, im Hintergrund Wasserfälle*
nicht, wir dürfen weiter links am Fluss entlang fahren.

Nach ein paar Stunden kommen wir am Jökulsá á Fjöllum vorbei. Hier lohnt es sich, eine Pause zu machen. Gewaltige Wassermassen brausen hier durch, der Fluss hat sich tief in die Felslandschaft eingeschnitten. Es macht Mühe, sich zu unterhalten, so laut ist das Getöse. Hier wäre es völlig unmöglich, den Fluss zu durchqueren. Glücklicherweise müssen wir das auch

Die nächste Kekspause findet dann in Herðubreiðarlindir nach etwa 40 Tageskilometern statt. Hier ist auch ein Campingplatz, aber wir wollen heute noch weiter bis zu dem Campingplatz Grímsstaðir. Wir setzten uns in den Windschatten des Hauses, das dort steht, denn der Wind bläst immer noch recht heftig. Deswegen halten wir uns auch nicht übermäßig lange auf,



Abbildung 21: *Kekspause am Campingplatz Herðubreiðarlindir*

sondern fahren bald weiter. Wir haben heute noch über 60 Kilometer vor uns.



Abbildung 22: *Eine kleine harmlose Furt*

Schon wenige Meter hinter dem Campingplatz Herðubreiðarlindir stellt sich uns wieder eine kleine Furt in den Weg. Sie ist jedoch wirklich harmlos, auch wenn sie nicht direkt zu durchfahren ist. Es ist nicht einmal notwendig, die Hosenbeine ganz hoch zu krepeln.

Schon bald zeigt sich wieder eine Furt. Auch diese ist recht harmlos. Die Ideallinie führt in einem leichten Bogen nach links. Es ist auch hier nicht notwendig, einen spitzen Winkel gegen die Strömung einzuhalten. Man geht einfach entlang der flachsten Strecke hindurch. Wir können mittlerweile alle an der Wasseroberfläche erkennen, wo sich diese befindet. Diese Erfahrungen haben wir in der letzten Woche gut sammeln können.



Abbildung 23: *Noch eine kleine Furt*



Abbildung 24: *Ein Reisebus durchquert die Furt*

Kurz nach uns durchquert noch ein geländegängiger Reisebus die Furt. Das sehen wir uns auch noch genau an. Er ist viel schneller durch, als wir. Er hätte aber auch viel größere Probleme als wir, wenn er stecken bliebe...

Endlich kommen wir an unsere definitiv allerletzte Furt. Wir müssen die Lindaá durchqueren. Hier ist sogar ein Seil gespannt, damit man dir richtige Stelle besser findet. Das ist wohl mehr für Leute gedacht, die von Norden kommen. Für die ist das dann die erste Furt. Oder soll das Seil zum Festhalten sein, wenn mal eine starke Strömung herrscht?



Abbildung 25: *Unsere letzte Furt an der Lindaá*

Bei dem bisschen Wasser kann man sich das nicht vorstellen. Ein bisschen Wehmut ist schon dabei, als ich hindurch schiebe, die Furten waren immer irgendwie das Salz in der Suppe auf unserer Tour.



Abbildung 26: *Der Untergrund ist loser Schotter*

Der Untergrund, über den wir fahren, verändert sich immer wieder. Zeitweilig besteht er aus einer dicken Schicht aus losem Schotter, in die die Reifen tief einsinken. Dann ist kräftiges Treten angesagt, denn die Schotter-schicht bremst schon ganz ordentlich. Vorteilhaft ist aber, dass man in aller Regel erkennen kann, wo der tiefe Schotter liegt. Trotzdem kann man ihn

nicht überall umfahren, denn wenn er auf der gesamten Straßenbreite verteilt so dick

liegt, dann kommt man eben nicht vorbei.

An anderen Stellen ist der Untergrund sehr staubig. Man muss dann aufpassen, dass man nicht in ein Staubloch hinein gerät, denn darin bleibt man leicht stecken. Merkt man es rechtzeitig und ist man zufälligerweise auch schnell genug, dann kann man mit schnellem Treten in einem kleinen Gang das Staubloch durchqueren, ohne anhalten zu müssen.

Der Untergrund ist auch dafür verantwortlich, dass ich heute wieder zwei mal stürze. Ich komme eben nicht schnell genug aus dem Klickpedal, aber die anderen Schuhe sind noch nicht wieder trocken, obwohl seit heute morgen die Sonne darauf scheint. Weil mir aber beide Stürze in Staublöchern passieren, falle ich weich und verletze mich nicht.

Verglichen mit dem, was wir vor ein paar Tagen auf der Gæsavötnleið-Syðri erlebt haben, muss man aber sagen, dass diese Piste ganz gut zu fahren ist. Man bleibt maximal zwei bis drei mal auf einem Kilometer irgendwo stecken.

Die Piste ist insgesamt etwas wellig. Es geht also immer wieder ein Stück rauf und auch wieder runter. Wirklich lange Anstiege sind aber keine dabei. Man kommt halt nur nicht so schnell vorwärts, wie man sich das vielleicht wünschen könnte.



Abbildung 27: *Der Untergrund ist sehr staubig*



Abbildung 28: Die Räder der jungen Leute haben schmale Reifen

haben, weil sie mit relativ schmalen Reifen unterwegs sind. Damit stecken.

Irgendwann gegen Abend erreichen wir aber doch noch das Ende der Piste. Damit sind wir heute bereits über 100 km Jeeptrack gefahren. Jetzt müssen wir nur noch etwa 5 km über Asphalt bis zum Ziel des Tages – dem Campingplatz Grímsstaðir.



Abbildung 29: Das Ende der Piste – von dort hinten sind wir gekommen

Am späten Nachmittag begegnet uns ein junges Paar aus Ostdeutschland. Die beiden beklagen sich, dass die Piste sehr schwer zu befahren sei, sie bleiben ständig irgendwo stecken. Wir beruhigen sie zunächst, dass der Wegteil, der noch vor ihnen liegt, offenbar leichter zu befahren ist. Dann sehen wir aber, dass die beiden vermutlich deshalb größere Probleme als wir

bleibt man leichter



Abbildung 30: *Die letzten Kilometer zum Campingplatz*

Die Sonne steht schon tief am Himmel. Unsere Schatten werden immer länger. Nach insgesamt 113 km – fast ausschließlich über Pisten – erreichen wir schließlich gegen 22:00 Uhr den Campingplatz in Grímsstaðir. Das war heute eine sehr weite und lange Fahrt.

Im Laufe des Tages sind Handtuch und Schuhe wieder ganz trocken geworden.

Aber auch mein Schlafsack ist wieder fast trocken. Daher habe ich in der Nacht warme Füße im Schlafsack und kann gut schlafen.

Zur erfreulichen Bestandsaufnahme gehört noch die Nachricht, dass sowohl die ramponierten Laufräder an Michaels Rad als auch die Schlauchschelle am Lenklager bei Friedhelms Rad ihre Aufgaben klaglos erfüllt haben.

Donnerstag, der 17. Juli 2008.

Der Tag begrüßt uns mit wunderschönem Sonnenschein. Es wird unser letzter Reisetag sein, denn heute Abend werden wir unser Ziel am Mývatn (auf Deutsch: Mückensee) erreichen. Die Rückfahrt nach Keflavik werden wir ab dort mit dem Bus antreten. Wir haben noch viel Zeit, denn der Weg zum Mývatn ist nicht weit. Michael und Lutz wollen die Zeit am Vormittag noch nutzen, um einen Abstecher zum Dettifoss (einem sehr großen Wasserfall) zu machen. Friedhelm und ich wollen von der langen anstrengenden Fahrt von gestern lieber noch etwas regenerieren. Zudem bietet sich das Wetter dazu an, endlich wieder einmal Funkbetrieb auf Kurzwelle zu versuchen.

Friedhelm leiht Michael sein Fahrrad, denn wir wollen Michaels Rad wegen der ramponierten Laufräder nicht unnötig beanspruchen. Es muss ihn ja noch zum Mývatn tragen. So brechen Lutz und Michael ohne Gepäck zu ihrer geplanten Ausfahrt auf.

Frank verabschiedet sich von uns. Er fährt ab jetzt wieder allein weiter. Möglicherweise treffen wir ihn aber am Mývatn wieder.

Nach dem gemeinsamen Frühstück baue ich meine Antenne und die anderen Gerätschaften auf. Das Funkgerät liegt auf einer Plastikfolie als Unterlage, der Akkublock mit den provisorischen Anschlussklemmen daneben. Das Solarpanel ist an das Rad angelehnt, damit es die volle Sonnenbestrahlung mitbekommt.



Abbildung 31: Die Stab-Antenne ist 6m lang

Die Sonne scheint zwar recht stark, es ist aber immer noch kalt, so dass ich mich entsprechend dick anziehen muss.



Abbildung 32: Die Gerätschaften zum Funkbetrieb

Zunächst prüfe ich das 15-m-Band. Es erscheint vollkommen tot. Daher wechsele ich sofort auf das 20-m-Band. Für dieses Band ist die Antenne ja auch optimiert. Hier ist eine Menge zu hören. Zuerst gelingt mir eine Verbindung nach Schweden zu SM3DSS. Er kann mich passabel hören. Etwas später habe ich einen Kontakt nach Irland zu EI9JO. Dort bin ich aber nur sehr schwach zu

hören. Wieder eine Weile später klappt eine Verbindung nach Finnland zu OH2ME. Der

Finne Esko hört mich mit 59 ausgesprochen gut. So macht das Funken Spaß!

Etwa zwei Stunden später kann ich auch Stationen aus Deutschland hören. Sehr laut höre ich Manfred, DL1YCB, der sich auf einem Campingplatz in Bielefeld befindet. Als ich ihn anrufe, hört er mich sofort. Wir unterhalten uns eine Weile über unsere Radtour durch Island und die Bedingungen, unter denen ich hier funken kann. Er scheint das recht interessant zu finden. Er ist da vergleichsweise viel besser ausgerüstet. Er hat 100 Watt Sendeleistung zur Verfügung und verwendet eine Quad-Antenne.

Friedhelms Vater ist auch Funkamateurl. Er wohnt im Westerwald und hat das Rufzeichen DK6DQ. Wir wollen nun versuchen, auch zu ihm eine Verbindung aufzubauen, denn wir wissen ja jetzt, dass der Weg nach Deutschland offen ist. Friedhelm ruft ihn über das Handy an, damit er und auf dem 20-m-Band ruft. Wir können ihn auch recht bald hören. Leider ist die Frequenz aber nicht ganz sauber, eine Station aus USA stört recht laut. Vermutlich ist die Frequenz auch in Deutschland nicht ganz frei, denn er hört meine Antwort nicht. Leider kommen nun auch Michael und Lutz zurück, wir müssen also zusammenpacken, damit wir weiter kommen. Friedhelm und ich finden es schade, dass es nicht geklappt hat, aber es ist eben nicht zu ändern.



Abbildung 33: *Es geht bis nach Deutschland*



Abbildung 34: *Die heißen Quellen von Námarskarð*

Es ist schon 15:30 Uhr, als wir Richtung Mývatn aufbrechen. Vor uns liegen nur 45 km auf der asphaltierten Ringstraße. Obwohl wir starken Gegenwind haben, kommen wir gut vorwärts. Das „bischen“ Gegenwind ist nichts im Vergleich zum Pistefahren. Ein paar Kilometer vor unserem Ziel wartet noch in Námarskarð ein großes Feld mit heißen Quellen auf uns. Das müssen wir

natürlich besuchen. Für diese Art von Sehenswürdigkeiten sind wir ja schließlich auf Island.

Als wir uns zu einer Kekspause hingesetzt haben, kommen drei isländische junge Mädchen vorbei und fotografieren sich gegenseitig. Als sie uns sehen, wollen sie auch ein Gruppenbild mit uns machen. Sehen wir irgendwie besonders aus? Jedenfalls fotografieren sie uns anschließend auch mit einem unserer Fotoapparate.



Abbildung 35: *Ein Gruppenbild bei Námarskarð*



Abbildung 36: *Noch über einen Berg, dann sind wir am Mývatn*

Nachdem wir uns die heißen Quellen ausreichend lange angesehen haben, fahren wir weiter. Wir müssen nur noch über einen einzigen Berg, dann sind wir am Endpunkt unserer Reise, am Mývatn. Für diese letzten paar Kilometer brauchen wir auch nicht lange.

Am Zeltplatz in Reykjalið bekomme ich einen Kultur-

schock. So viele Menschen auf einmal habe ich schon lange nicht mehr gesehen.

Man kann die vielen Zelte kaum zählen, die da alle stehen. Gleich um die Ecke gibt es auch einen Supermarkt, in dem man alles kaufen kann, was das Herz begehrt. Allerdings nicht mehr heute, denn es ist schon kurz nach 20:00 Uhr, als wir ankommen.

Eine Besonderheit gibt es noch auf der Toilette des Campingplatzes. Die

Klospülung arbeitet hier nämlich mit heißem Wasser. Vermutlich ist es zu aufwendig, das heiße Wasser, das hier aus der Erde kommt, noch herunterzukühlen. Für die Duschen wird das nämlich gemacht, damit sich niemand verbrüht.



Abbildung 37: *Unsere Zelte am Mývatn*

Freitag, der 18. Juli 2008.



Abbildung 38: *Viele Menschen im Frühstücksraum*

Im Grunde ist unsere Fahrt jetzt zuende. Allerdings erleben wir doch noch ein paar Dinge, die erwähnenswert sind.

Das Wetter beim Aufstehen ist nicht gut. Es regnet, und es ist mit Temperaturen um die 5 Grad recht kalt. Dazu weht ein heftiger Nordwind. Deswegen frühstücken wir wieder im Aufenthaltsraum des Campingplatzes.

Wie schon erwähnt waren Lutz und Michael gestern beim Dettivoss. Das soll der größte Wasserfall Europas sein. Heute vormittag fahre ich mit Friedhelm per Bus dorthin, denn das Schauspiel wollen wir uns nicht entgehen lassen. Wegen des Dauerregens werden wieder meine Schuhe klatschnass – ich bin das ja irgendwie schon gewohnt, auch wenn ich das immer noch nicht so toll finde. Trotzdem muss ich sagen, der Besuch hat sich gelohnt, auch wenn man vor lauter Gischt das untere



Abbildung 39: *Der Dettivoss am Jökulsá á Fjöllum*

Ende des Wasserfalls nicht erkennen kann.

Als wir am frühen Nachmittag von der Bustour zurückkehren, hört auch der Regen auf, das Wetter wird langsam besser. Daher mache ich meine Geräte für den Funkbetrieb fertig. Vielleicht läuft ja heute noch etwas nettes. Leider kommt es dazu nicht mehr, denn ich muss feststellen, dass der Akkublock an ein paar Stellen zusammengeschmolzen ist. Offenbar hat es in meiner Packtasche einen Kurzschluss gegeben. Weil ich ja immer provisorische Verbindungen klammern musste, waren spannungsführende Teile nicht mehr durch Isolierband abgedeckt. Hier muss nun irgend ein metallisches Teil unglücklich dazwischen gekommen sein.

Während ich noch grübele, wie ich den Schaden reparieren kann, spricht mich ein anderer Campinggast – natürlich auch ein Deutscher – an und fragt mich nach den Hintergründen für den Antennenaufbau. Nachdem ich ihn kurz informiert habe, berichtet er stolz, dass er früher mit einem 10-kW-Sender gearbeitet hat. Dies allerdings beruflich als Marinefunker an der Feststation Königswusterhausen. Dass es auch mit 5 Watt gehen soll, kann er kaum glauben. Ich möchte es ihm gern demonstrieren, aber leider bekomme ich den Akku nicht mehr fit. Es ist doch zu viel zerstört. Schade, aber damit muss ich mich jetzt abfinden. Ich packe die Funkutensilien also wieder zusammen.

Später taucht Frank am Campingplatz auf. Er hat noch einen kleinen Abstecher durchs Hochland gemacht. Wir begrüßen uns freudig. Diese Nacht bleibt er auch hier.



Bei einem Rundgang gegen Abend entdecken wir noch ein beeindruckendes Bild. Der Lavastrom von einem der letzten Vulkanausbrüche kam offenbar unmittelbar vor der Dorfkirche zum Stehen. Dies ist noch eindrucksvoller, wenn man sich umdreht und den viele Kilometer langen erkalteten Lavastrom als ganzes sieht.

Abbildung 40: *Bremste die Kirche den Lavastrom?*

Samstag, der 19. Juli 2008.

Heute ist es wieder warm und sonnig. Am Nachmittag fährt unser Bus nach Akureyri. Da wir dadurch am Vormittag noch Zeit haben, fahren wir mit dem Bus ein paar Kilometer zum Geothermiekraftwerk Leirhnjúkur. Überall dampft und brodelt es. Nicht so schön sehen die Rohrleitungen in der Landschaft aus.



Abbildung 41: *Geothermiekraftwerk Leirhnjúkur*



Abbildung 42: *Überall dampft es aus dem Boden*

Wir wandern anschließend zurück zum Campingplatz. Auf diesem Weg kommen wir zunächst durch ein Feld mit unendlich vielen heißen Quellen. Überall steigt Dampf auf, der Boden ist voller gelblichem Schwefel. Irgendwie können mich diese Felder immer wieder faszinieren. Nicht zu beschreiben ist der Geruch, der sich damit verbindet.

Danach führt uns der Weg über ein relativ frisches Lavafeld. Die zugehörigen Vulkanausbrüche der Krafla sind erst wenige Jahre her. Die fanden in den Jahren 1980 bis 1986 statt. Daher ist die Lava besonders schwarz und aus allen Ritzen und Fugen dampft es aus dem Boden. Legt man irgendwo die Hand auf den Boden, ist es warm oder sogar heiß. Man stellt sich



Abbildung 43: *Wanderung durch das frische Lavafeld*

besser nicht vor, wie es hier einen halben Meter unter der Oberfläche aussieht. Sonst beschleichen einen sonderbare Gefühle.



Abbildung 44: *Umladen des Gepäcks in Akureyri in anderen Bus*

werden, die Räder müssen auch teilweise zerlegt werden, damit sie hinein passen. In Akureyri wartet dann schon der Anschlussbus, der uns nach Reykjavik bringen soll. Unsere Umladeaktion sorgt dafür, dass er gleich schon zum Start Verspätung hat. Der

Am Nachmittag besteigen wir den Bus, der uns zunächst nach Akureyri bringt. Ziemlich lange dauert der Beladevorgang mit unserem Gepäck, denn es müssen nicht nur alle Packtaschen, das Solarpanel und allerlei Kleinteile wie Gummigurte, Helme, Lenkertaschen, Antennenstäbe usw. in den Bauch des Busses eingeladen

Fahrer holt das durch entsprechende Fahrweise aber alles wieder heraus. In Reykjavik übernachteten wir auf einem gut ausgestatteten Campingplatz.

Sonntag, der 20. Juli 2008.

Am Tage haben wir etwas Zeit, uns die Stadt anzusehen. Am späten Nachmittag besteigen wir noch einmal einen Bus, der uns zum Campingplatz in Keflavik bringt. Da dieser Weg über eine vielbefahrene Asphaltstraße verläuft, möchten wir uns das als Radstrecke ersparen, auch wenn der Weg nach Keflavik nicht sehr weit ist. Dort wartet bekanntlich unser Verpackungsmaterial für die Räder für den Flugzeugtransport nach Hause.

Als wir am Abend in Keflavik ankommen, herrscht dort ein Sauwetter. Es ist sehr kalt, es stürmt und regnet. Wir überlegen, wie wir am besten die Nacht verbringen. Unser Flugzeug startet nämlich schon morgen früh um 7:10 Uhr. Lohnt es sich da überhaupt, Zelte in den Regen zu stellen? Der Platzwart des Campingplatzes bietet einen preisgünstigen Transfer mit seinem Kleinbus (mit Anhänger für das Gepäck) zum Flughafen an. Dadurch können wir uns eine weitere Aktion „Radkoffer aus dem Rücken“ ersparen, was bei diesem Sturm auch kein Spaß mehr wäre. Zudem haben wir so die Möglichkeit, alles am Campingplatz ohne Zeitdruck einzupacken. Damit so ein Rad in den Radkoffer passt, muss nämlich reichlich viel zerlegt werden, und auch dann geht er nur mit viel Geschick und auch Gewalt zu schließen.

Es gibt am Zeltplatz einen Gemeinschaftsraum, der zwar keine Tür hat, also auf einer Seite offen ist, aber er bietet immerhin Wind- und Regenschutz. Hier zerlegen wir unsere Räder und packen alles ein. Hier wollen wir auch die Nacht verbringen, viele Stunden werden es ohnehin nicht sein. Tatsächlich dauert das Einpacken, das Abendessen und auch die interessanten Gespräche mit anderen Campinggästen bis weit nach Mitternacht. Gegen 2:00 Uhr kann ich mich im Schlafsack unter einen Tisch legen.

Montag, der 21. Juli 2008.

Sehr kurz war die Nacht, als um 4:00 Uhr der Wecker klingelt. Immerhin 2 Stunden konnte ich im warmen Schlafsack liegen und schlafen. Wir frühstücken noch gemeinsam, dann laden wir gegen 5 Uhr all unser Gepäck auf den Anhänger des Kleinbusses. Wir erreichen in aller Ruhe unser Flugzeug und ab geht es Richtung Heimat.

Nachtrag

Insgesamt sind wir 712 km gefahren, das sind durchschnittlich knapp 60 km pro Tag. Die kürzeste Tagesstrecke lag bei 29 km, die längste bei 113 km. Ich möchte keinen einzigen dieser Kilometer missen.

Etwas überrascht hat mich meine erste Nacht zu Hause im Bett. Da habe ich gefroren. Irgendwie fehlte mir mein warmer Schlafsack. . .