

# Radtour durch das isländische Hochland, Sommer 2008

Aufgeschrieben und erlebt von Wolfgang Kippels, DK4EK

## Teil 1

**Freitag, der 4. Juli 2008.** Wir vier steigen bei wunderschönem Sonnenschein in Keflavik aus dem Flugzeug. Wir – das sind außer mir meine beiden Kollegen Lutz und Friedhelm vom Berufskolleg für Technik in Lüdenscheid sowie Michael, ein Kletter-Freund von Lutz. Der Flug von Frankfurt hat gut drei Stunden gedauert und war teilweise etwas ruppig, so dass der Kaffee in den Tassen schwappte. Wir haben das als eine Art Vorbereitung für die rauen Pisten und Jeeptracks empfunden, die uns in den nächsten Tagen erwarten.

Zu unserem Erstaunen kommen nach einer Weile tatsächlich alle Gepäckstücke an. Das sind für jeden von uns etwa 4 bis 5 Packtaschen sowie ein in einer Radtasche, einem Radkoffer oder in einem Karton verpacktes Mountainbike. In meinem Radkoffer befindet sich zusätzlich noch ein Solar-Panel sowie ein 50-mm-Abwasserrohr mit 6 Antennenstäben als Inhalt, denn als Funkamateurliebe möchte ich gern Funkbetrieb auf Kurzwelle machen.

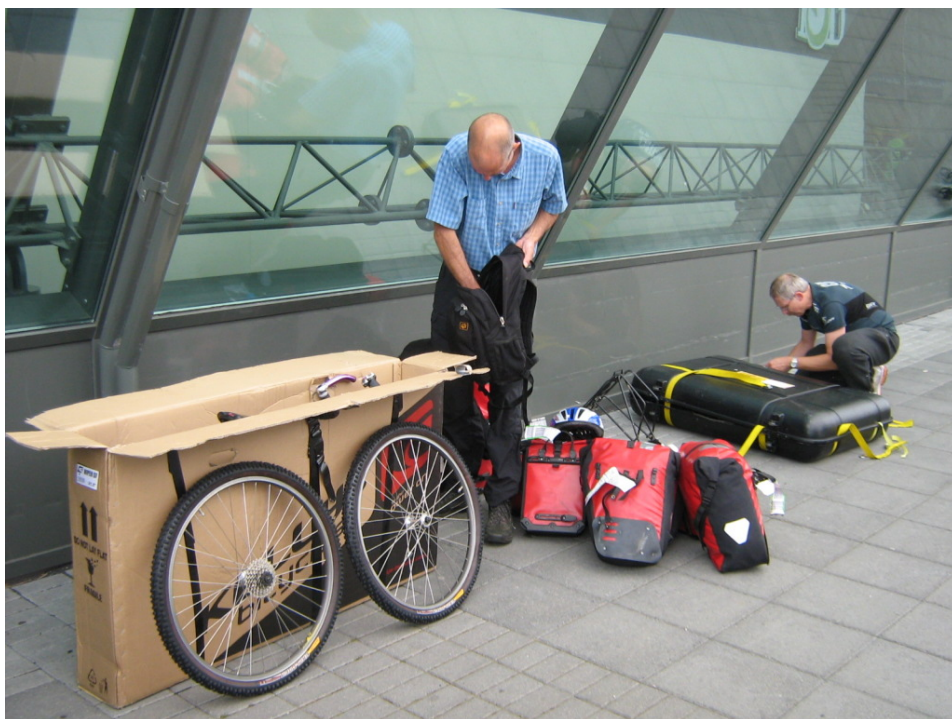


Abbildung 1: Zusammenbau der Räder

Leider stellt sich heraus, dass in einer von Friedhelms Packtaschen der Kocher fehlt. Er war zwar vollständig entleert, roch aber immer noch etwas nach Benzin. Das war den Sicherheitsleuten von Frankfurt dann wohl zu gefährlich. Immerhin hat Lutz seinen Kocher aber durchbekommen, so dass wir wenigstens *einen* funktionsbereiten Kocher haben. In dem kombinierten Benzin/Gas-Kocher lassen sich Benzinrückstände besser beseitigen, wenn zum Schluss mit Gas gearbeitet wird.

Kaum stehen wir draußen vor dem Flughafen, um unsere Räder auszupacken und zusammenzubauen, da fragt uns ein junger Franzose, ob wir nicht seine überzählige Gaskartusche haben wollen. Er fliegt jetzt nach Hause. Die können wir gebrauchen, um nach der eigentliche Tour wieder die Benzinrückstände „auszublasen“.



Abbildung 2: *Mit Radkoffer zum Campingplatz*

fernten Campingplatz von Keflavik aufbewahrt werden kann. Wir müssen ihn nur irgendwie dahin bringen. Er hat zwar 4 kleine Räder, aber als Anhänger an einem Rad eignet er sich sicherlich nicht. Die Gurtbänder, die ihn zusammenhalten, bringen mich auf die Idee: Ich schnalle ihn mir auf den Rücken. Meine Freunde müssen mir nur bei jedem Spurwechsel oder vorm Linksabbiegen ansagen, ob die Straße frei ist, denn eine Sicht nach hinten ist nicht möglich. So erreichen wir tatsächlich in wenigen Minuten den Campingplatz.

Als Kosten für die Verwahrung müssen wir nur die erste und letzte Übernachtung bezahlen. Da wir sowieso erst mal hier bleiben, ist die Verwahrung also gratis. Aber zuerst müssen wir mal groß Proviant für zwei Wochen einkaufen. Im Hochland gibt es nichts zu kaufen. Das sind im wesentlichen 14 kg Nudeln mit passenden Saucen für den Abend sowie etwa 24 Rollen Kekse für die Kraftstoffzufuhr tagsüber. Damit sind alle unsere Packtaschen nun prall gefüllt.

Nach dem Zeltaufbau will ich noch die ersten Tests als Funkamateuer auf Kurzwelle machen. Die 6-m-lange Groundplane lässt sich für das 20-m-Band gut anpassen, die Einstellung ist aber anders, als zu Hause beim Testen im heimischen Garten. Nach etlichen Versuchen gelingt mir gegen 21:30 Uhr mit den zur Verfügung stehenden nur 5 Watt

Nach fast zwei Stunden sind die Räder aufgebaut und alles Gepäck angehängt. Alles? Nein, der große Radkoffer steht noch da. Die nun leeren Radtaschen und den Karton haben wir hineingelegt, aber der Radkoffer ist nicht weiter zusammenfaltbar. Am Flughafen können wir ihn nicht deponieren, aber wir wissen, dass er am etwa 2 km ent-

Sendeleistung immerhin eine SSB-Verbindung zu E75DX in Bosnien-Herzegowina. Über Nacht bleibt das Solar-Panel am Akku-Block angeschlossen, denn auch so kann ich den Akkublock nachladen.

**Samstag, der 5. Juli 2008.** Am Morgen ist es zunächst diesig, aber der Schleier hebt sich langsam. Um 9:00 Uhr sind wir mit Frühstück und Zusammenpacken fertig und brechen auf. Das Fahren des mit rund 30 kg Gepäck beladenen Rades ist schon sehr gewöhnungsbedürftig. Bei jedem Anfahren flattert erst mal die Lenkung. Auch zwischendurch neigt sie dazu, wenn man den Lenker falsch anfasst.

Wir fahren an der Südküste entlang und finden bald den Graben zwischen der europäischen und amerikanischen Platte. So etwa 2 cm pro Jahr(?) driftet hier Amerika von Europa weg. Die Isländer haben eine kleine Metallbrücke über den Graben gelegt, aber zusammenhalten kann die die beiden Kon-



Abbildung 3: *Links: Amerika, rechts: Europa*

tinente letztlich nicht. Auf der amerikanischen Seite ist die Brücke auch erkennbar zu lang, offenbar verschiebt sie sich auf dem westlichen Lager. Dort haben die Isländer für die nächsten Jahre eine Reservelänge eingebaut, damit die Brücke nicht bald in den Graben fällt.





Abbildung 4: *Fumarole mitten auf der Piste!*

ein paar Jahren gibt es sogar eine dampfspeiende Fumarole mitten auf der „Straße“, wenn man diesen Begriff mal für die Schotterpiste verwenden möchte. Diese ist zwar hier für den Autoverkehr gesperrt, aber mit dem Rad kommt man ja überall durch. . .

Weiter geht es nach Grindavík. Vielleicht bekommen wir hier noch ein paar Kekse. Wir haben nämlich nachgerechnet, dass wir pro Tag nur  $1\frac{1}{2}$  Keksrollen verbrauchen dürfen, heute aber schon zwei weg haben. Leider macht aber der einzige Laden in dem Ort Samstags um 14:00 Uhr zu, und es ist schon 14:10 Uhr. Pech gehabt. Dafür finden wir aber eine „Bude“, in der wir einen Kaffee bekommen können. Kakao gibts dort leider nicht, deswegen ordere ich auch einen Kaffee. Den gibt es zum Selberzapfen aus der großen Thermoskanne. Wir erkundigen uns nach dem Preis, weil nirgendwo etwas zu lesen ist. Die freundliche Frau klärt uns auf: „Den Kaffee gibt es gratis zu allem dazu, was man sonst kauft.“ Nun haben wir aber sonst nichts bestellt. Sie meint, trotzdem sei der Kaffee gratis, das wäre eben so. Das ist uns nun irgendwie peinlich; daher bestellt sich jeder noch ein leckeres Eis, das wir bezahlen dürfen. Friedhelm lädt uns zur Feier des Tages dazu ein.

Weiter geht es Richtung Osten, immer mehr oder weniger dicht an Islands Südküste entlang. Zwei Mal müssen wir dabei eine Kolonie von Küstenseeschwalben durchqueren. Das ist jedes Mal ein besonderes Abenteuer, denn die Küstenseeschwalben glauben, dass es jeder Eindringling in ihr Gebiet auf ihre Brut abgesehen hat. Dem begegnen sie mit einer doppelten Strategie. Einerseits fliegen sie dicht und in Bodennähe vor dem Eindringling her. Der „Feind“ soll versuchen, die Schwalbe zu jagen, um damit von dem eigenen Nest weggelockt zu werden. Andererseits fliegen sie auch Scheinangriffe auf den Eindringling. Sie kommen dann im Sturzflug auf einen zu, um erst im allerletzten Moment abzdrehen. Eine Schwalbe, die einen Angriff auf Friedhelm macht, schafft es nicht

Die nächste Sehenswürdigkeit finden wir bei Reykjanes Viti. Hier gibt es ein riesengroßes Feld mit Fumarolen, Solfataren und blubbernden Schlammvulkanen, das in keinem Reiseführer beschrieben ist. Ein Geheimtip also. Entsprechend sind auch keine andere Touristen hier. Ganz toll! Seit dem letzten Erdbeben vor



mehr, rechtzeitig hoch zu ziehen und streift ihn somit am Kopf, obwohl wir alle Vollgas geben, um möglichst schnell wieder aus dem Gebiet raus zu sein. Alfred Hitchcock lässt grüßen.



Abbildung 5: *Hier ist eine Schraube locker.*

gens auch, wie ich jetzt feststelle. Es scheint ein Tag der Pannen zu sein. Nachdem wir unsere Sättel höher gestellt haben, ziehen wir vorsichtshalber noch alle Schrauben an allen Gepäckträgern und anderen Teilen, die beim Transport im Flugzeug gelöst werden

Bald müssen wir anhalten, weil Lutz eine Schraube von seinem hinteren Gepäckträger verloren hat. Wahrscheinlich war die beim Zusammenbau des Rades am Flughafen nicht fest genug angezogen worden. Michael hat aber ausreichend viele und passende Reserveschrauben dabei, so dass dieses Problem schnell behoben werden kann. Als nächstes hat Michael einen Kettenriss. Er kann das aber mit seinem Werkzeug und einem Stückchen Reservekette schnell beheben. Aber schon bald ist wieder eine Zwangspause notwendig. Der Sattel am Rad von Lutz ist ein Stück heruntergerutscht. An meinem übr-

mussten, noch einmal nach. Sicher ist sicher.

Inzwischen ist es 19:00 Uhr geworden. Wir überlegen, wie wir weiter machen wollen. Hier wäre eine Wiese zum Übernachten, aber kein Wasser. Ein Stück weiter finden wir aber einen Bach, aus dem wir unsere Trinkflaschen und einen Wassersack füllen können. Der Tipp: Man hält die Öffnung der Flasche *entgegen* der Wasserströmung, dann kommen nicht so viele Algen mit hinein.

Nun müssen wir zwei schlechte Nachrichten verkraften:

1. Der Wassersack hat einen undichten Verschluss, das Wasser tröpfelt langsam hinaus.
2. Wir stellen fest, dass wir in einem Naturschutzgebiet sind, wir dürfen hier also nicht zelten.

Wir müssen also entweder weiterfahren, das Naturschutzgebiet ganz durchqueren, oder wir müssen ein ganzes Stück zurück, um vor dem Naturschutzgebiet die Zelte aufschlagen zu können. Wir entscheiden uns für die erste Variante. In Hveragerði gibt es einen Zeltplatz, den wir ansteuern wollen.



Abbildung 6: *Ein weiteres Feld mit heißen Quellen*

Zuvor wollen wir aber noch einen Abstecher nach Krýsuvík machen, um weiteres Feld mit vulkanischer Aktivität zu besuchen. Zwar ist das ein Umweg, aber wir sind ja schließlich hier, um besonderes zu sehen. Und der Umweg lohnt sich wirklich. Im Unterschied zu dem ersten Feld, das wir am Vormittag gesehen haben, ist dieses nun touristisch erschlossen. Das bedeutet, es gibt Zäune, wo man nicht hin soll und Bretterwege, über die man laufen kann.

Schließlich fahren wir weiter, nun Richtung Hveragerði. Die Temperatur scheint stark und schnell zu schwanken. Es dürften jetzt so etwa 10 bis 16 Grad sein. Wenn man über einen Bereich fährt, wo die Sonne drauf scheint, ist es auch vom Boden warm, ansonsten wird es schon recht frisch, dass man sich eigentlich etwas überziehen muss. Mit dem



Langarmtrikot und der langen Hose komme ich aber noch so einigermaßen hin, auch wenn ich abwechselnd schwitzen und frieren muss.

Gegen 23:45 Uhr kommen wir schließlich am Campingplatz an. Die Sonne ist schon dabei, unter zu gehen. Die heute zurückgelegten 101 km sind uns recht lang geworden, obwohl noch fast die Hälfte über Asphaltstraßen gegangen ist. Der Rest war eine „einfache“ Piste. Uns fehlt halt noch etwas Training.



Abbildung 7: *Impression kurz nach Mitternacht am Zeltplatz*

Auf dem Campingplatz gibt es genau 1 Klo für alle, sowie eine Dusche, die mit 250 Kronen (etwa 2 Euro) vorbezahlt werden musste. Dafür durfte man dann aber zeitlich unbegrenzt duschen und hatte ein Grohe-Thermostat zur Verfügung!

**Sonntag, der 6. Juli 2008.** Schon früh am Morgen scheint die Sonne auf das Zelt, es wird unerträglich heiß darin. Im Laufe des Vormittags bedeckt sich der Himmel aber. Erst gegen 11:30 Uhr kommen wir los. Schon bald stelle ich fest, dass der Sattel wieder zu tief steht; ich setze ihn wieder hoch. Auch habe ich vermutlich die Ursache des Lenkerflatterns gefunden: Das Lenklager hat etwas Spiel! Lutz, dem das Rad gehört, erklärt mir, dass da ein Patronenlager drin ist, dass wir also nichts einstellen können. Ich muss mich also an eine gewisse Instabilität gewöhnen.

Die heutige Etappe bietet keine besonderen Sehenswürdigkeiten, es ist eine reine Verbindungsetappe zum Einstieg in den ersten Jeeptrack. Wir fahren nach Hella, wo wieder ein Campingplatz auf uns wartet. Allerdings kommen wir durch den Ort Selfoss, wo wir einen Laden finden, der geöffnet hat, obwohl doch heute Sonntag ist. Wir kaufen noch ein paar Sachen zum Essen ein und setzen uns für eine schöne Pause an den rauschenden Fluss, der gleich hinter dem Laden vorbei fließt.



Nach insgesamt 86 km kommen wir gegen 20:45 Uhr am Campingplatz in Hella an. Bis auf die ersten 20 km war das alles nur Asphalt auf der Ringstraße. Dort ist sehr viel Verkehr, die Fahrt war entsprechend nicht schön.



Abbildung 8: *Wir vier am Zeltplatz Hella*

Die Zelte sind nun früh genug aufgebaut, dass ich noch einmal Funk-

betrieb machen kann. Dabei stellt sich heraus, dass es innerhalb des von mir zu Hause zusammengelöteten Akku-Blocks ein Kontaktproblem gibt. Mit feuchtem Finger und Zunge als Spannungsindikator ist die problematische Stelle bald eingegrenzt und kann mit einem vorsichtshalber mitgenommenen kurzen Kabelstück mit Krokodilklemmen an den Enden überbrückt werden. Jetzt lässt sich der TRX einschalten! Ein versuchter Sked mit Friedhelms Vater klappt aber nicht, es sind gar keine deutschen Stationen zu hören.

Neben uns zeltet ein junges Paar aus Deutschland, Thomas und Anne aus Füssen. Wir kommen ins Gespräch. Lutz kann ihnen allerlei Tipps geben, wo es schön ist und wo nicht. Sie werden morgen in der gleichen Richtung starten, wie wir. Vielleicht treffen wir sie ja wieder.

Am Abend zieht dichter Nebel auf. Daher baue ich die Antenne gleich wieder ab, damit kein Wasser in das Anpassgerät läuft. Den Akkublock kann ich wegen der Krokodilklemmen nun nicht mehr – wie eigentlich geplant – am Tage während der Fahrt nachladen. Da es aber im Sommer auf Island nicht wirklich dunkel wird, genügt sicherlich auch der „billige Nachtstrom“.

## Montag, der 7. Juli 2008.

Der Nebel der Nacht verzieht sich schnell und es wird sehr warm. Gegen 10:30 Uhr sind wir so weit, wir fahren los. Zunächst geht es noch 20 km über Asphalt, dann biegen wir auf unseren ersten Jeeptrack ab. Das ist schon etwas anderes, als eine geschobene und gewalzte Piste. Hier steht ein Schild, das nur noch Fahrzeugen mit 4-Rad-Antrieb die Weiterfahrt gestattet. Wir beschließen, dass wir vier mit vier Rädern unterwegs sind, die alle einen Antrieb haben, und daher hier auch fahren dürfen.



Abbildung 9: *Hier beginnt unser erster Jeeptrack*



Abbildung 10: *Ein Auto kommt entgegen*

Wenn man am Horizont eine Staubwolke sieht, dann weiß man, dass in einigen Minuten ein Auto kommt. Man lässt das Auto immer auf der Lee-Seite passieren. (Das ist die windabgewandte Seite.) Anderenfalls darf man den Staub aus der Wolke einathmen. Ob man dazu rechts oder links auf der „Straße“ fährt, ist völlig gleichgültig.

Die Temperaturen steigen und steigen, es sind bestimmt schon an die 20 Grad. Und ich Dummkopf fahre immer noch im Langarmtrikot und langer Hose. Das Trikot ziehe ich schließlich einfach aus.



Nach etwa zwei Stunden treffen wir das Pärchen vom Campingplatz wieder. Sie machen eine Pause. Dem schließen wir uns an. Im weiteren Gespräch erfahren wir, dass beide gerade ihre Berufsausbildung abgeschlossen haben. Bei Anne ist es ein Studium in Textildesign (oder so ähnlich).



Abbildung 11: *Ein professionelles Foto von uns*

Wir fotografieren uns gegenseitig mit den fremden Fotoapparaten. Nachdem Lutz Thomas erklärt hat, wie man mit seinem Apparat fotografiert, erfahren wir auch seinen Beruf: Er ist Fotograf! Also haben wir jetzt echte professionelle Fotos von uns.



Abbildung 12: *Auf dem Jeeptrack*

Ein kurzes Stück weiter trennen sich unsere Wege, wir biegen nach links auf einen untergeordneten Jeeptrack ein. Der ist durchaus etwas primitiver angelegt. Man hat einfach ein paar Stöcke als Markierung in den Boden gesteckt – und das war es schon. Ob man rechts oder links daran vorbeifährt, bleibt einem selbst

überlassen. Jetzt beginnt sozusagen das Abenteuer erst, denn wir verlassen jetzt das, was man vielleicht noch die „Zivilisation“ nennen könnte. Der Track folgt jeder kleinen Erhebung des Bodens, es ist ja nichts präpariert. Entsprechend geht es ständig rauf und runter. Unser nächstes Ziel ist Landmannalaugar. Das werden wir aber nicht heute schon erreichen, denn wir haben bewusst eine Nebenstrecke gewählt, die an der Hekla (einem Vulkan) vorbei führt.



Wir kommen so nach und nach immer höher. Die Piste führt teilweise nur über groben Schotter, auf dem man öfters auch nur mit Schieben weiterkommt. Das liegt entweder an den steilen Anstiegen oder auch an dem lockeren Untergrund, in den das Rad einsinkt. Rings um uns herum gibt es keinerlei Vegetation, nur Steine, wohin man auch sieht.



Abbildung 13: *Im tiefen Schotter kann man nur noch schieben*



Abbildung 14: *Unser Nachtlager*

Schließlich wird es Zeit, eine Stelle für ein Nachtquartier zu suchen. Wir benötigen dafür eine ebene Fläche für die Zelte und Wasser. Gegen 19:15 Uhr nach insgesamt 52 km – davon noch rund 20 auf Asphalt – haben wir schließlich die richtige Stelle gefunden. Der Untergrund be-

steht aus bröckeligen braunen Steinen, in denen sich sogar Häringe gut einstecken lassen. Wir sind auf einer Höhe von rund 1000 m über dem Meeresspiegel, da ist der Schnee nicht weit. In etwa 200 Metern Entfernung ist ein großes Schneefeld, das sich für die notwendige Wassergewinnung eignet. Es gibt sogar ein paar große Felsbrocken, an die wir unsere Räder zum Parken anlehnen können. Ein optimaler Lagerplatz also. Dass die

„Straße“ nur 20 Meter weit weg liegt, sollte kein Problem sein, den ganzen Tag haben wir auf diesem Track heute nur 3 Autos gesehen.

Nachdem jeder sein Zelt aufgebaut hat, geht Lutz mit einer Plastik-Einkaufstüte Schnee holen, damit wir Nudel kochen können. Da es noch früh genug ist, baue ich die Antenne für Funkbetrieb auf. Deutsche Stationen kann ich nicht hören. Es scheint, dass heute die Ausbreitungsbedingungen relativ schlecht sind. Daher breche ich die Versuche nach einer halben Stunde ab.

Später am Abend kurz vor Mitternacht können wir beobachten, wie die Wolken förmlich vom Himmel fallen. Es ist schon länger dicht bewölkt. Zunächst verschwinden die umliegenden Bergspitzen in den Wolken, dann stecken wir selbst im dicken Nebel.



Wieder nur einige Minuten später

Abbildung 15: *Der Himmel fällt uns auf den Kopf*

wird der Nebel um uns dünner und wir können den Sonnenschein an den umliegenden Bergspitzen sehen. Dann ist der Himmel über uns plötzlich ganz blau, es wird heller und wir sehen den Nebel hinunter ins Tal fließen, wo wir selbst vor ein paar Stunden hinaufgefahren sind. Ein grandioses Schauspiel! So etwas habe ich noch nie erlebt.

**Dienstag, der 8. Juli 2008.** Am Morgen liegt der Nebel noch immer unten im Tal, bei uns hier oben scheint die Sonne. Besseres Wetter können wir uns kaum vorstellen, denn es ist auch recht warm. Gegen 10:30 Uhr brechen wir auf, denn heute wollen wir Landmannalaugar erreichen. Das ist im wesentlichen ein heißer Badesee mit Temperaturen zwischen 35 und 45 Grad. Daneben befindet sich ein Campingplatz. Und weil auch eine richtige Straße (Schotterpiste) dahin führt, ist dort mit vielen Touristen zu rechnen. Zunächst genießen wir aber noch die Einsamkeit des Jeeptracks.

Zunächst geht es immer nur bergauf und bergab. Wann immer wir einen solchen Anstieg bezwungen haben, geht es dahinter wieder genau so steil bergab. Im Hintergrund zeigt



sich dann meist schon der nächste steile Berg. Gut, dass wir noch ausreichend Schnee für unsere Trinkflaschen geschmolzen haben, denn wir müssen viel trinken, weil wir mächtig ins Schwitzen kommen.



Abbildung 16: *Versuch der Fahrt durch ein Schneefeld*

gen hier fahren sollen. An einer Stelle geht es zunächst etwa waagrecht durch ein Schneefeld, um dann am Ende des Schneefeldes im 45-Grad-Winkel steil nach oben hochzubiegen. Obwohl es nur 3 Höhenmeter sind, bringe ich mein Rad nur mit großer Mühe schräg zum Hang da hinauf.

Der Track führt auch durch etliche Schneefelder hindurch. Kleinere Felder versuchen wir mit Schwung zu durchfahren, bis wir entweder stecken bleiben oder das Rad wegrutscht (oder vielleicht auch durchkommen), bei den größeren schieben wir gleich von Anfang an. Überhaupt kann ich mir nur mit Mühe vorstellen, wie selbst ausgewachsene Geländewagen hier fahren sollen.



Zwei mal machen wir zu Fuß einen Abstecher weg vom Track, wenn wir etwas dampfen sehen und wir Schwefelgeruch feststellen können. Beide Male sind es vulkanisch aktive Gebiete, wo es faucht und blubbert. Das müssen wir uns natürlich genauer ansehen! Lutz hat uns aufgeklärt, dass wir nicht auf die weißen Stellen am Boden treten dürfen, damit der Fuß nicht einbricht. Das wäre äußerst übel, denn da drunter ist es sehr heiß.



Abbildung 17: *Der Bach hat eine Schneehöhle gegraben*



Abbildung 18: *Eine grüne Oase in der Steinwüste*

kargen Gegend, wo praktisch nichts gedeiht, wachsen in dem Krater weiße Blumen und saftig-grünes Gras! Das sieht äußerst bizarr aus. Die Ursache dafür, dass das hier gedeihen kann, ist die aktive „Fußbodenheizung“ im Krater.

Wir finden beim ersten Feld eine Art Schneehöhle, die das abfließende Wasser in den Schnee des Winters gegraben hat. Man kann darin neben dem fließenden Bach aufrecht stehen – ein sehr beeindruckendes Bild! Aber auch das zweite Feld in einem Kratertrichter bietet Eindrucksvolles: Mitten in einer



Abbildung 19: *Fahrt durch einen staubigen Vulkankrater*

Grund fahre ich heute mit Laufschuhen und nicht mit den Klickies. Ich habe Sorge, im Falle eines Falles nicht schnell genug aus dem Klickpedal herauszukommen. Trotzdem erlebe ich heute meinen ersten Sturz. Auf einer Bergab-Passage rutscht das Vorderrad urplötzlich in einem Staubloch nach rechts weg, ich falle nach links über das Rad und lande auf meinen Händen. Dank der Rad-Handschuhe gibt das aber trotz der Lava-Asche keine Schürfwunden sondern nur einen blauen Fleck, wo der Lenker mit dem Oberschenkel Kontakt aufnahm.

Mein Sattel ist schon wieder runtergerutscht, ich muss ihn erneut höher stellen. Er rutscht aber bald doch wieder nach unten. Irgendwann habe ich keine Lust mehr, ihn immer wieder hochzustellen. Das hat den Vorteil, dass ich näher am Boden bin und im Fall eines Wegrutschens schneller die Füße einsetzen kann. Aus dem gleichen



Am Nachmittag kommen wir an einen breiten, tiefen Fluss. „Hier müssen wir jetzt durch!“ erklärt uns Lutz. Das ist also unsere erste Furt! Lutz erläutert uns zunächst die Technik und macht vor, wie es geht. Da die Strömung recht stark ist, kann man nicht einfach quer zum Fluss hindurch, man geht etwa in einem 45°-Winkel der Strömung entgegen. Wird der Druck auf das Rad zu groß, dann lenkt man einfach etwas stärker der Strömung entgegen ein. Natürlich zieht man vorher Schuhe und Strümpfe aus und krepelt die Hose hoch. Hilfreich sind wasserfeste Schuhe, denn das Flussbett ist steinig. Ich habe mir hierfür zwei Badeschlappen mitgebracht.



Abbildung 20: *Die erste Furt*

Wird der Druck auf das Rad zu groß, dann lenkt man einfach etwas stärker der Strömung entgegen ein. Natürlich zieht man vorher Schuhe und Strümpfe aus und krepelt die Hose hoch. Hilfreich sind wasserfeste Schuhe, denn das Flussbett ist steinig. Ich habe mir hierfür zwei Badeschlappen mitgebracht.

Nun, schließlich sind wir hier, um etwas zu erleben, aber ein klein wenig mulmig ist mir schon, als ich die ersten Schritte ins Wasser mache. Der Druck des Wassers auf das Rad ist schon gewaltig, aber ich kann es noch gut halten. Ich gehe immer einen Schritt vor, suche mir einen festen Stand und schiebe dann das Rad um eine Schrittlänge vorwärts. Dann kommt der nächste Schritt, usw. Das dauert zwar etwas, aber ich komme gut hinüber. Als ich das andere Ufer endlich erreicht habe, bin ich stolz auf meine Leistung. Aber eigentlich war es ja ganz einfach... Auch Friedhelm und Michael kommen gut rüber, aber etwas anderes hatte ich auch nicht erwartet.

Als wir uns schließlich wieder die Schuhe anziehen, klärt Lutz uns auf: „Das war ja schon gleich eine der tiefsten Furten!“ Irgendwie bin ich überrascht. Eigentlich kam ich da doch ganz gut durch. Ich dachte, Lutz hätte unsere Tour nach einem didaktischen Konzept aufgebaut, nach dem nicht gleich die heftigste Furt als erste kommt.





Abbildung 21: *Die zweite Furt ist noch tiefer*

mit jedem Schritt tiefer und tiefer in die Fluten. Die vorderen Packtaschen ragen kaum noch aus dem Wasser heraus. „Hoffentlich sind die Ortlieb-Taschen wirklich so dicht, wie immer behauptet wird!“ schießt es mir durch den Kopf. Und dass ich meine Hose ganz hochgekrepelt habe, merke ich kaum noch, denn der Wasserspiegel erreicht schon meinen Hintern. Alles wird nass. Zu allem Überfluss reißt mir die starke Strömung jetzt auch noch meinen rechten Badeschlappen vom Fuß! Über den steinigen Untergrund komme ich jetzt noch langsamer vorwärts, als zuvor. Der Strömungsdruck auf das Rad ist auch gewaltig. Friedhelm und Michael haben wohl den Eindruck, dass ich jetzt nicht mehr weiterkomme, denn sie eilen herbei, um mir Schieben zu helfen. So geht es auf jeden Fall aber besser. Ich verstehe nur eins nicht: Sowohl bei Michael, als auch bei Friedhelm verschwindet das Rad nicht so tief im Wasser, wie bei mir, als auch sie rüber kommen. Seitdem kursiert das Gerücht, ich würde stets zielstrebig die tiefste Stelle einer Furt suchen und auch finden. . .

Die nächste Furt, die wir eine Stunde später zu bewältigen haben, sieht allerdings ähnlich tief und breit aus. Lutz geht wieder als erster durch, um uns die Ideallinie zu zeigen. Als ich ihm als nächster folge, muss sich inzwischen der Untergrund irgendwie verformt haben. Jedenfalls sinkt mein Rad

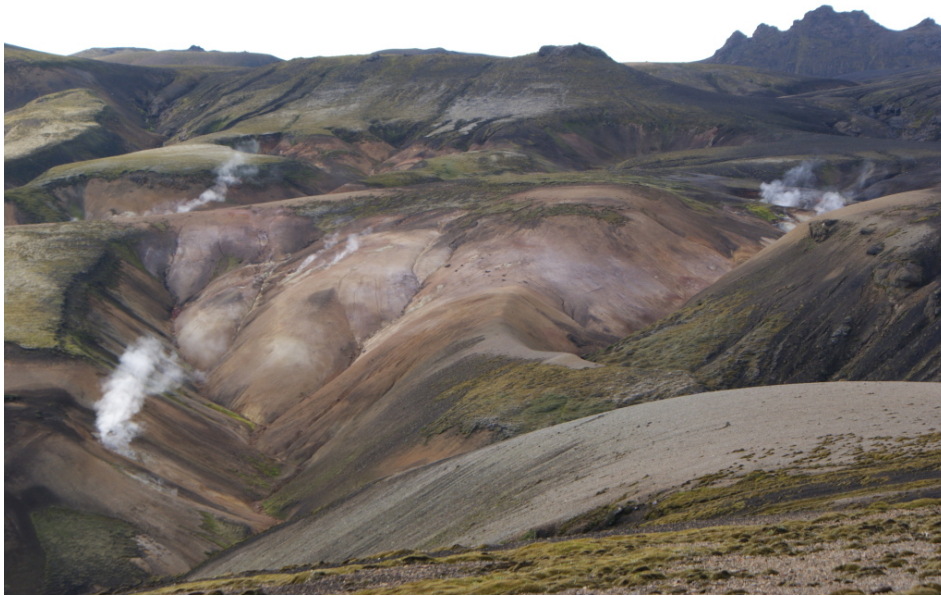
Weiter geht es. Es geht immer noch ständig rauf und runter. Immer steiler werden die Anstiege. Zum Teil sind sie so steil, dass wir die Räder zu zweit schieben müssen. Die Alternative: Das Rad mit beiden Bremsen festhalten, einen Schritt weiterklettern, einen festen Stand suchen und dann das Rad ein Stück vorschieben. Vom vielen Schieben und dem dabei



Abbildung 22: *Sehr steil geht es bergauf*

unvermeidlichen Kontakt mit der Pedale habe ich schon etliche blaue Flecke und auch ein paar kleine Verletzungen an der rechten Wade. An einem besonders langen Aufstieg schraube ich daher das linke Pedal einfach ab. Der 15-er Schlüssel liegt immer griffbereit in der Lenkertasche. Da ist auch ein Spanngurt drin, den ich mir über die Schulter und um den Sattel legen kann, um so das Rad auch mit der Schulter ziehen zu können. Am Berg bringt das allerdings nicht viel.





Immer wieder kommen wir an vulkanisch aktiven Gebieten vorbei. Es sieht schon toll aus, wie überall aus dem Boden Dampf aufsteigt.

Leider hat Friedhelm vermutlich beim Furten seinen rechten Handschuh verloren. Zurückholen können wir den nicht, denn keiner weiß,

Abbildung 23: *Überall kommt Dampf aus dem Boden*

wo das passiert ist. Weil ich derzeit mit den kurzen Handschuhen zurecht komme, kann ich ihm meinen langen rechten ausleihen. Die beiden verschiedenen Handschuhe an seinen Händen sehen sehr lustig aus.

Irgendwo in den Bergen sind wir uns einmal nicht klar darüber, wo eigentlich unser Weg weiter geht. Lutz nimmt die Karte in die Hand, steigt auf eine kleine Anhöhe und vergleicht die umliegenden Berge mit den Höhenlinien auf der Karte. So ist ihm schnell klar, wo es hergeht. Den für Notfälle mitgebrachten GPS-Empfänger brauchen wir nicht einzuschalten.



Abbildung 24: *Wo geht es weiter?*



Abbildung 25: *Durch kleine Furten gehts mit Schwung*

Auf dem weiteren Weg müssen wir noch etliche Furten durchqueren. Die sind aber alle so niedrig, dass man sie direkt durchfahren kann. Allerdings geraten beim Durchqueren immer mal die Pedalen ins Wasser, so dass meine Schuhe und Strümpfe patschnass werden. Trotzdem muss ich sagen, dass das großen Spaß macht, wenn man nicht mit-tendrin stecken bleibt. Einmal wäre mir das fast passiert, als ich etwas aus der Spur

gerate und neben dem bequemen Ausgang der Furt gegen ein 30cm hohes Ufer pralle. Ich kann mich aber noch an Land retten, ohne direkt ins Wasser zu fallen.

Ganz am Schluss stellt sich uns bei der Einfahrt zum Campingplatz an der Landmannalau-gar noch eine etwas tiefere Furt in den Weg. Friedhelm will sie auch locker durchfahren. Er nimmt ordentlich Schwung – und bleibt dann stecken! Ich halte erst mal an. Da sehen wir beide, dass 20 Meter weiter rechts eine Fußgängerbrücke über das Wasser führt. Zu unserer Verteidigung muss man allerdings sagen, dass die Brücke erst zu sehen ist, wenn man schon dicht an der Wasserlinie steht. Der geneigte Leser darf jetzt raten, welchen Weg ich wohl wähle...

66 km sind wir heute gefahren und doch erst um 22:50 Uhr angekommen. Auf dem ganzen Jeeptrack haben wir kein einziges Auto gesehen, lediglich kurz vor dem Einbiegen auf die Piste, die zur Landmannalau-gar führt, sind uns drei wildgewordene Rasenmäher entgegengekommen. (Offiziell heißen die Dinger wohl Quads.)



Im Vergleich zur Einsamkeit der letzten beiden Tage ist hier der Teufel los. Viele Zelte stehen auf dem Campingplatz, Menschen wuseln umher, hier steht sogar ein uralter als Kaufmannsladen umgebauter Bus. Daneben steht ein weiterer, in den man sich zum Kaffeetrinken setzen kann.



Abbildung 26: *Ein Bus als Laden, einer als Cafe*

Zum Abend essen wir noch die obligatorischen Nudeln mit Sauce, für jeden gibt es 250 Gramm. Das ist der Kraftstoff für morgen. Danach geht es gleich ins „Bett“. Für Funkbetrieb ist es natürlich viel zu spät. Ein Kontrollblick zeigt mir aber, dass trotz der tiefen Furten die Geräte in der linken vorderen Packtasche trocken geblieben sind.

**Mittwoch, der 9. Juli 2008.** Am Morgen hängt noch Nebel in den Bergen, der sich aber bald verzieht. Dann kommt die Sonne heraus und es wird schnell sehr warm, vielleicht sogar 20 Grad. Wir planen für heute einen etwas ruhigeren Tag, etwas Regeneration. Lutz und Michael wollen eine kleine Wanderung machen, etwa 2 Stunden. Die Zeit will ich nutzen, um schon mal einige durchgeschwitzte Sachen zu waschen. Bei diesem schönen Sonnenschein sollten die gut trocknen. Friedhelm macht ähnliches. Danach gönne ich mir eine ausgiebige Dusche. Dafür war es mir gestern abend zu spät.

Wenn der Wind nicht weht, ist es unerträglich heiß, denn keine Wolke behindert die Sonne. Wir alle haben trotz Sonnenschutzcreme schon einen leichten Sonnenbrand. Ich flüchte also, so weit das geht, in den Schatten des Toilettenhäuschens.

Noch ehe ich recht überlegen kann, was ich dann machen könnte, sind Lutz und Michael auch schon wieder zurück. Sie wollen erst mal in das heiße Wasser steigen, das die Natur hier bietet. Die Temperatur soll – je nachdem, wo man sich befindet – zwischen 35 und 45 Grad liegen. Allerdings warnt ein Zettel vor einer Infektion des Wassers mit einem Erreger, der jedoch angeblich nur für bestimmte Tiere (ich glaube, Schafe waren das) gefährlich sein soll. Ich überlege, ob ich auch reinsteigen soll. Einerseits war ich noch nie

in einem mit Erdwärme beheizten und nach Schwefel stinkenden Tümpel, andererseits entfällt bei der aktuellen Hitze im Sonnenschein (um die 20°) der besondere Reiz des im heißen Wasser Sitzens.



Abbildung 27: *Lutz und Michael im heißen Badetümpel*

Lutz erzählt mir, dass wir auf unserer Tour auch noch einen heißen Kratersee besuchen wollen, so dass dies hier nicht die einzige Möglichkeit für ein natürliches heißes Bad ist. Weil ich zudem auch gerade erst geduscht habe, verzichte ich heute. Ich sehe lieber zu, dass meine Wäsche trocken wird, indem

ich sie im Inneren des jetzt sehr heißen Zeltes aufhänge. Außerdem ölen Friedhelm und ich noch alle Fahrradketten, denn die sind bei den vielen Furt-Durchfahrten gestern doch gut abgespült worden. Auch meinen Sattel stelle ich noch einmal höher, obwohl das vermutlich wieder vergebliche Liebesmüh sein wird.

Als die beiden ihre „Badeorgie“ beendet haben, machen wir uns auf den Weg. Es ist inzwischen schon 17:30 Uhr. Weit kommen wir heute nicht mehr, aber das macht nichts. Dafür haben es meine Schuhe in der Zwischenzeit geschafft, trocken zu werden. Gestern abend waren sie von den vielen Furt-Durchfahrten pitschnass.

Während wir gestern grausam steile Steigungen und tiefe Furten kennen gelernt haben, müssen wir uns heute an das Fahren auf der Staubpiste gewöhnen. Man muss sich das so vorstellen: alle Mulden, die sich mehr oder weniger zufällig auf der Piste gebildet haben, sind mit feinem Lava-Staub gefüllt. Das sieht man vorher kaum. Fährt man dort hinein, dann verliert man die Seitenführung fast völlig, man „schwimmt“ mehr, als dass man fährt. Außerdem wird das Rad sehr stark abgebremst. Ist man schnell genug und hat einen geeigneten Gang eingeschaltet, dann hat man die Chance, sehr kräftig tretend in einem Schlingerkurs die Staubpassage zu meistern.



Nach vielen vergeblichen Versuchen gelingt mir das dann aber doch hin und wieder einmal. Dann stoße ich einen Freudenschrei aus, denn es ist ein schönes Gefühl, den „Feind“ Staubloch besiegt zu haben.

In einem solchen Staubloch legt sich sogar Michael einmal direkt hinter mir lang, obwohl er doch viel mehr Mountainbike-Erfahrung hat, als ich. Wir sind sowieso alle schon zum Teil auch mehrfach gestürzt, aber bisher immer ohne ernste Folgen.



Abbildung 28: *Die Piste mit Staublöchern*



Abbildung 29: *Die Piste mit lauter Steinen*

befahren.

Nach der Staubpiste kommt nun eine „Felsbrockenpiste“. Hier besteht der zu befahrene Untergrund aus lauter Steinen, zwischen Walnussgröße und Faustgröße und dazwischen Lava-Asche. Hin und wieder schiebt sich dann auch wieder eine „Wellblechpiste“ dazwischen. Kurzum – unser Weg ist nicht gerade leicht zu

Nachdem mir gestern mehrfach beim Durchfahren einer Bodenwelle oder ähnlichem die hinteren Packtaschen hochgeflogen sind und sich dabei vom Gepäckträger ausgehängt hatten, habe ich sie nun mit Kabelbindern gesichert. Michaels Packtaschen sind neuer als meine. Da hat der Hersteller eine Arretierung eingebaut, die nur an meinen vorderen Taschen vorhanden sind. Offenbar hat er auch das Problem erkannt. Jedenfalls halten die Kabelbinder jetzt meine Taschen auch auf dieser extremen Piste fest. Der Nachteil besteht allerdings darin, dass ich jetzt die Packtaschen nachts nicht mehr vom Rad abnehmen kann.



Abbildung 30: *Überall lauter kleine Fliegen!*

Gegen 20:45 Uhr kommen wir nach einer Fahrstrecke von 29 km an einem See in der Nähe eines Wasserkraftwerkes an, wo wir unsere Zelte aufbauen wollen. Die friedliche Idylle dieses Ortes ist allerdings sehr trügerisch. Tausende und Abertausende kleiner Fliegen (in Amerika bekannt als „black flies“) stürzen sich auf uns. Sie kriechen in Mund, Nase, Augen, Ohren und wo sie sonst hinkommen. Problematisch sind sie aus drei Gründen:

1. Sie sind ungeheuer viele.



2. Sie fliegen nicht weg, wenn man sich beispielsweise mit der Hand nähert. Man kann sich alle 10 Sekunden mit der Hand über das Gesicht wischen und hat dann immer neuen Fliegenmatsch auf der Handfläche und auf dem Gesicht.
3. Die Fliegen beißen. Das tun sie zwar nicht sofort, aber wenn sie sich im Ohr, in der Nase, im Auge, unter der Armbanduhr oder sonstwo beenzt fühlen, dann beißen sie zu. Die mückenstichähnlichen Quaddeln behält man dann für zwei bis drei Wochen.

Die Fliegen findet man nur unter drei Bedingungen:

1. Es ist warm genug.
2. Es ist nicht zu windig.
3. Es regnet nicht.

Anderenfalls verkriechen sich die Fliegen irgendwo. Alle Bedingungen sind aber heute leider erfüllt. Es ist der Horror! Mich packt so etwas wie Panik.

Ich bewundere Friedhelms Mut und seinen eisernen Willen. Mit einer scheinbar stoischen Ruhe kocht er Nudeln, während die Fliegen ihn überfallen. Er glaubt, das aussitzen zu können. Dass er am nächsten Tag ein Auge wegen Schwellungen kaum noch aufbekommen wird, ahnt er jetzt noch nicht.

Aber nicht nur das Kochen, sondern auch das Essen der Nudeln gestaltet sich schwierig. Wir versuchen, auf einer kleinen Anhöhe zu essen, weil dort ein kleines bisschen Wind weht. Dennoch hat jeder von uns die Fliegen auf dem Gesicht und natürlich auch auf den Nudeln im Teller sitzen. Es ist völlig unmöglich, die alle auszusortieren, denn während man eine Fliege von den Nudeln entfernt, haben sich zwei neue darauf gesetzt. Wieviele wir letztlich mitgegessen haben, ist schwer zu sagen. Fest steht aber, dass sie relativ geschmacksneutral sind. Wir versuchen uns vorzustellen, wie sich Rüdiger Nehberg bei seinen Survival-Experimenten über so viel zusätzliche Nahrung gefreut hätte.

Nächstes Problem: Wie komme ich möglichst ohne Fliegen ins Zelt, damit ich die Ruhe der Nacht finden kann? Mein Plan dazu sieht folgendermaßen aus:

Zunächst öffne ich den Reißverschluss am Zelteingang, ohne aber zunächst den Eingang tatsächlich zu öffnen. Dann laufe ich einen großen Bogen, möglichst so schnell, dass die Fliegen nicht folgen können. Am Ende der Laufstrecke springe ich ins Zelt und mache den Reißverschluss des Eingangs sofort hinter mir zu.

Die Realisation des Planes sieht leider geringfügig anders aus. Zwar entern die Fliegen nicht sofort das Zelt, als ich den Reißverschluss öffne, aber ich kann sie beim Laufen nicht abhängen. Als ich ins Zelt springe, kommt der Pulk sofort mit. Die meisten Fliegen setzen sich danach über mir auf den Stoff des Innenzeltes. Der mittlere Abstand zwischen

zwei Fliegen beträgt etwa  $5\text{cm}$ . Ich mache eine Hochrechnung. Jede Fliege belegt eine Fläche von etwa  $5\text{cm} \cdot 5\text{cm} = 25\text{cm}^2$ . Bei etwa  $5\text{m}^2 = 50000\text{cm}^2$  Innenzeltfläche macht das rund 2000 Fliegen. Dazu kommen noch die Fliegen, die sich nicht gleich hingesetzt haben. Jedenfalls bin ich etwa eineinhalb Stunden beschäftigt, bis ich die meisten Fliegen zerdrückt habe. Sie fliegen ja glücklicherweise nicht weg, wenn man sich mit der Hand nähert, daher schaffe ich das in so kurzer Zeit. Der Lohn dieser Arbeit ist eine ruhige erholsame Nacht ohne weitere Fliegenbisse.

*(Fortsetzung folgt.)*