

Island im Winter

Island im März? Ich bin skeptisch, als Jörgen mir den Vorschlag macht. Ich mag Wärme und Hitze, bin aber absolut kein Winterfan. Und dann noch so hoch im Norden. Da kann das doch nur kalt und dunkel sein. Aber mein Resturlaub musste genommen werden und ein ausgesprochen günstiger Winter-Tarif der Smyril-Line hat mich überzeugt. Dann sehen wir uns Island eben mal an.

Jörgen macht den MAN so winterfest wie möglich und am 4. März 2006 schiffen wir in Hanstholm/Dänemark ein. Auch die direkte Verbindung nach Island mit einer nur 11-stündigen Unterbrechung auf den Färöer-Inseln macht den Reiz dieser Winter-Reise aus. Wir haben das große Los gezogen und für die Hin- und Rückreise die Suite auf der Norröna bekommen, die es nur ein einziges Mal auf dem Schiff gibt. Sie ist eine kleine Wohnung mit Wohn-, Schlaf-, Abstell-/Ankleideraum sowie einem großen Bad mit Whirlpool. Es ist zwar mal ganz schön, darin zu wohnen, aber zum Normalpreis hätten wir die Norröna-Suite niemals gebucht. Nach einer relativ ruhigen Überfahrt mit Zwischenstopp in Bergen kommen wir bei schönem Sonnenschein in Tórshavn auf den Färöer-Inseln an. Hier haben wir ausreichend Zeit, mit einem Shore-Pass das Schiff zu verlassen und die



Hauptstadt der Färöer zu erkunden. Die Altstadt mit den geteerten Häuschen und den Gras-Dächern, den Aussichtspunkt und die Festung mit dem Leuchtturm – nichts ist vor uns sicher. Aufgefallen ist, dass trotz reichlich Schnee selten gestreut oder geräumt ist. Die Autos fahren sowieso mit Schneeketten oder Spikes. Fast pünktlich laufen wir am nächsten Morgen in Seyðisfjörður ein. Beim Zoll bekommen wir eine Plakette, die wir in die Windschutzscheibe kleben müssen. Noch ein Formular ausfüllen – die Durchschrift behalten wir, das war's. Ohne weitere Kontrolle fahren wir aus dem Hafen heraus. Nach Egilsstaðir, die einzige Ausfahrt aus Seyðisfjörður, geht es über einen 620 m hohen Pass. In der Nacht ist Neuschnee gefallen und uns begegnen mehrere Räumfahrzeuge bei der Arbeit. Der Blick vom Pass auf Egilsstaðir zeigt uns Eisland – oh pardon- Island wie ich es erwartet habe. Weiß, weiß, weiß. Und hier soll es was zu sehen geben? Sieht doch aus wie in der Antarktis oder in der Wüste, nur eben Schnee statt Sand. Aber die Temperatur ist wider Erwarten maßvoll. Es weht lediglich ein kalter Wind. Im Reiseführer habe ich mir den größten Wasserfall Europas, den Dettifoss als Ziel ausgesucht. Aber die Straße ist „Closed“. Das fängt ja gut an. Na dann eben weiter nach Krafla, einem der berühmtesten, noch tätigen Vulkane Islands. Als wir unter der Rohrleitung hindurchfahren, die zu einem großen geothermalen Kraftwerk gehört, liegt schon starker Schwefelgeruch in der Luft. Dieser Geruch nach faulen Eiern soll uns noch häufiger begegnen. Der Park-



platz am Kraterrand ist kaum auszumachen. Es stürmt und schneit. Der Schnee fegt mit einer unglaublichen Geschwindigkeit über die Piste. Es haben sich schon Schneeverwehungen gebildet. Warm eingepackt machen wir uns auf den Weg um einen Blick auf den Kratersee zu erhaschen. Es ist sehr glatt und ich komme bei dem Sturmwind kaum bergan. Plötzlich fliegt etwas an mir vorbei. Jörgen flitzt hinterher. Jeden Augenblick kann er bei der Glätte stürzen und fallen. Nicht auszudenken, gleich zu Beginn der Reise. In der Ferne sehe ich sie dann treiben, Jörgens Kapuze (die nur mit Druckknöpfen an der Jacke befestigt war), bis sie nicht mehr auszumachen ist. Auch Jörgen gibt auf. Wir wissen nicht, was unter dem vielen Schnee ist, eine Suche wäre viel zu gefährlich. Also kämpfen wir uns noch einmal gegen den Wind zum Kraterrand hoch. Aber es ist bei dem Schneetreiben nicht viel zu sehen. Ich habe Probleme, dem Sturm standzuhalten und gehe sicherheitshalber nach kurzer Zeit wieder hinab zum MAN. Auch Jörgen folgt nach kurzer Zeit. Der Sturm lässt auch nicht mal kurzzeitig nach. Gegenüber der Einfahrt zum Krafla befindet sich an der Ringstraße das Solfatarengbiet Námaskarð. Auch hier empfängt uns der Parkplatz mit einem Geruch von Schwefel. Nach einer kurzen, oberflächlichen Inspektion des blubbernden und zischenden Gebietes meint Jörgen, dass hier wohl Gummistiefel das richtige Schuhwerk sind. Nur widerwillig stimme ich zu, denn darin bekomme ich immer kalte Füße. Das Gebiet ist frei zugänglich, aber die nicht sicheren Bereiche sind abgesperrt. Es blubbert aus graublauen Schlammrinnen, brodeln aus Wasserquellen und zischt gefährlich aus dampfspeienden Hügeln. Dazu diese Farbenvielfalt, die sich von weiß (Silikate) über gelb und orange (Schwefel) bis hin zu rostrot zeigt (Eisendioxide). So gefällt du mir schon besser, Island! Die Gummistiefel sind goldrichtig. Dicke Lehmschichten kleben unter und an den Sohlen. Im Schnee sind selbst die

„Gummels“ abschließend kaum noch zu reinigen. Wir beschließen, trotz des zeitweisen Geruches (es kommt auf die Windrichtung an) hier auf dem Parkplatz unsere erste Nacht in Island zu verbringen. Die Fahrzeuge, die uns auf der Ringstraße, der „1“ begegnet waren, konnten wir an einer Hand abzählen. Die Vermutung nach einer sehr ruhigen Nacht bestätigt sich.

Überall in dieser Gegend dampft es. In den meisten Fällen wird die Wärme gewerblich genutzt. Eine kurze Pistenfahrt bringt uns zur Höhle Grjótagjá. Durch mehrere Zugänge kann man das unterschiedlich warme bis heiße Wasser erreichen. Fast schon ein bisschen Feeling von Jules Vernes „Reise zum Mittelpunkt der Erde“ kommt hier auf, wenn beim Hinabsteigen in die Höhlen die Brillengläser und die Objektiv der Kameras durch das dampfende Wasser sofort beschlagen. Wiederum nicht weit entfernt erreichen wir Dimmuborgir, die dunklen Burgen. Zu bizarren Formen erstarrte Lava hat hier eine Landschaft geschaffen, die mit ihren Brücken, Höhlen, Türmen und Tunnel tatsächlich etwas Sagenhaftes an sich hat. Trolle sollen in dieser Lavastadt leben. Die Isländer haben sich ihre Sagenwelt und Mythen bis heute erhalten. Trolle und Elfen sind allgegenwärtig. Fast um alle Sehenswürdigkeiten Islands ranken sich Legenden. Wieder am MAN angekommen, vermisst Jörgen seine Abdeckkappe vom Fotoobjektiv. Wahrscheinlich hat er sie in Dimmuborgir verloren und macht sich zur Suche auf einen zweiten Rundgang. Aber diese verläuft ergebnislos. Vermutlich hat ein Troll gerade diese Abdeckkappe gebrauchen können. Diesem Troll wiederum war eine Elfe nicht gut gesonnen und hat die Abdeckkappe dann im Fußbereich auf der Fahrerseite des MAN versteckt, wo Jörgen sie dann wiedergefunden hat. Wir umfahren den teilweise zugefrorenen Mývatn, den viertgrößten See Islands. Zu dieser Jahreszeit haben wir keinerlei Probleme mit den Zuckmücken und Kriebelmücken, denen dieser See seinen Namen verdankt. Wir erreichen den Goðafoss, den Götterfall, der mitten in Eis und Schnee tosend in die Tiefe stürzt. Hier soll ein Gesetzessprecher im Jahr 1000, als das Christentum zur Staatsreligion wurde, alle heidnischen Götzenbilder hineingeworfen haben. Aber auch ohne diese Legende ist der Wasserfall beeindruckend. Durch einen Insidertipp von Freunden haben wir von einem Hotpot, einer warmen Badestelle direkt am Meer erfahren, die wir an diesem Tag noch erreichen wollen. Als ich jedoch während der Fahrt in unseren Wohnaufbau blicke, oh Schreck, da ist der Fußboden mit Wasser überschwemmt. Der Brauchwassertank ist leer. Wir schöpfen das Wasser aus, den Rest erledigen die Entwässerungsventile, die Jörgen für solche Fälle vorsorglich im Boden eingelassen hat. Wie Jörgen später feststellt,



hat sich eine Schelle von einem Schlauch gelöst und die elektrische Pumpe das ganze Brauchwasser ins Fahrzeuginnere gepumpt. Für uns ist das ein weiterer Hinweis darauf, dass die Pumpen während der Fahrt am besten deaktiviert sind. In Sauðárkrúkur entdecken wir im Hafen Stockfische, die auf Holzgestellen zum Trocknen aufgehängt werden. Die Köpfe und Rümpfe der Fische werden gesondert getrocknet. Kurz vor Sonnenuntergang erreichen wir schließlich doch noch den Hotpot, der tatsächlich unmittelbar neben dem Meer liegt.

Am nächsten Morgen, bei wunderschönem windstillem Wetter aber nur 3°C gehen wir baden. Das Wasser hat 41°C und ist an einigen Stellen, wo die Quelle zufließt noch heißer. Lange hält man das nicht aus. Der ganze Körper erwärmt sich. Kaum haben wir das Bad beendet setzt wie auf Kommando ein ziemlich starker Wind ein, der uns den Abschied von diesem schönen Ort ein wenig erleichtert. Auf der Halbinsel Vatnsnes beginnen wir unsere Rundreise auf der Straße 717, die unserem Off-Road-Feeling schon ein wenig mehr entspricht. An dieser Straße liegt das „Burgdorf“ Borgarviki, ein Aussichtspunkt und Basaltgebilde mit 10-15 Meter hohen Basaltsäulen. Anscheinend wurde dieses Naturgebilde von Menschen zu einer Art Festung ausgebaut, denn einen alten Brunnen (jetzt verschüttet) gibt es



auch. Weiteres Ziel auf dieser Strecke ist der Vogelfelsen Hvítserkur, ein markanter Basaltfelsen im Meer. Irgendwie hat er Ähnlichkeit mit einem Dinosaurier oder einem Nashorn. Leider können wir keine Vögel entdecken. Sind die nur im Sommer hier? Am nördlichsten Punkt von



Vatnsnes liegt Hindisvík. Auch dieser Ort ist als Sehenswürdigkeit ausgemaldert. Wir übersteigen den Zaun auf einer Art Leiter und gehen gespannt Richtung Meer. Gibt es hier wirklich Robben? Wir marschieren bei kräftigem Wind um einen kleinen Felsen herum. Und da sehen wir sie, so an die 20 Robben. Leider sehen die uns auch und tauchen bis auf eine sofort in das kalte Meer ab. Schade! Aber sie bleiben in der Nähe und beobachten uns neugierig. Jörgen stößt Hunderte von kleinen Vögeln auf, die in den Algen am Strand nach Futter suchen. Auch diese sind sehr neugierig und kommen immer näher. Wir sind ganz still und bewegen uns nicht. Aber so sehr wir uns auch bemühen, die Robben bleiben im Wasser. Schließlich geben wir auf. Es bläst ein zu kalter Wind. Nur durch Zufall entdecken wir auf der Westseite von Vatnsnes den Schafspferch

Hamarsrétt, der zwischen Meer und Felsen „eingeklemmt“ und von der Straße so gut wie gar nicht zu sehen ist. An der Einmündung der Straße 72 in die Ringstraße stehen auf einem Parkplatz zwei kleine Figuren, die Jörgen sich unbedingt ansehen will. Er biegt also links in die Ringstraße ein und gleich wieder links auf den Parkplatz.

Jörgen steigt aus, während ich mir unsere nächste Route ansehe. Als ich kurz aufsehe, steht er mitten auf der Ringstraße, in der einen Hand einen Gummistiefel und in der anderen eine Cola-Flasche. Er bedeutet mir, dass ich das fotografieren soll. Warum soll ich einen alten Stiefel fotografieren? Obwohl ich das nicht so ganz verstehe steige ich aus. Und da entdecke ich, dass unsere hintere Seitenklappe weit offen steht. Wir haben also diese Gegenstände verloren. Welch ein Zufall, dass Jörgen sich in den Kopf gesetzt hatte, unbedingt diese Figuren anzusehen. Auf einer landschaftlich reizvollen Strecke fahren wir auf der „59“ über ein Hochplateau zur Halbinsel Snæfellsnes. Am Breiðafjörður führt uns die Straße an unzähligen kleinen Inseln und Felsen vorbei und durch das 4000 Jahre alte Lavafeld Berserkjhraun. Natürlich gibt es



auch hier wieder eine Legende. Ein Bauer, der für den Bau dieses Weges Wikinger aus Norwegen, sogenannte Berserker anheuerte, versprach ihnen als Lohn Frauen des Dorfes. Die unverheirateten Frauen jedoch lockten die Berserker in eine Scheune und zündeten diese an. Die Seelen der Berserker sollen immer noch über das Lavafeld geistern. Durch dieses Lavafeld gelangt man nach Bjarnarhöfn, wo eine der ältesten Kirchen Islands steht. Leider hat diese nur im Sommer geöffnet. Hinter Ólafsvík gelangen wir an den Vogelfelsen Keflavíkurbjarg. Vielleicht haben wir ja hier mehr Glück und sehen mal ein paar Vögel. Obwohl wir kein schlechtes Wetter haben, ist der kalte Wind nicht zu unterschätzen. Also ziehen wir uns warm an, setzen unsere Mützen auf und wandern zur



Steilwandküste. Dort sehen wir endlich viele Dreizehnmöwen und Kormorane, die dort nisten. Kurz hinter dem verschlafenen Ort Hellissandur beginnt der Nationalpark rund um den 1446 m hohen Snæfellsjökull. Dieser erloschene Vulkan mit seiner Gletschermütze bildet in Jules Vernes Roman den Einstieg zum Mittelpunkt der Erde. Tja, bei seinem Anblick kann man schon auf solche Ideen kommen. Im Nordwesten des Nationalparks durchfahren wir ein Lavafeld. Unterwegs ist ein Seemannsgrab ausgemaldert, das am Strand gefunden wurde. Beeindruckend ist vor allem der gelbe Sand, der sich leuchtend von den schwarzen Felsen abhebt. Wir fahren weiter zu zwei Leuchtleuern, an den Steilhängen entdecken wir viele Vogelkolonien. Über Nacht schneit es. Schade, denn der Snæfellsjökull versteckt sich nun in einer dicken Nebel-

wand. Dunkel heben sich die Felsen von Lóndrangar vom Schnee ab. Man vermutet, dass es sich um Vulkan-schlote handelt. In Arnarstapi, einem kleinen Fischerdorf an der Südküste, gibt es wiederum viele Vogelfelsen. Auf einem Hügel thront ein Steinriese. Barður, der erste Bewohner der Halbinsel soll ein Halbriese gewesen sein, um

den sich wiederum eine Legende rankt. An der Südküste Snæfellsnes erreichen wir die Abzweigung zur größten Mineralquelle Islands, der Raudamelsölkelda. Wir biegen auf eine schneebedeckte Piste ab, auf der Treckerspuren zu sehen sind. Diese enden jedoch an einem Vorratsstapel Heu, der für die Islandpferde bevorratet wird. Wir folgen einer schneebedeckten, unmarkierten Piste, auf der schon lange niemand mehr gefahren ist. Diese endet



an einem verschlossenen Tor. Ein Hinweisschild zeigt uns die wahre Richtung zur Mineralquelle an. Der Fußpfad, der uns durch ein Lavafeld zu einem teilweise überfrorenen Fluss bringt, ist einigermaßen gut zu erkennen. Vor uns rauscht ein Wasserfall in die Tiefe. Da die Eisschichten des Flusses auch gut mit Schnee bedeckt sind, sind die Ufer nicht zu erkennen. Trotzdem müssen wir diesen durchqueren, um zur Mineralquelle zu gelangen. Leider haben wir auf unserem Ausflug keine Gummistiefel dabei. Auf der anderen Seite des Flusses entdeckte ich einen orangefarbenen Pfahl, der wohl die Quelle markiert. Jörgen geht ein Stückchen am Fluss entlang und ruft mir zu, dass er Spuren entdeckt hat. Ungläubig gehe ich zu ihm hin. Tierspuren! Soll das ein Witz sein? Dennoch springt Jörgen von einer Eisscholle auf die andere Seite, wiederum eine Eisscholle. Ich will erst nicht, springe dann aber auch. In der Mitte bekam die Scholle dadurch einen Senkris. Ob die für den Rückweg hält? Wir erreichen den orangefarbenen Pfahl, der sich als Pfahl mit einer orangefarbenen Flagge entpuppt. Weit und breit ist nichts zu sehen außer Schnee. Aber wir hören ein Blubbern, also muss irgendwo die Quelle sein. Jörgen nimmt einen großen Stein und schlägt damit auf eine dicke Eisdecke ein. Krachend zerbricht diese und legt die Mineralquelle frei. Jörgen befüllt den mitgebrachten 5l-Wasserkarbidkanister mit dem Wasser, dem Heilkräfte nachgesagt werden. Zurück am Fluss, soll ich zuerst springen. Mir ist ganz mulmig und die Scholle knackt beim Absprung heftig – hält aber noch. Anschließend schiebt mir Jörgen den 5l-Kanister mit dem Mineralwasser herüber. Schließlich

springt Jörgen ab, die Scholle zerbricht krachend beim Absprung, doch er landet gerade noch mit trockenem Fuß auf der anderen Seite. Auch hier knackt das Eis wieder gefährlich, hält aber. Ist ja gerade noch mal gutgegangen. Am liebsten würden wir noch ein Weilchen hier oben in der Ruhe verbringen, aber in den insgesamt 16 Tagen

Island wollen wir auch möglichst viel sehen. Wir verlassen die Küste und fahren ins Landesinnere nach Husafell. Auch hier dampft es überall aus Erdspalten. Meist wird die Energie für Gewächshäuser benutzt. Kurz vor Husafell kommen wir an den Hraunfossar, den Lavawasserfällen vorbei. Auf rund 1 Kilometer Breite sprudeln aus einem Lavafeld viele kleine Wasserfälle heraus und ergießen sich in den Fluss Hvítá. Ein faszinierendes Spektakel. Nur wenig entfernt davon rauscht der Barnafoss, auch Kinderwasserfall genannt. Hier sollen an einem früheren Weihnachten zwei Kinder ertrunken sein, als die Eltern auf der Weihnachtsmesse waren. Zwar ist es schon ziemlich spät, aber wir wollen noch zur Lavahöhle Surtshellir. Also biegen wir auf die Piste F578 ab. Nach dem letzten Schneefall waren schon mindestens 2 Geländefahrzeuge vor uns diese Strecke gefahren. Das ist auch gut so, denn die unmarkierte Piste ist in dem Schnee einfach nicht zu



erkennen. Wir können uns so auch keinen Reim über urplötzliche Änderungen der Streckenführung machen. Auch die Spuren sind ab und zu nur im letzten Moment zu erkennen. Urplötzlich sind die Spuren zu Ende. Haben die etwa aufgegeben? Aber da - Fußspuren, die zu einer leichten Erhebung im Schnee führen. Ja, da sind sie, die Lavahöhlen Surtshellir und Stefanshellir. Die eine soll 1,9 Kilometer und die andere 1,6 Kilometer lang und 5-10 Meter hoch sein. Wir klettern in die eine Höhle, was bei Eis und Schnee gar nicht so einfach ist. Es ist sehr glatt. Wir gehen auch nur ein kleines Stück in die Höhle hinein, denn Jörgen steht plötzlich auf einer Eisscholle, die einen kleinen unterirdischen See vermuten lässt. Für diese Höhle brauchen wir mehr Licht als unsere Stirnleuchten und die beiden Taschenlampen hergeben. Zudem wollen wir vor der Dunkelheit wieder zurück sein, denn es sieht nach Schnee aus. So schön, wie der Stellplatz hier wäre, wenn es schneit finden wir den Weg nicht so leicht. Auf dem Rückweg ist es schon merklich glatter und steht noch eine vereiste Rampe (Auffahrt) bevor, die an einer Seite steil abfällt. Der MAN rutscht auch so schon in Kurven ab und zu seitlich ab. Da ist sie, die Rampe – hm, geht ziemlich steil nach oben. Jörgen gibt Gas, der MAN rutscht verdächtig zur Seite. In solchen Situationen wird mir immer ein wenig mulmig und ich atme auf, als wir endlich oben angekommen sind. Damit haben wir den ca. 7 Kilometer langen Rückweg doch noch gut hinter uns gebracht und übernachteten lieber in der Nähe der Straße.

Es hat doch nicht geschneit und so machen wir uns bei schönem Wetter auf die „550“. Diese Piste, auch Kaldadalsvegur genannt, soll uns auf dem kürzesten Weg von Husafell nach Þingvellir im Süden bringen. Die Strecke ist 40 Kilometer lang, nicht gesperrt und laut Ausschilderung für Allradfahrzeuge bedingt befahrbar. Die Piste ist nicht markiert, aber zu Anfang wunderbar zu befahren. Nach einigen Kilometern wird sie zunehmend eisiger. Nach ca. 11 Kilometern erreichen wir einen Abzweig nach links zum Gletscher. Zu unserem Erstaunen führen dort alle Spuren hin. Wir wollen aber weiter geradeaus. Keine einzige Spur ist zu erkennen. Die erste tiefe Schneewehe meistern wir mit viel Schwung. Ein kleines Stück spüren wir die Piste unter unseren Reifen. Die nächste Schneewehe folgt ein paar Meter weiter. Na, wollen wir es mal wieder mit viel Schwung versuchen. Urplötzlich stecken wir fest, in ca. 80 cm hohem Schnee. Nichts geht mehr. Hier müssen wir uns durchgraben. Da wir aber nicht wissen, was uns auf den restlichen 30 Kilometern ohne Pistenmarkierung noch erwartet, wie viel Zeit wir dafür brauchen und wir zudem ohne Begleitfahrzeug unterwegs sind, beschließen wir nach ca. 800 m umzukehren. Es weht kaum Wind. Der MAN wühlt sich durch den Schnee zurück auf ein sicheres Stückchen Erde. Es ist Zeit für eine kleine Pause in einer geschützten Seitennische eines Felsens. Da beobachten wir durch



unser Steiner-Fernglas zwei Fahrzeuge, die den links abbiegenden Spuren folgen. Einer hat ein Snowmobil geladen und einen Anhänger dran. Das zweite Fahrzeug ist ein Allradbus. Unsere Neugierde ist geweckt und wir wollen wissen, was dort oben los ist. Auf der Piste nimmt der Wind zunehmend sturmartige Züge an. Zunächst fegt der Schnee noch flach über die Piste, aber die Spuren der vorherigen Fahrzeuge sind schon nicht mehr auszumachen. Oben angekommen bläst ein kalter Wind und wirbelt den Schnee auf. Jörgen parkt den MAN einigermaßen sicher und klettert ein Stück den Gletscher hinauf. Mir ist das einfach viel zu stürmisch draußen. Im MAN ist es viel gemütlicher. Kurz nach uns kommen zwei Toyota mit Ballonreifen am Gletscherrand an. Sie versuchen sofort, den Gletscher hinaufzufahren und bleiben prompt stecken. Nach dem Luftablassen benötigen sie

trotz ihrer Ballonspikesreifen ca. fünf Versuche pro Fahrzeug, bis sie oben waren. Ich beobachte alles aus sicherer Entfernung. Das Allradfahrzeug mit dem Anhänger, das wir beobachtet haben, ist von der Bergrettung. In der Nähe des MAN sind einige Snowmobile geparkt. Anscheinend erwartet man am heutigen Sonntag noch Touristen. Endlich kommt Jörgen von seinem Ausflug zurück – mit einer gefundenen Wasserrohrzange. Es ist mir schleierhaft, wie man bei diesen Schneeverwehungen überhaupt etwas finden kann. Wie vermutet, kommen uns auf der Rückfahrt mehrere Fahrzeuge entgegen, alle mit Touristen besetzt. Für den zweiten Versuch, zum ältesten Nationalpark Islands, Þingvellir, zu gelangen, haben wir uns die Straße 52 ausgesucht. Aber es ist wie verhext. Bereits zu Beginn der Straße zeigt uns ein Schild an, dass die Straße nach 25 Kilometern gesperrt ist. Wir drehen und fahren weiter



auf der „50“. „Hey, das Wasser da ist auf der falschen Seite“, ich bin irritiert. Laut Karte und auch Beschilderung müssen wir auf der 50 sein. Wir drehen und fahren die nächste Abzweigung ab. Ach ne, da ist doch die in der Karte von 2005 ausgezeichnete „50“ mal einfach in „520“ geändert worden. Auf einer guten Piste erreichen wir einen Fjordeinschnitt, der bis zum Bau eines mautpflichtigen Tunnels Ringstraße war. Die jetzige „47“ ist landschaftlich ausgesprochen reizvoll und kaum befahren. Nach Þingvellir biegen wir auf die „48“ ab, eine ausgesprochen gute Straße, ein breites Tal und so gut wie kein Schnee. Mitten auf der Straße liegt ein großer Hammer. Na, wenn das so weitergeht, haben wir bald unseren 2. Werkzeugsatz an Bord. Nach ein paar Kilometern liegt Schnee auf der Straße, noch ein paar Kilometer weiter ist alles weiß, wohin man auch sieht. Lediglich die gelben Markierungsstangen ragen aus dem Schnee heraus und zeigen uns wo es lang geht. Da aber schon 2 bis 3 Fahrzeuge gefahren sind, ist die Schneetiefe gut zu erkennen, was uns sehr weiter hilft. Spannend ist diese Fahrt durch die weiße Welt trotzdem. Schließlich bringt uns die geräumte „36“ schnell nach Þingvellir, die bedeutendste historische Stätte Islands am Nordufer des größten Sees Islands. Hier wurde 930 das Alþing gegründet, eine gesetzgebende Versammlung aller freien und volljährigen Männer. Die Teilnahme war verpflichtend. Man konnte sich aber auch vertreten lassen. Wichtige Gesetze wurden hier erlassen und Rechtsstreitigkeiten geschlichtet. Þingvellir war ein idealer Versammlungsort, insbesondere bildete die Felswand der Almannagjá-Schlucht (Allmännerschluft) einen natürlichen Hintergrund und eine gute Akustik für die Redner. Der Lögberg diente als

Plattform, von der aus der Gesetzessprecher alle Gesetze der Nation verlas. Heute tagt das isländische Parlament in Reykjavík. Die Senke von Þingvellir gehört zu einem der größten Grabensysteme. Hier driften die nord-



amerikanische und die eurasische Kontinentalplatte langsam auseinander, was sich in tiefen Rissen in der Almannagjá zeigt. Bei einem Gang durch die Schlucht setzt sich Jörgen von mir ab und wandert, einigen Fußspuren folgend, in eine Schlucht. Ich erklimme inzwischen den Lögberg und genieße bei diesem herrlichen Sonnentag die einmalige Aussicht in die Þingvellir-Senke. Jörgen wandert weiter in dieser Schlucht. Nach einiger Zeit verlieren sich die Fußspuren. Aber umdrehen will er nun auch nicht mehr. Er erklettert eine Felswand und registriert frustriert, dass nur eine weitere Schlucht mit einer erneuten Felswand folgt. Jörgen klettert wieder hinab und wandert weiter in der bisherigen Schlucht. Nach ca. einer halben Stunde werde ich unruhig. Von oben kann ich erkennen, dass die Schlucht ohne Ausgang immer weiter nach Südwesten führt. Irgendwie hatte ich gehofft, dass er umdreht. Nach

langer Zeit höre ich einen Pfiff von unten. Unten auf der Straße steht er und schwenkt seine Mütze. Schließlich hat er auch gemerkt, dass es keinen Ausgang gibt und ist eine andere Felswand hochgeklettert, die ihn in die Senke führte. Er ist völlig durchgeschwitzt, als ich ihn an der Kirche mit den vier Holzhäusern treffe.

Der kürzeste Weg zu unserem nächsten Ziel, dem Geysir, führt über die Straße „365“ von West nach Ost. Am Abzweig erkennen wir keine Einschränkungen für die Befahrbarkeit der Strecke. Aber bereits nach ein paar Kilometern wird der Schnee höher und die Piste ausgesprochen schlaglochreich. Wir fahren über eine Kuppe und bleiben abrupt stehen. Ca. 500 m vor uns steckt ein Pkw in einer tiefen Schneewehe. Davor ein Geländewagen. Die Insassen stehen hilflos vor dem Wagen. Langsam fahren wir hin. Während Jörgen unser Abschleppseil auspackt suchen die anderen die Vorrichtung, an der der Abschlepphaken hinten an dem Mietwagen angebracht werden kann. Hinter einer Klappe ist sie versteckt. Der MAN schleift den Pkw ca. 500 m rücklings über den Schnee, bis er auf einigermaßen sicherem Terrain steht. Der Österreicher, der eigentlich gewohnt ist im Schnee fahren, ist froh und will nun doch lieber auf das Befahren von 3-stelligen „Straßen“



verzichten. Wir treffen ihn und seine Frau später am Gullfoss wieder. Sein Fahrzeug hat durch die Aktion keinen Schaden genommen. Der tiefe Schnee und die Schlaglöcher begleiten uns noch ein paar Kilometer, dann haben wir die Schneeverwehungen überwunden. Nur die Schlaglöcher bleiben uns bis zum Erreichen der asphaltierten Straße erhalten.



Den Namen Geysir gibt es seit 1647, als ein Bischof ihn für heiße Springquellen verwendete. Der große Geysir war Ende des 19. Jahrhunderts bereits versiegt, als ihn ein Erdbeben im Jahr 2000 wieder aktivierte. Heute sprudelt er unregelmäßig ein paar Mal am Tag. Aber er hat einen kleineren Bruder, den Strokkur, das Butterfass, der regelmäßig alle paar Minuten seine bis zu 25 m hohe Fontäne in die Luft jagt. In dem ganzen Gebiet gibt es heiße Quellen. Es zischt und dampft, das Wasser in einigen Pötten ist ausgesprochen heiß, Warnschilder weisen darauf hin. Und überall liegt der Schwefelgeruch in der Luft. Während wir auf einen Ausbruch des Strokkur warten, zischt auf einmal der große Geysir einen dicken Wasserstrahl in die Höhe. Nicht ganz so hoch, aber immerhin. Obwohl wir ein fantastisches Wetter haben, ist es sehr kalt. Die Wassersäulen enden deshalb immer sehr schnell in Dampf- fontänen.

Nicht weit von den Geysiren stürzt sich ein mächtiger Wasserfall, der Gullfoss über zwei Kaskaden in die Tiefe. Insgesamt 32 m fallen riesige Wassermassen in die Hvítá. In den 20iger-Jahren des 20. Jahrhunderts sollte hier von ausländischen Unternehmen ein großes Wasserkraftwerk gebaut werden. Aber die Tochter des Bauern zu dessen Land der Wasserfall gehörte, kämpfte, auch unter Androhung sich in die Fluten des Wasserfalls zu stürzen, gegen den Verkauf von isländischem Boden. Es hat gewirkt, denn seit 1979 steht dieses beeindruckende Naturerlebnis unter Naturschutz. Wir genießen es, den Sprühnebel des „Goldenen Wasserfalls“ ins Gesicht zu bekommen. Ein Fußpfad führt nahe an das Wasser heran. Plötzlich erscheinen immer wieder Regenbögen, die dieses Naturschauspiel noch unwirklicher erscheinen lassen. Wir lassen den Gullfoss auch noch vom oberen Parkplatz auf uns wirken, von wo aus wir einen guten Gesamtüberblick haben. Etwas später sehen wir erstaunt in rund 10 km Luftlinie entfernt eine riesige Wasserfontäne, die nur der große Geysir ausgestoßen haben konnte.



Reykjavík, die Hauptstadt Islands können wir natürlich auf unserer ersten Islandreise nicht ignorieren. Es gibt nicht viele kostenfreie Parkplätze in Reykjavík. Die ersten, die wir ansteuern, sind hoffnungslos überfüllt. Schließlich



finden wir doch noch einen Platz beim alten Zentrum. Das neue Rathaus Reykjavíks ist unter den Isländern umstritten, da es teilweise in den vogelreichen Tjörnín-See hineingebaut wurde. Der Krach der Singschwäne ist schon von weitem zu hören. Aber dem ersten Eindruck nach tummeln sich wirklich viele verschiedene Wasservogelarten auf dem Stadtsee. Im Rathaus ist eine sehenswerte riesige Reliefkarte Islands ausgestellt, die wunderbar die geologische Struktur zeigt. Ich finde es ausgesprochen interessant, unsere bisherige Reise auf dieser Karte nachzuvollziehen. Gleich in der Nähe ist das Alþingi-Haus, in dem seit 1881 das Parlament tagt. Auch die älteste Kirche der Stadt, die Lutherische Domkirche aus dem Jahr 1796 ist nicht weit entfernt. Das angeblich älteste erhaltene Haus von Reykjavík in der Aðalstræti 10 wird gerade von Grund auf renoviert. Trotzdem haben wir den Eindruck, dass das Gesamt-Stadtbild der Altstadt nicht gerade schön ist, da

häufig moderne Gebäude einfach „hineingesetzt“ wirken. Einen Eindruck über die Preise von isländischen Wollwaren, Fellen und weiteren Handarbeiten holen wir uns in den Souvenirgeschäften der Hafnarstræti.

Nachdem wir unterwegs auch schon mal einige Zeit die Autoschlüssel gesucht haben, ist dies wieder so ein Tag, an dem wir verschiedene Gegenstände vermissen u.a. ein Taschenmesser und eine Kreditkarte. Erst nach längerem Suchen bzw. durch Zufall finden wir sie wieder. Ob hier nicht doch Elfen oder Trolle im Spiel sind? Diese Überlegungen kommen bei mir auf, als wir Islands bekannteste Elfenstadt, Hafnarfjörður passieren. Hier gibt es sogar Stadtführungen zu den Elfensiedlungen, auch einen Plan, in dem die Aufenthaltsorte der Elfen verzeichnet sind.

Reykjanes, die Halbinsel südlich von Reykjavík hat einiges zu bieten. So driften auch hier die Kontinentalplatten Amerikas und Europa auseinander. Anschaulich präsentiert wird das durch eine Brücke, auf der man bequem zwischen den Kontinenten wechseln kann. Wir erreichen Reykjanesvíti, die südlichste Spitze Reykjanes mit dem Leuchtturm. Jörgen fährt den MAN an den Rand der Klippen. Da es stürmt und regnet, verzichte ich auf einen Spaziergang. Durch den Nebel kann man sowieso nicht weit sehen. Alles Sehenswerte sehe ich auch vom MAN aus. Auf dem Weg zurück erreichen wir das Solfatargebiet von Gunnhver, in dem es wieder dampft und zischt.



Sichere Wege führen uns zu einem graublauen Kondensatsee. Was kann man an so einem miserablen Tag nur anfangen? Wir gehen baden! Die berühmte Blaue Lagune (Bláa Lónið) ist nicht weit. Nachdem wir den stolzen Preis von 1400 ISK pro Person hingeblättert haben (gültig von 10 – 20 Uhr), erhalten wir ein Armband, über das das Öffnen und Schließen eines Schrankes sowie der Erwerb von Snacks, Eis und Getränken in der Cafeteria abgewickelt wird. Abgerechnet wird beim Verlassen des Bades. Die Blaue Lagune liegt in einem Lavafeld und ist ein vollständiges Freibad. Es wird mit Wasser gespeist, das ein Kraftwerk aus zwei Kilometern Tiefe fördert. Das noch ca. 70°C heiße kieselensäure- und mineralsalzhaltige Wasser wird mit kaltem Wasser gemischt, so dass die Wassertemperatur ständig 38°C beträgt. An manchen Stellen jedoch ist es sehr heiß (so „gefühlte“ 45°C). Um das gesamte Bad zu überblicken müssen wir uns schon kreuz und quer durch das Wasser bewegen, denn vor lauter Dampf sehen wir zunächst gar nichts. Aber relativ schnell entdecken wir einen Wasserfall und verschiedene Saunen. Eine davon ist in einer dunklen Lava-Grotte untergebracht, eine in einer etwas helleren Lavahöhle und die dritte ist eine finnische Sauna. Die Benutzung ist im Preis inbegriffen. Es stehen auch Gefäße herum, aus denen sich jeder mit dem mineralhaltigen Schlamm Schönheitsgesichtsmasken auflegen kann.



Am nächsten Tag ist es trübe, aber es regnet wenigstens nicht mehr. Auf unserem Weg geraten wir im Nebel von einer Behelfsstrecke auf eine Neubaustrecke, die eigentlich gesperrt ist. So müssen wir den Bauarbeitern, die Erde heranschaffen oder sie mit einer Raupe verarbeiten den Vortritt lassen. Selatangar, so heißt eine wirklich raue Küste im Süden von Reykjanes. Hier können wir die Urge-
 walt des Meeres gut nachvollziehen. Baumstämme und Teile von gestrandeten Schiffen sowie Fischernetze sind weit in das Land hineingetragen worden. Früher hatten Fischer hier ihre Unterkünfte zum Teil in die Lava-Felsen hineingebaut. Wir streifen fasziniert durch diesen wilden ursprünglichen Küstenabschnitt aus erstarrter Lava, immer auf der Suche, etwas Besonderes zu entdecken. Hier hätten wir uns wieder mal gerne länger aufgehalten. Aber eine typische isländische Landkirche und ein weiteres „stinkendes“ Geothermalgebiet, Seltún, mit seinen heißen

Quellen und blubbernden Schlamm-pötten wartet auf uns. Wir beschließen, so lange wie möglich an der Küste entlang zu fahren und erreichen in Stokkseyri ein altes grasbedecktes Fischerhaus. Nur 6 Betten und eine Feuerstelle befinden sich darin. Etwas weiter kommen wir an einer mit Wasserkraft betriebenen Butter- und Käserei von 1905 vorbei. Mehrere Farmer hatten diese früher betrieben. Die Ausstattung und Möblierung ist durch die Fenster gut zu erkennen. Auch ein Kontor gab es. Wir machen einen Umweg über Keldur, wo alte Torfhäuser stehen und ein unterirdischer Gang sein soll. Leider hat das Museum nur im Sommer geöffnet. Kurz vor dem 40 m hohen Seljalandsfoss wollen wir auf der „249“ dorthin gelangen. Es liegt ja schließlich kein Schnee. Aber die Durchfahrt durch den Fluss ist gesperrt. Am Wasserfall angekommen, hat Jörgen nichts Besseres zu tun, als gleich hinter ihm hindurch zu gehen. Als er auf der anderen Seite wieder ankommt, ist er durch die Gischt völlig durchnässt.

Es ist immer noch diesig und regnerisch, als wir das Skoga-Heimatmuseum erreichen. Das Museum öffnet um 11 Uhr. Leider war es erst 10 Uhr. Aber hier ist alles no Problem. Nachdem wir unsere 700 ISK (inkl. 350 ISK für das Freilichtmuseum) hingeblättert haben dürfen wir uns in dem wirklich interessanten Museum frei bewegen. Eine unglaubliche Sammlung unterschiedlichster Geräte und Kulturgüter sind hier zusammengetragen und liebevoll ausgestellt worden. Die anschaulichen Erläuterungen und Geschichten der Utensilien sind meistens auch ins Deutsche übersetzt worden. Das Freilichtmuseum besteht aus einem grasbedeckten Hof mit Ställen, einer Schule, einer Kirche, weiteren Häusern mit Stall in der Mitte und einem zweistöckigen großen Wohnhaus. Alles war entsprechend der Zeit möbliert. Extra für uns wird auch das Transportmuseum aufgeschlossen, das Fahrzeuge, Geländefahrzeuge, Telekommunikation, alte Radios, Fernseher und Waschmaschinen usw. zeigt. Während der gesamten 2-stündigen Besichtigung regnet es. Dabei haben wir so gehofft, dass das Wetter für den Besuch des 60 m hohen und 25 m breiten Skogafoss aufklart. Auch um diesen beeindruckenden Wasserfall rankt sich eine Legende. Der Landnehmer Prasi versteckte einst eine Goldkiste hinter dem Wasserfall. Er riet damals einer Frau, ihren Sohn auf seinen Namen zu



taufen und ihn bis zu seinem 12. Lebensjahr nur mit Schafs- und Pferdemilch zu ernähren. Dann solle er zum Wasserfall gehen und er findet die Goldkiste. Leider kam der junge Prasi zu spät und er erwischte nur den Griff der Goldkiste. Dieser ist neben dieser Geschichte im Skoga-Heimatismuseum zu sehen. Der beeindruckende Skoga-Wasserfall liegt in Nebel eingehüllt dunkel vor uns. Stufen führen den Berg hinauf. Gezählt habe ich sie



nicht, aber es müssen mindestens 70 m Höhenunterschied sein. Beim Aufstieg gerate ich einige Male ziemlich außer Atem. Die Stufen enden in einem glitschigen Pfad oberhalb des Abbruchs, wo sich die Fluten donnernd in die Tiefe stürzen. Leider ist hier oben auch nicht mehr zu sehen als viel Nebel. Wir fahren weiter zum südlichsten Punkt Islands, Kap Dyrhólaey. In diesem Teil ist Offroad-Fahren, Übernachten und Zelten strikt verboten. Auf einem Felsen, auf dem alte Bootswinden stehen können wir wenigstens ein wenig auf das Meer hinaus sehen. Selbst ein Spaziergang am schwarzen steinigen Strand macht bei diesem Wetter keinen Spaß. Wir fahren hinauf zum Leuchtturm, der hier oben in Nebel eingehüllt auch nur schlecht zu sehen ist. Auf der Abfahrt lichtet sich der Nebel ein wenig, aber wir sehen keinen Grund bis zum Abend zu warten, bis wir gute Sicht haben. Auch die Temperatur steigt an. 10°C haben wir inzwischen. In dem

Ort Kirkjubæjarklaustur (ich glaube inzwischen, das einzige an das ich mich hier nie gewöhnen werde, sind diese unaussprechlichen Namen) gibt es Basaltsäulen, die von Gletschern und Wasser derartig glattgeschliffen sind, so dass sie von oben betrachtet wie das Werk eines guten Fliesenlegers aussehen. Kirkjugolf, „Kirchenfußboden“ wird der hier genannt.

Der nächste Tag wischt die Erinnerung an das Wetter der letzten 1 ½ Tage einfach weg. Bei herrlichstem Sonnenschein besuchen wir die kleinste Torfkirche Islands in Nupsstaður. Sie ist nur 6 x 2,5 m groß, aber es finden 35 Menschen darin Platz. Jörgen merkt schmerzhaft, wie klein diese Kirche ist, als er sich den Kopf an einem Balken stößt. Hinter der Kirche ist der Postreiter Hannes Jónsson (1880-1968) begraben, der beste Führer durch den schwarzen Sand der Skeiðarásandur und über den Gletscher Skeiðarájökull. In dem Nationalpark Skaftafell angekommen, stellen wir uns auf den unteren Parkplatz. Die Weiterfahrt ist nur vom 1.6. bis 1.9. mit Genehmigung der Parkverwaltung erlaubt. Uns interessiert besonders der Svafíofoss (schwarzer Wasserfall). Bis dahin sind es 1,4 Kilometer. Die ersten 700 Meter gehen sehr steil bergan. Jörgen geht beschwingt vorweg, ich, ziemlich außer Atem, hinterher. Besser wird es, als es nur noch mäßig bergan geht und schließlich auch bergab. Entschädigt werden wir für unsere Anstrengungen durch einen besonders schönen Wasserfall. Er wird durch schwarze Basaltsäulen eingerahmt, von denen sich der weiße Schnee rund um das Becken, in das sich der Wasserfall ergießt, eindrucksvoll abhebt. Jörgen setzt sich auf einen Felsen am Ende des Svafíofoss und genießt das Naturschauspiel.



Beim nächsten „Sehenswert“-Schild Svinafellsjökull kommen wir direkt an den Rand einer Gletscherzunge. Jörgen kann nach einer (meiner Meinung nach) ziemlich gefährlichen Kletterei das Eis sogar anfassen. Aber es ist ziemlich dreckig. Auch in dieser Idylle könnten wir ein wenig länger verweilen, aber die lästigen dicken Fliegen nerven. Es ist auch ausgesprochen windstill. Direkt an der Ringstraße erreichen wir den Gletschersee Jökulsárlón und damit ein wunderbares Naturspektakel. Der Gletscher Breiðamerkurjökull kalbt in den Gletschersee und riesige Eisstücke schwimmen darin auf dem 250 m langen Abfluss dem Meer zu. Als wir ankommen, ist gerade Ebbe und die Eisberge liegen regungslos im Gletschersee. Nur die dünnen Eisschollen bewegen sich. Bei Sonne und 16°C ein



fantastischer Anblick. Wir fahren zurück zum zweiten Gletschersee, dem Fjallsárlón. Der Gletschersee ist fast zugefroren. Aber auch hier finden wir große Eisberge. Bei diesem tollen Wetter holen wir die Stühle raus und freuen uns über den Sonnenschein. Plötzlich hören wir ein lautes Knacken. Der Gletscher kalbt. Kurz darauf noch ein Knacken. Jetzt werden wir neugierig, packen unsere Stühle, das Fernglas und nehmen Beobachtungsplätze auf einem Hügel ein. Aber hier können wir nichts mehr ausmachen. Die Sonne verschwindet und es wird zunehmend kälter. Da wird es uns schließlich in unseren T-Shirts zu kalt. Jörgen ist nachts noch unterwegs, da Nordlichter am Himmel erscheinen. Ich bin leider zu müde.

Am nächsten Morgen ist es sehr neblig, regnerisch und wir haben nur 3°C. Was für ein Gegenpol zum Vortag. Wir fahren die Pisten im Gletscherbereich entlang und kommen an einen Gletschersee und einen Ablauf. Zumindest ist es das was wir sehen – und das ist nicht viel, eigentlich gar nichts. Also zurück zur Ringstraße. Am Jökullsárlón fließen die Eisberge jetzt langsam dem Meer zu. Die Sicht wird etwas besser, zumindest zum Meer hin. Nach einer kleinen Rundfahrt durch Höfn bereiten wir uns auf die Passüberquerung des Almannaskarð vor. Aber hier gibt es seit 2005 einen Tunnel.

In der Lon wollen wir die F980 befahren – zumindest ein Stück. Die Beschreibung im Reisebuch ist reizvoll. Aber ein entgegenkommender Isländer gibt uns unmissverständlich zu erklären, dass die Strecke gesperrt ist. Na, ja, dann fahren wir eben in die andere Richtung. Dieser kleine Abstecher zum Meer beschert uns ein kleines Rudel Rentiere. Es wird zunehmend kälter. Abends haben wir schon -3,9°C also 20°C weniger als gestern Abend. Es schneit mal wieder. Am nächsten Morgen scheint wieder die Sonne und alles sieht viel freundlicher aus. Dennoch, der Osten ist wesentlich rauer als der Westen und der Süden, sogar als der Norden. Die Fahrt entlang den Fjorden ist wunderschön. Die Serpentina-Fahrt auf den 478 m hohen Pass Breiðdalsheiði ist wieder mal ziemlich spannend, da die Strecke unter dem Schnee vereist ist. Aber bei dem schönen Wetter haben wir natürlich keine Probleme und müssen auch keine Schneeketten aufziehen. Nicht weit hinter dem Pass nimmt die Verkehrsdichte deutlich zu und kurz vor Egilsstaðir treffen wir auf viele Lkws. Wir biegen ab zum Lögurinn-See.



Hier soll ein See-Ungeheuer sein Unwesen treiben – dabei wirkt alles so freundlich. Am südlichen Ende des Sees steht eine Kirche mit einer prachtvoll geschnitzten Eingangstür aus dem 12. Jahrhundert. Das Original befindet sich im Museum von Reykjavík. Aber nun sind wir gespannt auf einen Blick in das Hochland. Dafür befahren wir die F910, die sich in Serpentina den Berg hinaufwindet. Oben angekommen ist alles relativ plan. Es liegt zwar relativ viel Schnee, aber die Straße ist gut zu befahren. Sie führt zum größten Staudammprojekt in Island. Wir kommen an Hinweisschildern zu Sehenswürdigkeiten vorbei (z.B. dem Snæsfjell). Aber durch die hohen Schneeverwehungen ist nicht einmal die Streckenführung der ersten 100 Meter der unmarkierten Pisten zu erkennen. Kurz nach dem Fluss Jökulsa á dal ist unsere Fahrt plötzlich zu Ende. Wir befinden uns am Lager für den Staudambau. Hier weht ein sehr, sehr eisiger Wind. Drei 200m hohe Staudämme sollen die Karahnjúkar-Schlucht in einen ca. 57 km² großen Stausee verwandeln. Dieses sehr umstrittene Staudammprojekt soll Strom für ein Aluminiumwerk liefern, das in den Ostfjorden entsteht. In diesem Zusammenhang soll auch ein neuer Hafen entstehen. Die Wirtschaft Ostislands soll durch das Projekt gestärkt, und die Landflucht der Menschen gestoppt werden. Der Bau ist in vollem Gange, obwohl u.a. wichtige Rentier-Aufzuchtgebiete in den Fluten versinken werden. Auch die unmittelbare Nähe zum 8400 km² großen und bis zu 1000 m dicken Gletscher



Vatnajökull, dem größten Gletscher Europas und die unter ihm schwelenden aktiven vulkanischen Kräfte stellen nicht gerade ein Sicherheitszeugnis für solch einen gewaltigen Staudamm dar. Wir suchen uns auf einer teilweise markierten Piste einen einigermaßen geschützten Übernachtungsplatz. Jörgen will noch ein paar Fotos machen, ist aber sehr schnell wieder da. Es ist sehr eisig. Kurz vor Sonnenuntergang haben wir schon -10°C im Windschattenbereich. Nachts fällt das Thermometer (windgeschützt) auf $-15,8^{\circ}\text{C}$. Mit dem Wind kommen wir auf gut $20^{\circ}\text{-}25^{\circ}\text{C}$ Kälte.

Morgens um 8 Uhr sind es noch -13°C . Die Heizung fällt aus. Wahrscheinlich ist der Diesel geflockt, obwohl es sich um Winterdiesel handelt. Auch der Filter unserer Brauchwasserpumpe ist trotz zusätzlicher Isolierung vom Frost zersprungen. Hoffentlich springt der MAN an. Oh Mist, der erste Versuch scheitert. Beim zweiten Versuch springt er ausgesprochen schwerfällig an. Ganz langsam tuckern wir zurück auf die befahrene Piste. Je länger warmer Diesel in den Tank kommt, umso schneller kommen wir voran. Schön kann man das Wetter nicht nennen. Die Sonne scheint, aber der Schnee wird mit einem enormen Tempo über das Hochland und die Straße gefegt. Kurz nach einem „Achtung Rentiere“-Schild beobachten wir plötzlich große Herden von Rentieren - die Tiere sind auch nicht besonders scheu.



Auf der Fahrt von Egilsstaðir zum Fährhafen Seyðisfjörður müssen wir wieder über den hohen Pass. Auf der Hochebene kann Jörgen durch das Schneetreiben überhaupt nichts mehr sehen und muss anhalten. Alles ist nur noch weiß. Also doch „Eisland“. Es schneit und stürmt. Als wir dann jedoch in der Warteschlange zur Einschiffung nach Hanstholm stehen, wird uns beiden wehmütig ums Herz. Diese tollen Eindrücke haben wir um diese Jahreszeit niemals erwartet. Tschüss, Island, vielleicht sehen wir uns bald wieder.



Ein Bericht von Rita Terjung und Jörgen Hohenstein © 2006

Weitere Reiseberichte und GPS-Koordinaten unter www.amr-outdoorwelt.de