

Gummikühe unterwegs

Fahrt nach Thule (Island)

5. – 20. Juni 2004

Þ = Þingvellir, gesprochen Thingvellir, wie engl. th (ti-eidsch)

ð = Seyðisfjörður, der Buchstabe wird nicht mitgesprochen

Routenskizzen am Ende des Artikels, Thule: altsprachlicher Begriff für abgelegenen Ort

Sonnabend, 5. Juni, 15° C, bewölkt, sonnig

514 Tageskilometer

Um 05.00 Uhr morgens werden wir im heimatlichen Himmelbett elektronisch sanft geweckt und wollen es nun endlich wissen: Heute soll es gen Island gehen, dem alten Thule der Nibelungen, dem Land der Kontraste, mit Wasser & Wüste und Feuer & Eis.

Zu dem Inselland am Polarkreis soll uns das neue Flaggschiff der färingischen Reederei „Smyril-Line“ bringen. Dazu haben wir vor ca. 6 Monaten die Kabinen für Hin- und Rückreise gebucht, 2-Bett-Außenkabinen mit eigener Dusche und WC. Der reine Fahrpreis pro Person und 1 Motorrad beträgt ca. € 1260,- für Hin- und Rückfahrt. Da wir mit unseren beiden Boxer-BMWs (R75/6 & R60/5) fahren möchten, wären wir rechnerisch mit alten DM 5000,- dabei. Nun wollen wir ja nicht im Nichts noch unser Zelt abends aufbauen müssen und entscheiden uns für die Kategorie der Land-Hotels und Zimmer mit eigener Dusche, Bad & WC. Hier schlägt die Übernachtung mit ca. € 160 – 200 pro Zimmer mit Frühstück zu Buche. Dazu noch Verpflegung und Benzin für Annegret und mich, bzw. die immer treuen Gummikühe.

Mehr zufällig werden wir dann auf einen subventionierten Pauschalpreis der Reederei aufmerksam: € 1569 pro Person, inklusive 1 Fahrzeug für 2 Personen, Kabine nach Wunsch und 7 Nächte Hotel auf Island in der besten Kategorie, dazu den Zwangshotelaufenthalt auf den Färöer-Inseln, in Torshavn, 2 Nächte im First-Class-Hotel Förojar mit Frühstück. Das 2. Motorrad wird uns mit zusätzlichen € 124 berechnet, was wir vom Platzbedarf für unsere 2 kleinen Kfz nicht nachvollziehen können, wollen es aber an diesem Ärgernis nicht scheitern lassen und buchen diesen Angebotstermin Abfahrt 5. Juni. Nur hier gilt der Spezialpreis. Eine Abfahrt später verteuert sich die Reise noch einmal um € 600 pro Person. Auch Heino & Helga Lucht haben Interesse und buchen ebenfalls unseren Termin.

Es hat in der vergangenen Nacht viel geregnet in Hamburg. Doch ist es am Morgen trocken, als wir um 07.00 Uhr am vereinbarten Treffpunkt, der ESSO-Station Karlshöhe, unsere Reisefreunde erwarten. Das Fahrzeug der beiden ist schwer beladen mit 2 seitlichen Koffern, einem großen Topcase achtern und einem stattlichen Tankrucksack auf dem breiten Langstrecken-Tank. Dazwischen haben sich Heino & Helga auf der kleinen Sitzbank verkeilt und rollen stolz auf das Tankstellengelände. Nach kurzer Begrüßung starten wir über Duvenstedt/Puckaff und Kisdorfer Wohld mit Ziel A7 Kaltenkirchen. Hier rollen wir bei wenig Verkehr mit Kurs Nord bei Tempo 120 km/h dem Skagerak entgegen. Der dänische Fährhafen Hanstholm ist unser heutiges Etappenziel. Mit ca. 500 Kilometern für uns auf den bequemen BMWs kein Problem. Jede Gummikuh hat 2 Krauser-Koffer links und rechts, Volker zusätzlich einen kleinen Tankrucksack für die stets griffbereite Nikon und den Castrol-Ventilschutz für den Motor der R75/6, der noch immer nach verbleitem Benzin lechzt. Hinten auf dem Gepäckträger noch eine wasserdichte, signalrote Gummi-Gepäckswurst geschnallt, haben wir genug Stauraum für Bekleidung und Ausrüstung für die

nächsten 2 Wochen. Unsere beiden Mitreisenden steht auf der einen Maschine nur der halbe Platz zur Verfügung. Da muss noch sehr viel mehr mit Vernunft und Verstand gepackt werden, als bei uns, die auch schon bei jedem Teil genau überlegen, ob es wirklich gebraucht werden wird.

Bereits in Vejle verlassen wir die Autobahn bei schönstem Wetter und fahren in nordwestlicher Richtung auf Straße 18 bis Herning und auf Str. 11 in Richtung Thistedt. Ab Ydby rollen wir über die Nebenstrecke entlang der Küste bis zu unserem Ziel Hanstholm, wo wir mit mehreren Verschnaufpausen gegen 16.00 Uhr einrollen. Die neue weiße „Norröna“ (Nordland) liegt dominierend im kleinen Fischerhafen und wir genießen das nahezu levantische Ambiente der norddänischen Küste bei Sonnenschein. Wir finden abseits ein warmes Plätzchen, wo wir das erste Mal eingehend unsere Reiseunterlagen studieren. Die Entladung der angekommenen Kfz aus dem Schiffsbauch hat gerade erst begonnen und wir melden uns gegen 18.00 Uhr beim Check-In der Smyril-Line. Schon hier erhalten wir unsere Bordkarten und elektronischen Kabinenschlüssel. Nachdem wir unsere Unterlagen haben, dürfen wir mit den Motorrädern vorziehen bis hin zur Verladerampe. Kaum dort angekommen, winkt uns das Ladepersonal in den Schiffsrumpf und weist mit dem Kopf auf das obere Ladendeck. Vorsichtig geht es die nass-glatten stählernen Laderampen hoch, dann steil nach oben im Schiffsrumpf auf das obere Autodeck. Auch diese Rampe ist wieder klatschnass und aus Stahlplatten. Zum Glück mit Riffelprofil. Dann bis vorn zum Anfang des Ladedecks an der Stirnseite zum Bug. Dort sind für ca. 20 Motorräder schwarz-gelbe, kräftige Rohrbügel angebracht. Wir werden angewiesen, die Motorräder zwischen diese Bügel zu parken und anschließend selbst mit den bereitliegenden Zurrgurten fachmännisch für schwere See zu sichern.

Es ist immer die gleiche Kalamität mit dem Ladepersonal. Motorräder zu sichern ist umständlich und individuell nach Fahrzeug unterschiedlich. Außerdem ist leicht etwas zu beschädigen und die Zurrung muss bei schwerer See überprüft werden. Verzurren wir selbst, sind wir auch dafür verantwortlich, kommen aber an die Fahrzeuge während der Überfahrt nicht heran, da das Ladendeck verschlossen bleibt. So hilft uns eine List: Heino und Volker nehmen Teile des Gepäcks und bringen es zur Kabine. Die Frauen bleiben bei den Fahrzeugen und machen einen hilflosen Eindruck. Das erweckt spontan das Mitleid der Ladeoffiziere, die sich schnell wie gelernte Kavaliere mit den Zurrgurten an den Maschinen betätigen. Fachmännisch ist das Ganze in kurzer Zeit gesichert nach allen Seiten. Unschuldiger pfeifend tauchen dann Heino & Volker wieder auf, um den Rest des Gepäcks zur Kabine zu bringen. Wir verabschieden uns von den Krädern für die nächsten 2 Tage und richten uns in den modernen und freundlichen Doppel-Außenkabinen häuslich ein.

Die neue „Norröna“ ist 2003 bei Flender in Lübeck vom Stapel gelaufen, hatte im Winter bei schwerem Wetter auf den Färöern eine kleine Havarie, wurde bei Blohm & Voss in Hamburg repariert und verkehrt einmal wöchentlich auf der Route Hanstholm

(DK) – Torshavn, Färöer-Inseln (FO) – Bergen, Norwegen (N) – Lerwick, Shetland-Inseln (GB) – Torshavn, Färöer-Inseln (FO) – Seidisfjörður. Island (IS) – Torshavn, Färöer-Inseln (FO) – Lerwick, Shetland-Inseln (GB) – Hanstholm (DK). Wer nach Island möchte, steigt in Torshavn aus, schläft 2 Nächte im Hotel auf den Färöern und geht dann wieder auf das Schiff, welches zwischenzeitlich Bergen und Lerwick angelaufen hat. So bildet man über Torshavn einen Sammelverkehr aus Norwegen, Dänemark und England nach dem östlichen Island. Unser Schiff ist 164 m lang und 30 m breit, 36.000 BRT Verdrängung, 8 Decks und Platz für 1.482 Passagiere und 800 Fahrzeuge. Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit liegt bei 17 – 19 Knoten. Es sind ca. 1.200 Kilometer zwischen Hanstholm und Torshavn und ca. 450 zwischen Torshavn und Seidisfjörður.

Nachdem wir uns erfrischt und umgezogen haben, treffen wir uns in der Cafeteria, dem eigentlichen Dreh- und Angelpunkt neben der eigenen Kabine für die Fahrgäste während der Seereise. Im Restaurant berechnet man für das Buffet DKR 200 (€ 25) oder à-la-carte z. B. das Brustfilet vom Papageientaucher für DKR 180 (€ 24). Der Flaschenpreis des angebotenen Tischweines würde einen Franzosen vor Schreck über Bord springen lassen. Daher kommt es, dass frisches Wasser mit viel Eis aus dem Krug praktisch bei jeder Hauptmahlzeit, außer dem Frühstück, das bevorzugte Tischgetränk ist. Im Restaurant errechnen wir einen Rechnungsbetrag von ca. € 90 total und winkendankend ab. Für das Geld können wir in Deutschland besser essen! In der Cafeteria bedienen wir uns selbst mit 2 Smörebröd und Kaffee und zahlen dafür ca. DKR 100 (€ 12) pro Person. Die Schiffszeit ist färingisch und wir stellen unsere Uhren eine Stunde vor. Im Shop erstehen wir Coca-Cola im Sechser-Pack und sitzen in der Raucherlounge und verdünnen die Cola mit unserem mitgebrachtem 54prozentigem Übersee-Rum und fahren in den Sonnenuntergang, bis wir um 23.00 Uhr in die bequemen Betten fallen.

Sonntag, 6. Juni, 13° C, sonnig

Auf See

Die Nacht auf See ist absolut ruhig. 4 Beaufort Wind. Um 09.30 Uhr treffen wir uns zum schmalen Frühstück für € 6p. P. wieder in der Cafeteria. Anschließend begeben wir uns auf Deck 8, dem Sonnendeck. Auf der GPS-Anzeige beim Zahlmeisterbüro sehen wir, dass wir durch das Bohrfeld Ecofisk die Bohrinsel Hartung querab passieren. Pünktlich gegen Mittag verabschiedet sich die Sonne und Nieselregen setzt ein. Jetzt ist es gute Zeit, unseren Aufenthalt auf den Färöern ausflugsmäßig zu verplanen und einen Mittagsschlaf zu tätigen. Die Dünung wird stärker und Annegret im gleichen Maße ruhiger und verabschiedet sich früh in Ihre Koje. Der Rest der Truppe verdünnt noch einmal die Cola und liegt ab 23.00 im Bett.

Montag, 7. Juni, 13° C, leicht bewölkt

297 Tageskilometer

Der Wecker erfüllt gnadenlos seinen Auftrag um 04.00 Uhr morgens. Schiffszeit ist färingische Zeit und um 06.00 Uhr ist unsere planmäßige Ankunft in Torshavn auf den Färöer-Inseln. Eine Stunde vor der Ankunft müssen die Kabinen geräumt sein und die Passagiere halten sich mit dem Gepäck in den Gängen bereit. Annegret hat die Hoheit über die Gepäckstücke, deren Aufteilung und Inhalt. Detailliert behält sie den Überblick, was wo verstaut ist und in wenigen Minuten sind wir wieder fertiggestaut und damit abfahrtsbereit. Auf die Minute fliegen die Trossen über Bord auf die Kaifläche von Torshavn. Als routinierte Fahrgäste lassen wir uns Zeit. Es vergehen noch knapp 1,5 Stunden, bis wir den Boden der Färöer-Inseln unter unseren Pneus spüren. Das Hotel über der Stadt ist leicht auszumachen und Minuten später stehen wir vor dem Gebäude mit typisch begrasten

Dach. Unsere Zimmer stehen uns ab 14.00 Uhr zur Verfügung. Unser Gepäck dürfen wir jedoch im Gepäckraum lassen und sind wenig später abfahrtsbereit zur ersten Erkundung der Inselgruppe, bestehend aus 18 Inseln mit einer Gesamtfläche etwa halb so groß wie das Saarland. Die Südspitze Grönlands liegt südlicher und doch ist es auf den Färöern wärmer als in Grönland, was an dem Einfluss der Ausläufer des Golfstroms liegt. Wir befinden uns hier etwa 1500 Kilometer vom dänischen Kopenhagen und 475 Kilometer von der isländischen Ostküste entfernt. 45.000 Menschen leben auf den teilweise durch Brücken oder Tunnel verbundenen Inseln. Das Färingische ist eine eigene Sprache, die aus dem Nord-Germanischen stammt und im alt-wikingischen Sprachgebiet seine Wurzeln hat. Als ca. 1000 a. d. Harald Schönhaar in Norwegen das Land neu vereinen wollte, verließen viele Adlige mit ihrer Sippe das Land per Boot in Richtung Westen. Durch Berichte irischer Mönche auf Wanderschaft wussten die Wikinger bereits von neuem Land im fernen Westen. So machten sie sich auf, um dem norwegischen Herrschaftsanspruch zu entfliehen. Die mit weniger Angst vor der Krone ließen sich auf den Färöern nieder. Die Angsthasen flohen weiter bis nach Island und später Grönland. Befragt man hierzu allerdings die Isländer, fällt die Antwort etwas anders aus: Auf den Färöern blieben die seekranken Wikinger zurück, die Gesunden fuhren weiter nach Island, Grönland und auch nach Vinland (Nord-Amerika, Labrador).

Wir nehmen heute die alte Straße Nr. 10 ungetunnelt über die Berge. Bis auf 800 Meter über dem Meer führt uns der Weg durch dicke Wolkenschichten. Dann plötzlich reißt die Wolkendecke auf und vor uns der Blick von schmaler Straße hinunter in sonnige Fjorde, 800 Meter unter uns auf Meeresniveau. Wir befinden uns auf Streymoy und fahren bis zur Fischerstadt Vestmanna. Dort bieten Bootsbesitzer eine Schiffsfahrt zur offenen Westküste an. Vogelkolonien, Robben, Wale und bizarre Felshöhlen können bei passendem Wetter beobachtet werden. Die Wettervorhersage ist gut und wir werden für morgen 14.00 Uhr handelseinig. So queren wir anschließend Strymoy und fahren über eine Brücke rüber zur Nachbarinsel Eysturoy, hier nördlich via Eidi und Gjög, der kleine Fischerort ohne Hafen, nach Funningur. Kurze Rast und über Fuglafjörður zum Insel Süden nach Runavik. Hier tanken wir und erkundigen uns nach einem Restaurant etc. Man empfiehlt uns die örtliche Seemannsmission; hier sind wir die einzigen Gäste und stärken uns bei Fish 'n Chips und dem obligatorischen Frischwasser aus dem Eiskrug. Dermaßen gestärkt treten wir unsere Rückfahrt nach Torshavn an, via Kollafjörður, die neue Tunnelstrecke. Wegen des schönen Wetters wagen wir noch den Abstecher nach Södradalur. Gegen 18.30 Uhr schlagen wir wieder auf dem Hotelparkplatz auf und haben heute viel vom Land gesehen. Wir genießen noch ein lokales Starkbier an der Bar und schlummern gut in den harten Betten des ordentlichen Zimmers unseres 4-Sterne Hotels.

Dienstag, 8. Juni, 15° C, Kaiserwetter

157 Tageskilometer

08.30 Uhr Frühstück am reichlichen nordischen Buffet mit lokalen Fischspezialitäten. Wirklich sehr schmackhaft und wunderbar sättigend. So kommen wir gut über den Tag. Selbst unsere Wenig-Frühstückler erkennen die hiesige Notwendigkeit, Nahrung aufzunehmen, wenn welche angeboten wird. Es gibt nicht allzu viele Gelegenheiten hier. Eine Gasthof- oder Restaurant-szene gibt es auf dem Lande nicht. Ein abendliches Dinner ist spärlich und ruiniert den Jahresverdienst. Tischgetränke außer dem köstlich-kühlen H₂O sind absolut unerschwinglich und damit nicht mehr wirklich zu genießen.

Es zieht uns wieder auf unsere Bergstraße 10 und haben heute eine Traumaussicht mit ständig wechselnder Silhouette, nach

jeder Kurve immer atemberaubender. Von Streymoy führt bei Kvikvik ein 5 km langer Tunnel unter dem Meer hinüber zur Insel Vagar. Hier geht es am internationalen Flughafen vorbei bis nach Servagur. Hier pausieren wir bei einer Zigarette am kleinen Fischerhafen. Plötzlich kommt Aufruhr in das verschlafene Dorf am Meer. Fischer springen gestikulierend auf ihre kleinen Kutter, werfen die Leinen los und dampfen mit Vollgas fjordauswärts in Richtung Meer. Das erweckt natürlich unseren Forschungsdrang und wir folgen ihnen auf der Uferstraße bis zum Flecken Böur. Hier ist die Straße zu Ende und wir können nur drehen oder ins Wasser fallen. Wir entscheiden uns für das Ersthier und begegnen einem Polizisten, der mit einem Fernglas aus seinem Streifenwagen auf das offene Meer starrt. Diesen Insulaner befragen wir. Der Eingeborene spricht gutes Englisch und weist uns auf eine kleine Gruppe Fischerboote im offenen Meer hin. Wir erfahren, dass Dorschfischer eine Herde Grind-Wale entdeckt haben und versuchen, die Tiere unter Kontrolle zu behalten. Dazu brauchen die Männer jede Verstärkung, die aufzubringen ist. Daher dampfen alle Boote aus dem Hafen den Glückspitzen mit Vollgas zur Hilfe. Zur Zeit ist Hochwasser. Ziel der Fischer ist es, die Walherde zu kontrollieren und bei Niedrigwasser in den Fjord zu treiben. Ist das gelungen, wird der Fjord durch Fischerboote nach außen abgeriegelt. Dann will man nach alter Vorväterart die Tiere mit Booten auf das Ufer zu treiben. Bei Niedrigwasser sind die Strände breit und erleichtern das Anlandziehen und Schlachten der Tiere natürlich sehr. Noch sei der Fang jedoch nicht in trockenen Tüchern und häufig gelänge den intelligenten Säugern doch die Flucht ins offene Meer. Mit gemischten Gefühlen verlassen wir den Ort.

In einer Stunde müssen wir in Vestmanna bei unserem Bootsführer sein zu unserer Küstenfahrt zu Grotten und Seevögeln. Pünktlich rollen wir vor das kleine Büro, wo wir unsere Helme lassen können. Volker fragt die Dame des Hauses, ob sie schon etwas von der Walherde vor Vagar gehört hat. Sie verneint und verweist auf unseren Bootsführer, der am Vormittag den Küstenfunk gehört haben muss. So starten wir in Richtung Westen. Es ist ja erst Saisonbeginn und so sind wir mit einem weiteren Motorradfahrer aus Essen allein auf der Hochseeyacht mit 2x 200 PS. Langsam bewegen wir uns aufs Meer hinaus. Der junge Kapitän ist überzeugter Färinger. Er erzählt einiges über die Schwierigkeiten der Schafsfarmer und den abschüssigen mageren Wiesen auf den Klippen über dem Meer. Die Tiere werden per Schiff an die Küste gebracht. Männer gehen mit Gummibooten bei gutem Wetter von Bord, landen an den Klippen und erklettern die bis zu 300 Metern aufragenden Felsen. Sind sie dann oben, werden Seile heruntergelassen und die Schafe einzeln angeleitet nach oben auf die kargen Wiesen gezogen. Im Sommer sind die Tiere dann für sich und werden erst vor den tosenden Herbststürmen auf gleichem Wege wieder abgeseilt. Dazu kommen die Farmer 4 Wochen vorher auf die schroffen Wiesen, um die streunenden Tiere zusammenzubringen. Ein hartes Geschäft auch heute noch. Doch was müssen das für Kerle in der Vergangenheit gewesen sein, ohne Maschinenkraft, Funk etc. Auch die Vogelsammler werden angesprochen. Papageientaucher (Puffin / Lunde) verbringen ihr Leben auf dem Meer, zum Brüten und zur Aufzucht der Jungen suchen sie sich schroffe hohe Felsen. Danach geht's wieder hinaus auf das offene Meer. In der Brutzeit sind die possierlichen Vögelchen immer eine willkommene Nahrungsergänzung der Eingeborenen gewesen und sind es auch noch heute. Die Menschen heute jedoch sind nicht mehr so versierte Kletterer wie die Vorfahren und damit natürlich weniger erfolgreich. Auch auf diesen entlegenen Inseln hat die Kühlruhe ihren Siegeszug längst gehabt. Warum in die Felsen steigen, wenn die gefrostete Hühnerbrust aus Thailand in der Kühlung stets griffbereit liegt. Wir beobachten dann noch

etliche Trottellummen und Basstölpel, unsere kleinen Lunde und unterschiedliche Arten von Möwen.
<http://www.puffin.fo/skuvadal/>

Bei geringster Dünung traut sich unser Skipper mit seiner kräftigen Yacht fast bis direkt an die schroffen Lavafelsen und fährt mit uns in verschiedene Meeresgrotten hinein. Einige davon mit Ausmaßen wie Kathedralen. Langsam tasten wir uns weiter an der Felsküste entlang, durch schmale Felspassagen und hinein in kleine Meeresbuchten. Zwischenzeitlich wurden weiße Schutzhelme an uns verteilt, so dicht an unseren Köpfen ziehen die Felswände vorbei, die über uns bis zu 300 Meter hoch aufragen. Hoch über uns das Geflatter und Geschnatter tausender brütender Seevögel. Meeressäuger lassen sich heute leider nicht bei uns sehen. Wir treten den Weg zum sicheren Hafen an und der Kapitän möchte nun zeigen, was das Fahrzeug leisten kann. Wir laufen mit nur einer Maschine mit 23 Knoten und müssen gegen die brausenden Fallwinde gegenan, die von den hohen Klippen auf uns heftigst herabdrücken. Da freuen wir uns über unsere textile Fahrbekleidung mit Membrane und warmem Innenfutter von Rukka bzw. Krawehl. Da geht auch hier auf dem Wasser kein Lüftchen durch. Warm und bequem sitzen wir im offenen Steuerstand neben dem Kapitän und lassen den kräftigen Gegenwind stürmisch unsere Haare zausen. Beiläufig bestätigt uns der Chef, dass die Walherde vor Vagar noch unter der Kontrolle der Fischer ist, fragt noch einmal per Funk nach den aktuellen Stand und meint, dass es heute Abend mit Chance ein sehr großes Volksfest auf Insel Vagar geben könnte.

Der Kapitän gibt uns den gutgemeinten Rat, dieses seltene Schauspiel nicht zu verpassen. Seit Jahrhunderten leben diese Menschen hier vom Fang der Seetiere. Wale sind neben dem Dorsch jedoch eine geliebte Delikatesse und Abwechslung vom abwechslungslosen Speiseplan. Die Tiere werden unter Aufsicht der Fischer unter allen an der Jagd und der Tötung beteiligten Helfern aufgeteilt. Es geht hier nicht um kommerzielle Sushi-Produktion für Japan und auch nicht um Export von Katzenfutter in Dosen. Die Menschen hier leben mit und auch von der Natur und haben dazu auch die bewusste Einstellung. Nachdem wir wieder festen Boden unter den Füßen haben, beschließen wir, nach Sudvagar zurückzufahren, gespannt auf das, was uns erwarten wird. Als wir 40 Minuten später unsere Fjordstraße von heute Morgen wieder erreichen, trauen wir unseren Augen nicht: Über 4 –5 Kilometer Länge ist die Straße von einer Autoschlange zugesperrt. Eine schmale Gasse für Notfahrzeuge ist freigehalten und für den öffentlichen Verkehr gesperrt. Vor uns stoppt ein Polizist auf einer BMW K1100 LT den Verkehr und schickt die Fahrer zurück. Als er uns sieht, zeigt er uns ein anerkennendes Lächeln und winkt Volker zu sich hin. Weiter durch die Sperre dürfen wir fahren bis hin zu einem kleinen freien Parkplatz, für unsere 3 Maschinen allemal groß genug. Später schaut der Motorradpolizist noch mal auf seiner Maschine vorbei und möchte bestätigt haben, dass wir mit den Fahrzeugen wirklich aus Deutschland auf eigener Achse gekommen sind. Seinen Auskunfts-kollegen von heute Morgen sehen wir an unseren Maschinen auch wieder. Wohlwollend nickt er uns zu. Als wir von den Krädern absteigen, schweift unser Blick in die Runde; die ganze Insel Vagar scheint hier versammelt zu sein; männlich, weiblich, jung und alt lacht und freut sich über den Leckerbissen, der zur Zeit noch draußen im Fjord herumschwimmt. Unter Kontrolle gehalten von 28 kleinen Fischerbooten, die keinen Ausbruchversuch der aufgeregten Grind-Wale zulassen. Gelingt es einigen Tieren doch, so sind sofort Boote in der zweiten Reihe bereit, die Ausreißer zurückzudrängen. Es ist 17.15 Uhr und der Wasserstand niedrigst.

Unter Führung eines Fischerbootes mit Megaphon beginnen nun die anderen 27 Fahrzeuge halbkreisförmig positioniert auf uns zuzulaufen. Zwischen ihnen und uns in ca. 800 m Entfernung die Meeressäuger, aufgeregter durcheinander schwimmend. Neben uns bemerken wir eine Gruppe junger Männer in Jeans, Gummistiefeln und Windjacke, lange Dolche oder Marlspieker am Gürtel. Verstohlen gehen sie von Zeit zu Zeit an den Kofferraum einer Limousine, dann kreisen dort mehrere Liter-Flaschen deutschen Jägermeisters. Man(n) trinkt sich Mut für das nicht ungefährliche Gemetzel an, auch wärmt der Alkohol im Moment und der Zucker gibt Energie. Das Meerwasser hat gerade mal 6° C zu dieser Zeit und die Kerle werden mehrere Stunden bis zum Hals darin stehen. Wir sehen wohl nicht färingisch genug aus, denn man fragt uns mittel-unfreundlich, ob wir von der Firma Greenpeace kämen und etwas gegen das gleich Beginnende hätten. Volker bestätigt seine Mitgliedschaft bei den Umweltschützern seit vielen Jahren und erwähnt, dass der Greenpeace-Widerstand vornehmlich dem kommerziellen Walfang gelte. O-Ton: Wenn Ihr das alles selbst verputzt und nicht als Hunde- und Katzenfutter in Dosen exportiert, dann finde ich es natürlich und damit in Ordnung. Da der Dorsch nur saisonal auftritt ist das Walfleisch seit Urzeiten Lebensgrundlage und Winterreserve der Färingier gewesen. So will man auf dieses Brauchtum auch heute nicht verzichten. Langsam kommt nun die Herde näher an uns heran. Jetzt erst können wir die Tiere deutlich zählen, es müssen mehr als 170 Säuger sein, die dem flachen Strand widerwillig entgegen schwimmen und immer wieder versuchen, seitlich auszubrechen. Doch ihr Schicksal ist besiegelt. Als die ersten Tiere im bauchnabeltiefen Wasser stranden, stürzen sich 30 bis 40 junge Männer in die brodelnde See, in der rechten Hand einen ca. 60 cm großen Stahlhaken schwingend, an dessen Ende ein ca. 40 m langes Seil befestigt ist, dessen Ende die Bevölkerung am Ufer in der Hand hält. Der Hakenschwinger geht und schwimmt dem Tier soweit er kann entgegen, um ihm dann mit voller Wucht den Stahlhaken in den Rücken zu schlagen. Dermaßen am Haken, beginnen die Menschen am Ufer das schwer verwundete und sich aufbäumende Tier auf den trockenen Strand zu ziehen. Schon während dieses Vorganges schnappt sich der Hakenschwinger seinen langen Dolch und versucht, das Tier durch einen gezielten Stoß ins Herz zu töten. Das klappt natürlich ganz unterschiedlich in dem brodelnden Wasser, welches sich mehr und mehr hellrot verfärbt. Erschlaffen die gestochenen Leiber, ziehen die Ufersteher den Körper auf trockenes Gebiet. Den Haken raus, einen Schluck Alkohol und wieder hinein in die mittlerweile blutige See. Den Haken ins Tier und der Kampf beginnt von vorn. In einer Entfernung von ca. 200 m beobachten wir das Schlachten und hören die Freudenschreie der Insulaner über jedes neue Tier am Ufer. Die jungen Männer im Wasser leisten gefährliche Schwerstarbeit in eiskalter See. Die Wale schlagen in ihrer Not heftig mit dem harten Muskelschwanz um sich. Da die nächste Flut nicht wartet, lastet auf den Menschen auch noch der Zeitdruck der Tide. So ist alles, was Arme und Beine hat, in irgendeiner Weise aktiv und hilfreich. Tier um Tier stirbt geräuschlos. Gnädig verhüllt die See das Ausbluten und Sterben der gestochenen Lebewesen. Mehr und mehr schwarze Körper werden auf trockenem Grund aufgereiht. Nicht ein Tier entgeht seinem Schicksal. Wir beobachten, wie die durch den Herdentrieb nachdrängenden Wale den bereits Geschlachteten nachdrängen, ins sichere Verderben. Bald haben wir genug gesehen.

Auf menschenleeren Straßen fahren wir nach Torshavn zurück. Das Erlebte muss von uns noch erst verstanden und verarbeitet werden. So geht es beim heutigen Dinner im Hotel bei gebratenem Lachs (€ 26) und färingischer kräftiger Fischsuppe (€ 9) recht ruhig bei uns zu. Nach einem kleinen Absacker im Hotelzimmer mit Blick auf Torshavn und die Bucht liegen wir wenig später müde im Bett.

Mittwoch, 9. Juni, 15° C, Regen

126 Tageskilometer

Nachdem wir gestern Abend einem herrlich-sonnigen Weitblick aus dem Hotelfenster hatten, hat es in der Nacht zu regnen begonnen und hört erst gegen Mittag auf. Nach dem Frühstück um 09.30 Uhr machen wir uns auf nach Kirkjubeur an die Südküste. Leider ist die Sicht gleich null und Heino & Helga fahren ins Trockene zurück nach Torshavn. Annegret & Volker zieht es noch mal auf die Bergstrecke Nr. 10. Oben in der Höhe stürmt es sehr. Wir fahren direkt in den Regenwolken. Langsam tasten sich die BMWs vorwärts. Dann geht es bald steil bergab runter zum Fjord und wir kommen heraus aus den nassen Wolken. Wir entdecken noch den abgelegenen Ort Kaldbak und machen uns dann auf den Weg nach Torshavn. Wir werfen noch einen Erkundungsblick in das neue Einkaufszentrum von Torshavn. Big Mac, Turnschuh und Jeans & Co wie überall verkörpern auch hier den modernen Lifestyle. Warum auch nicht! Gegen 15.00 Uhr sind wir zurück am Hotel und beladen die Motorräder mit unseren Gepäckstücken. Danach ein kurzer Weg talwärts zum Hafen. Unsere „Norröna“ ist bereits da und erwartet uns. Um 16.00 Uhr beginnt die Einschiffung, es gießt. Zum Glück dürfen wir wieder zuerst an Bord, haben die selbe Kabine, kennen uns bereits aus, lassen die Motorräder in bewährter Manier verzurern, duschen heiß und sind zum „Leinen los“ auf dem Oberdeck und verabschieden uns von den Färöer-Inseln. Ehe die „Norröna“ Kurs auf Island nehmen kann, müssen wir noch die färingische Inselwelt queren. Der große Flachbildschirm mit der aktuellen GPS-Anzeige informiert uns, dass wir die Meerenge zwischen Eysturoy und Kalsoy durchfahren, ehe wie in offenes nordatlantisches Fahrwasser gelangen. Nun haben wir noch ca. 450 Kilometer Wasserwüste vor uns bis nach Islands Ostküste. Die erste Rum-Ration geht heute Abend zur Neige. Gegen 23.00 Uhr verabschieden wir uns ohne Schlagseite mit Kurs Kabine.

Donnerstag, 10. Juni, 7° C, Kaiserwetter

488 Tageskilometer

08.00 Uhr aufstehen, um 09.00 sollen wir die Kabine verlassen haben. Das Schiff ist pünktlich um 10.00 Uhr in Seydisfjörður am Pier. Wir stellen unsere Uhren auf die isländische Zeit um. 2 Stunden früher ist es jetzt als in Hamburg. Ungefrühstückt erwarten wir die Zoll- und Einreiseabfertigung, die sich recht lange hinzieht. Gegen 11.30 Uhr sind wir auf der Straße nach Egilstadir. Das Thermometer misst 7° C, gefühlte Temperatur in der Sonne 19° C! An einer Tankstelle mit kleiner Raststätte gibt es einen Kaffee mit Brötchen bzw. Burger, € 10 p. P.; wir können uns einfach nicht an dieses Preisniveau gewöhnen und werden nahezu geizig. Wir tanken noch und machen uns auf den Weg der ersten Etappe der Umrundung Islands im Uhrzeigersinn. Wir starten in Austurland (Ost), es folgen Sudurland (Süd), Vesturland (West) und Nordurland (Nord). Die Straße ist gut und wir erreichen den Nordatlantik am Fjord bei Reydarfjörður. Es folgen auf malerischer Küstenstraße Fäskruds fjörður, Stöðvarsfjörður & Bredalsvik. Ab hier befinden wir uns auf der Ringstraße Nr. 1. Bald folgen die ersten Abschnitte mit Schotterbelag. Das drosselt unser Marschtempo ungemein, lässt aber die grandiose Umgebung besser genießen. Bei Djupivögur befinden wir uns gegenüber der Insel Papey. Schon im 8. Jahrhundert n. Chr. von irischen Mönchen besiedelt, lange bevor die ersten Wikinger Island erreichten. Die Sonne verwöhnt uns und das Fahren ist Genuss pur. Nach gut 300 km erreichen wir den Ort Höfn. Hier ist Tankpause und eine kurze Rast. Wir sind hier am Beginn der Gletscherregion des Vatnajökull. Ab hier bis Fagurholsmyri sind es 130 Kilometer; links der Straße das Meer, rechts die hohen Gletscherzungen, die das Eis aus über 1500 m Höhe langsam aber unaufhörlich herunterpressen. Es gibt viele Fotohalte und auch noch drei längere Streckenabschnitte mit

Schotterbelag, meistens neue Straßenabschnitte, wo das Nordmeer im Winter die Straße weitläufig ins Meer geleckt hat oder wo Erdbeben die alte Piste unter sich begraben haben. Im Gebiet des Breidamerkurjökull erreichen wir Jökulsárlón. Ein Gletschersee, 200 m tief, der bis an das kalbende Gletscherterminal heranreicht. Hier brechen die hochhaushohen Eisberge von der Gletscherzunge ab und treiben im See dem Meer entgegen. Unter entsprechenden Sicherheitsauflagen kann man den See unter fachkundiger Aufsicht mit Amphibienfahrzeugen befahren. Das haben wir natürlich vor, kommen aber für heute gerade 1 Stunde zu spät. Es ist 19.00 Uhr und Feierabend. So melden wir uns für morgen früh 09.30 Uhr an und rollen wenig später unserem ersten Nachtquartier am Skaftafellsjökull, dem neuen Hotel Skaftafell entgegen. 50 km geht es auf guter und kaum befahrener Straße Nr. 1 noch bis zum Tagesziel. Wir werden freundlich erwartet, geben unseren Hotelvouchere ab und erhalten die Zimmerschlüssel. Das Haus ist neu und entspricht unseren Erwartungen der gehobenen Kategorie. Das Fischbuffet ist bereits geplündert und soll noch immer IKR 3000 (€ 33) kosten. So lehnen wir dankend ab und bestellen zwei Sandwiches für IKR 1300 (€ 14) pro Person und genießen das frische, klare Eiswasser zum Essen. Nach diesem langen Tag sind wir um 22.00 Uhr bereits in die harten, guten Betten verschwunden.

Freitag, 11. Juni, 19° C, Kaiserwetter

301 Tageskilometer

Um 07.30 Uhr sitzen wir am Frühstückstisch. Auch hier wieder wie bisher immer in guter Buffetform: etwas Obst, verschiedene Cerealien, Wurst- und Käseaufschnitt, mariniertes Fisch, diverses Brot und Brötchen, Fruchtsaft, Yoghurt und Tee oder Kaffee. Wir stärken uns ausgiebig für den langen Tag und sind um 09.00 Uhr auf dem Weg zurück zum Jökulsárlón-Gletschersee (www.jokulsarlon.is). Das Gepäck lassen wir im Hotel und fahren die ca. 50 Kilometer mit nur 2 Motorrädern zur Gletscherlunge und müssen auf die Abfahrt mit einem abenteuerlichen Amphibien-Fahrzeug nicht lange warten. Jeder Teilnehmer erhält eine Rettungsweste und bald schwimmen wir im Gletschersee und halten gehörigen Abstand zu den im grünen See schwimmenden Eisbergen. Bedingt durch Dichte und Artgewicht des Süßwassers befinden sich nur 10% der Eisgiganten über Wasser, 90% sind unsichtbar unter der Wasseroberfläche. Da es in den vergangenen Tagen an der Südküste „sehr warm“ war, schmelzen die Eisberge über Wasser rapide. Dadurch entsteht die große Gefahr des Kenterns und damit der ungewollten heftigen Berührung mit unserem Fahrzeug. Daher hält sich der Steuermann ausschließlich in sicherer Entfernung von den Eisriesen. Darüber begleitet uns in einem großen Zodiac-Schlauchboot ein Ranger in sicherem Abstand, um im Fall einer Havarie zu helfen. In dem eisgekühlten Wasser hätten wir sonst nur eine Minuten-kurze Überlebenschance. Die Fahrt durch die Eiswelt dauert ca. 40 Minuten und bietet eine Fülle von einzigartigen fotografischen Perspektiven in vielen Farben des Spektrums, mal glitzernd, mal gleißend, dann wieder düster und bedrohlich. Ursprünglich reicht der Gletscher bis zum Atlantik. Durch die Erwärmung bildet sich der Gletscher zurück und kreierte den immer größer werdenden See, jetzt getrennt vom Meer durch eine schmale Landzunge. Am Terminal kalbt der Eisstrom in den See. Dort in die Nähe dürfen wir nicht. Die Flutwellen der ins Wasser krachenden Kolosse würden unser Boot gnadenlos kentern lassen. So genießen wir diese ungewöhnliche Ausfahrt am Morgen.

Danach geht's wieder zurück zu unserem Hotel. BMW-Koffer an die Halter klicken und weiter geht's Richtung Westen. 94 km durch das Gebiet der tückischen schwarzen Lavasände, wie Skeiarsandur und Brunasandur. Hier zieht Volker eine Probe des rabenschwarzen Sandes als Ergänzung der häuslichen, welt-

weiten Erdsand-Sammlung in zig Reagenzgläsern. Auch die restlichen Teile einer verbogenen Straßenbrücke aus Stahl zeigen uns eindrucksvoll, welche gigantischen Kräfte zur Zeit der Schneeschmelze die dem Meer zustrebenden Wassermassen entwickeln können, wenn sie durch plötzliche Vulkantätigkeit außer Kontrolle geraten. So ist hier vor Jahren ein Teil der Straße mit Flussbrücke einfach durch die Wassermassen ins Meer geschwemmt worden. Die Ringstraße war dadurch lange unterbrochen. Wer also an das gegenüber liegende Ufer musste, der war gezwungen, den Weg über die Ringstraße in entgegengesetzter Richtung zu befahren. Für die Warenströme immerhin ein plötzlicher Umweg von ca. 1700 Kilometern. Die Eingeborenen kennen die gewaltigen Naturkräfte und versuchen nicht gegen, sondern mit ihrer Natur zu leben. Alles andere wäre in diesem knorrigem Urland ohnehin zwecklos! Den Mahlsänden folgt dann ein Lavafeld, das Eldhraun, 70 Kilometer begleitet uns diese graugrünlich bemooste Lava-Landschaft. Billionen von Magma-Kugeln liegen hier aufgetürmt wie Riesenmarmeln und zeugen von vulkanischer Tätigkeit vor ca. 8500 Jahren. Links haben wir in einiger Entfernung den atlantischen Ozean, rechts im Hintergrund die Felsabbrüche der Zentralwüsten und -gletscher. Am Nachmittag erreichen wir Kap Dyrhólaey (www.dyrholaey.com), Islands südlichste Landspitze mit Steilfelsen (120 m). Unsere geplante Erkundungstour zu verschiedenen Vogelfelsen blasen wir ab. Es ist Brutzeit und der Besuch der Kolonien verboten. Daher genießen wir weiterhin die malerische Küstenroute. Jetzt wieder grün begrast, hügelab- und aufwärts. Nette saubere Ortschaften wie Vik und Skogar lassen wir hinter uns. In Skogar besuchen wir den gleichnamigen Wasserfall. Malerisch sprühend donnern die Wassermassen ungebremst 62 m in die Tiefe. Ein Foto hier und die Straße hat uns wieder. Heute noch kurze 15 km bis Ystiskali an der Str. 246. Dort liegt versteckt unser „Country Hotel Anna“. Ein Bauernhof mit Island-Pferden und 5 Gästezimmern im Laura-Ashley-Stil sowie gemütlicher Lobby und einem Restaurant im ehemaligen Kuhstall. Gegen 18.30 Uhr sitzen wir auf der windgeschützten Veranda und blicken in der Ferne auf die Westmänner-Inseln, zischen ein hiesiges Thule-Bier und verschicken Urlaubsgrüße per SMS in alle Welt. Der Hausherr nebst seiner Frau, der Küchenfee, möchten uns zum Dinner mit Spargelsuppe (Dose), gebackenem frischem Forellenfilet (delikat) und Vanilleeis-Crepes verwöhnen für IKR 2800 p. P.. Wir schlagen ein und genießen das gute Abendessen bei einem guten Schluck des frischen, geistigen isländischen Quellwassers. Bis 22.00 Uhr sitzen wir dann noch wieder draußen und schlafen gut im nostalgischen Bett mit moderner Matratze.

Sonnabend, 12. Juni, 2-12° C, Schauer

236 Tageskilometer

Gegen 08.00 Uhr treffen wir uns am kleinen Frühstücksbuffet. Es sind gestern noch weitere Gäste angekommen und das kleine Hotel ist ausgebucht. Der Hausherr ist um einen guten Service bemüht und es mangelt uns an nichts. Nur der einsetzende Regen will uns nicht gefallen. Zum Glück zieht der Regenschauer schnell weiter und wir kehren zurück zu unserer Straße Nr. 1. Ihr folgen wir bis hinter Hella, wo bald die Nebenstraße Nr. 26 abzweigt, die in die Zentralwüste führt. Wir folgen der 26 nach Nordosten zum Fluss Þjorsa. Der Straßenbelag ist neu und von bester Qualität; so können wir sorglos die Räder rollen lassen und unsere Aufmerksamkeit der ungewöhnlichen Landschaft widmen. Die ohnehin karge Grasvegetation weicht schnell mehr und mehr der Vulkanlandschaft. Endlose Lavafelder, unbezwingbar und bizarr, schwarze Wüstenflächen mit pechschwarzen Feinsand, dazwischen spärliche Wüsten-Vegetation. Das Verlassen der Straße ist zwar nicht verboten, jedoch verpönt. Der Boden erodiert damit noch mehr und es braucht Jahrzehnte, bis die Reifenspuren verweht sind und sich die kargen Pflanz-

chen regeneriert haben. Inmitten schroffer Felsformation sucht sich die Þjorsa ihren Weg zum Meer, mit 230 km Islands längster Fluss. Schmelz- und Regenwasser aus dem Zentrum bilden den Rinnal zum reißenden und schäumenden Wildwasser bis zur Mündung. Mehrfach wird das starke Gefälle zum Betrieb von Wasserkraftwerken genutzt. Zu unserer Linken befindet sich das Kratergebiet der Hekla mit ca. 1450 Höhenmetern. Auch führt unsere Strasse stetig bergan und es beginnt wieder zu nieseln. Auch haben wir mehrere Abschnitte mit Schotterstraße zu bewältigen, die Heino mit seiner schwer beladenen Honda sehr zu schaffen machen. Kurzerhand steigt Helga zu Volker um. Das gibt Heino Erleichterung und bei den BMWs spürt man die 2. Person kaum. So kommen wir flotter voran und erreichen Hraunjarlon-Tankstelle in den tiefliegenden Regenwolken. Es ist die letzte Station für fast 300 Kilometer. Ab hier beginnt bald die Piste, die Zentralisland quert. Der Niederschlag ist mittlerweile heftig geworden und das Thermometer rapide gefallen. Türkisfarbene Seen voller Gletschermilch auf schwarzem Lavagrund. Kuppige Hügel und schroffe Gipfel, die fließenden Gewässer alle trüb von den Gletschersedimenten des Höfsjökull, je nach Sonne und Schatten von knalltürkis über alle Blautöne bis schwarz. Hier beginnt über längste Strecken die Domäne der Jeeps. So begegnen sie uns auch laufend. Aufgemotzt mit überdimensionierten Reifen und mehreren Funkantennen erkennt man den ganzen Stolz der Besitzer. Vereinzelt auftauchende Landrover erscheinen uns dagegen fast mickrig. Sind es jedoch sie gewesen, mit deren Einfachheit und Zuverlässigkeit die Befahrung der hiesigen Wildgebiete vor erst gut 70 Jahren begann. Knapp über dem Gefrierpunkt ist es uns nicht mehr sehr gemütlich hier und wir haben gesehen, was wir sehen wollten. So führt uns der Weg weiter durch das Hochland nach Westen, vorbei am alten Bergbauernhof Stöng und dem Haifoss-Wasserfall mit 122 m. Beides können wir nicht besuchen. Es führen nur noch Pfade wege schlechtester Qualität dorthin, Allradantrieb ist Vorschrift. Auch unsere Wadfähigkeit ist mit den tiefliegenden Motoren sehr eingeschränkt und wir dürfen hier die Motoren nicht ruinieren. Die nächste Werkstatt ist hunderte Kilometer entfernt. So verzichten wir gern und befahren die Route 32, weiter auf Route 30 bis hin nach Gullfoss (32 m). Es beginnt wieder zu regnen, als wir am Wasserfall mit seinen Kaskaden ankommen. So ist der Halt nur kurz. Es zieht uns jetzt am späten Nachmittag zu unserem Hotel in Geysir. Es ist nur noch ein kurzer Weg dorthin und schon von weitem erspät das Auge den aufsteigenden Wasserdampf des Thermalgebietes.

Unser Hotel liegt genau inmitten der Heißwasserquellen. Einige laufen dampfend über die Straße, andere versickern einfach im Boden. Dazu regnet es von oben, also Wasser satt hier. Es riecht gesund nach Schwefel und wir sind gespannt auf das zu Entdeckende. Unser Hotel Geysir entpuppt sich als Hüttendorf mit zentralem Restaurant- und Lobbygebäude. Alles stilvoll und modern aus Holz errichtet. Die Doppelhütten sind komfortabel und geschmackvoll eingerichtet. Durch die Heizkörper zischt Thermalwasser und wir richten uns gemütlich ein. Die Motorräder stehen trocken unter dem Hüttenvordach und Annegret & Volker schlüpfen schnell in Badezeug und sind nach kurzer Zeit im Hot-Pott verschwunden. Kleine Badebecken für 2-4 Personen, die mit temperiertem Thermalwasser aus dem Boden gespeist werden. Das heiße Wasser läuft ständig nach und schwappt über den Rand und sucht sich seinen Weg talabwärts. Die beiden sitzen eine knappe Stunde bis zum Kinn im heißen Pott und werden kräftig durchgewärmt. Nur der kalte Regen, der auf das Schädeldach trommelt, erinnert an die Ungemütlichkeit außerhalb des Bades. Später treffen wir uns auf einem unserer Zimmer und verputzen die Reste des aus Deutschland mitgebrachten Proviantes. Heino hat vom Supermarkt eine große Flasche Pepsi-Cola besorgt. Der Regen trommelt auf das Hütten-

dach und wir sitzen gemütlich, warm und trocken bei unserem Mixgetränk und lassen diesen spannenden Tag Revue passieren.

Sonntag, 13. Juni, 7° C. bewölkt

280 Tageskilometer

08.00 Uhr ist Frühstückszeit, das Buffet ist wieder ausgezeichnet und wir stärken uns ausgiebig. Vor der Abfahrt erkunden wir noch das Geysir-Gebiet zu Fuß. Es gibt hier Blasfontänen, kochende und blubsende Schlammtöpfe und Erdlöcher, aus denen ständig schwefeliger Heißdampf austritt. Bemerkenswert ist der Strukkur und der seltener aktive Geysi, der den amerikanischen Old Faithful um viele Meter schlägt. Alle 2 Minuten entlädt sich im Strukkur die Kraft der heißen Erde in einer ca. 10 m hohen heißen Wasserfontäne. Wir bewegen uns hier auf dünnster Erdkruste und das Verlassen der markierten Pfade ist lebensgefährlich. Noch während des letzten Fotos will uns Petrus ärgern und der Niederschlag beginnt erneut. Ein Regenschauer jagt später den nächsten. Dazwischen kurze sonnige Abschnitte. Sturmwind braust uns entgegen, und kommen wir aus einem Tal wieder auf Höhen über 700 m, regnen sich die Wolken auf uns ab. Das sind jedoch feinste Tröpfchen, mit denen es sich gut fahren lässt. Der Starkregen auf Meeresniveau, der macht uns zu schaffen. So kämpfen wir uns weiter durch, auf enger Straße runter zu den Fjorden, dann auf neuester Teerstraße wieder steil bergan in den Wolkenhimmel. Durch das Hochland dann auf schlüpfriger Schotterpiste kurvenreiche Strecken. Zu Heinos Erleichterung ist Helga wieder zu Volker umgestiegen. Die Schotterpisten machen Heino und der Honda schwer zu schaffen. Der Grus ist zwar hart, aber in die Auswaschungen der Oberfläche wird immer wieder Lavasplitt verfüllt, der dann von den schweren Kfz über die gesamte Straßenbreite zerfahren wird. Da heißt es, nicht nur in den Kurven hochkonzentriert manövrieren, sondern auch auf der Geraden die Maschine jederzeit im Griff zu haben. Über Laugarvatn und Þingvellir führt uns diese schwere Tagesetappe.

Am Þingvellir-Nationalpark erfahren wir viel über die erste Besiedlung der Wikinger nach den irischen Mönchen und der unblutigen Christianisierung des Landes im Jahre 1000 n. Chr., auch die Einrichtung und die Schlichtungsfunktion des Alt-Þings zur Konfliktverhütung war anderen Ländern weit voraus. Einen Bürgerkrieg konnten sich die wenigen Bewohner hier nicht erlauben, dazu war das Leben und der Broterwerb zu hart in diesem Klima. In Þingvellir am Fluss Öxara trat im Jahr 930 die erste Nationalversammlung Islands zusammen. Seitdem blieb T. bis zum Jahr 1798, also 868 Jahre lang, der Hauptversammlungsort der Nation. Auch ist das Þing-Tal naturwissenschaftlich gesehen bemerkenswert. Die alte Parlamentsstätte liegt in einer Talsenke, die durch einen tektonischen Bruch entstanden ist und der Richtung des großen nordatlantischen Rückens folgt, der sich über Island erstreckt. Kurz gesprochen saßen die Wikinger in einem Graben zwischen der amerikanischen und europäischen Kontinentalplatte, die hier etwas auseinandergedriftet sind! Am Hvalfjörður (Walfjord) erreichen wir wieder das Meer.

Um den Fjord herum sind es über 50 Kilometer malerische Küstenstraße bis zur Akranes-Halbinsel. Wir sind ganz schön durchgekühlt heute und beschließen, uns Akranes zu schenken und fahren weiter auf Ringstraße 1 und erreichen bald Borgarnes am gleichnamigen Fjord. Eine Brücke führt uns über den Fjord in die Stadt, die überwiegend von der Fischerei und der Fischindustrie lebt. Doch wegen der Städte sind wir nicht nach Island gekommen und verlassen wenig später die Stadt mit Ziel zu unserem heutigen Hotel. Sehr weit ist es nicht mehr bis zu unserem Fosshotel Bifröst, wo wir gegen 16.00 Uhr aufschlagen. Irgendwie macht das Hotel auf uns den Eindruck einer Internatsschule. Tatsächlich erfahren wir an der Rezeption, dass das Gebäude im Sommer ein Hotel und im Winter ein Pensionat für Studenten ist. Früher eine höhere Handelsschule, heute eine kaufmännische

Universität. So ist um den Ursprungskomplex mittlerweile ein richtiges Dorf entstanden, wo im Winter die Lehrkräfte und die Studenten wohnen können. Auch hier laden uns wieder die Thermalquellen zum Aufwärmen ein. Annegret & Volker machen Gebrauch davon und sitzen eine Stunde im Thermalwasser und wärmen sich durch. Das warme Wasser und die lange Regenfahrt machen müde. Wir begeistern uns noch für ein Stück Lachs mit isländischen Kartoffeln und gemischtem Salat für IKR 1300 p. P., trinken unser geeistes Frischwasser und sind um 21.30 im Bett verschwunden.

Montag, 14. Juni, 7° C, Schauerwetter

351 Tageskilometer

In der Nacht hat es kräftig geregnet und unsere Motorräder mussten draußen stehen. Kein Problem, auf Schlag brummen die Motoren nach dem reichhaltigen Frühstück. Trocken kommen wir zwar los, jedoch wenig später schon die erste Dusche in den Bergen, wo sich die vollgesogenen Wolken auf uns entleeren. In klassischem Lederzeug hätten wir uns schon lange eine Lungenentzündung geholt. Das Leder wäre auch nachts nicht richtig trocken geworden. So sind wir glücklich über unsere Membrankleidung. Da geht auch nach Stunden kein Tropfen durch, auch Handschuhe und Stiefel mit Membrane sind absolut wasserdicht und schützen uns vor dem allgegenwärtigen Wasser. Dazu noch die warme Griffheizung der BMWs und man kann nahezu schon von Gemütlichkeit bei Regen auf dem Motorrad sprechen. Die feuchte Kälte kriecht nach etlichen Stunden natürlich bis zum Körper durch, doch dann sind wir meistens bereits am Tagesziel angelangt. Für Nordwest-Island haben wir keine Zeit und auch nicht die richtigen Fahrzeuge. Das ist Allrad- und Enduroland. Wir bleiben auf der Ringstrasse gen Norden und erreichen Nordurland. Am Abend wollen wir in Akureyri sein und trennen uns von Heino & Helga vor Hvammstangi. Von unseren isländischen Freunden haben wir den Tipp erhalten, uns die Umrundung der Vatnsnes-Peninsula nicht entgehen zu lassen. Gesagt, getan! Im Moment ist es trocken und wir starten zu unserem Umweg von ca. 70 Kilometern. Unsere Mitreisenden werden wir in Blönduos in 3-4 Stunden wiedertreffen. Hinter Hvammstangi ist Schluss mit Asphalt. Der Schotterweg ist ordentlich und gemütlich brummeln Annegret & Volker auf ihren Gummikühen im 3. Gang an der Küste entlang. Es lohnt sich wirklich hier zu fahren. Grandiose Küstenformationen, einsame Buchten und schwarze Strände wechseln sich ab. Hinter jeder Kurve ein neues dramatisches Panorama. Dazwischen einsame Höfe und in Tjörn ein kleines Kirchlein. Auf den Wiesen überall die kleinen stukigen Island-Pferde (Polar-Hestar), die in Gruppen von 30 bis 40 Tieren die ersten 3 Jahre ihres Lebens von Menschen ziemlich unbeeinflusst verbringen. Mit gespitzten Ohren lauschen sie dem ungewohnten, aber vertrauensvollen gleichmäßigen Brummen der bayerischen Boxer. Interessiert lassen sie uns erst aus den Augen in sicherer Entfernung. Manchmal begleiten sie uns auch ein Stück des Weges im Galopp. 5 Gangarten kennt diese Pferderasse und wir finden immer wieder andere, teilweise lustige Farbzeichnungen dieser flinken Tiere mit den kräftigen hellen Mähnen, die im dauernden Wind kräftig gezaust werden. Im Nordwesten übers Meer geschaut, sehen wir die schneebedeckten Gipfel von Vestfirðir (Westfjordland). An der Nordspitze von Vatnsnes angekommen, geht es zurück nach Süden in langsamer Fahrt. Bei einer Zigarettenpause schauen wir aus großer Höhe auf das friedlich unter uns liegende Meer herab und entdecken am schwarzen Lavastrand eine Herde Robben. Zum Glück haben wir unser Steiner-Safari-Glas parat und zählen über 60 ausgewachsene Tiere am Strand. Dort wärmen sie sich im Mittagsslicht auf schwarzem Sand. Nur die Jungtiere toben ausgelassen im Wasser umher. Leider müssen wir bald weiter. Der Wegweisung nach Borgarvirki sollten wir unbedingt folgen, das war der Tipp von den hiesigen Freunden. Unschwer finden wir

den kleinen Wegweiser, der weit und breit der einzige ist. Das wird eine Fahrt!!! Die Schotterstraße wird einspurig und steigt mit 18% Steigung steil bergan, es prasselt mal wieder ein heftiger Guss nieder und der Westwind brüllt uns voll entgegen, als wir Borgarvirki erreichen. Eine natürliche Felsenfestung aus Basalt, eine frühe Siedlungsstätte und Fluchtborg. 200 m hoch auf diesem Verteidigungsplateau auf einsamem Weg kämpfen wir uns gegen das Wetter an. Der Regen fliegt nur so an uns vorbei. Volker ist hier voll in seinem Element, fährt ein Stück schnell voraus und wartet dann am Wegesrand. Annegret kämpft sich tapfer hinter Volker durch den tosenden Sturmregen. Dann plötzlich wieder steil bergab im ersten Gang, 19%. Von Zeit zu Zeit die blinden Hügelkuppen, mit Gegenverkehr muss man hier immer rechnen. Im Schrittempo tasten wir uns teilweise voran und haben dann nach 3,5 Stunden wieder die Ringstraße 1 erreicht. Knappe 60 Kilometer trennen uns noch von unserem Treffpunkt mit unseren Freunden. Auch auf dieser Strecke werden wir noch einmal mit einem richtig kräftigem Guss bedacht. Als wir in Blönduos einfahren, winkt uns schon freudig Heino von einer Raststätte entgegen. Wir erfrischen uns schnell bei einer heißen Schokolade und setzen wenig später wieder vereint unsere Fahrt nach Akureyri fort. Bevor wir heute Abend dort landen, müssen wir noch die isländischen Alpen queren.

Wir passieren einige Gipfel, die senkrecht bis 1500 m aus dem Meer aufragen. Immer wieder atemberaubend die Aus- und Einblicke links und rechts der Straße. Unsere Ringstraße führt uns durch das Oxndalsheiði herunter bis nach Akureyri, nicht ohne uns noch 2-3mal ordentlich mit Regen bedacht zu haben. Gegen 18.00 Uhr rollen wir durch Akureyri, Islands zweitgrößter Stadt mit ca. 40.000 Einwohnern (Reykjavik 180.000, Island total 290.000 (2003)). Schnell haben wir unser Gästehaus (Gistiheimili) Akureyri entdeckt (www.net.is/guest). Die Zimmer sind reell und modern eingerichtet. Die Lage vom Feinsten, was Akureyri zu bieten hat: in der kleinen Fußgängerzone in der Hafnarstráti, Hafenstraße. Einen Stellplatz für die Maschinen hat man auch für uns, und wir springen unter die heiße Dusche. Volker hüpfte noch nass und nackt durchs Zimmer, als es klopfte und der Bruder Gunnar unserer isländischen Freundin Stella aus Hamburg in der Zimmertür steht. Eine deutsch-isländische Begegnung der besonderen Art! Wenig später sitzen wir 4 in Gunnars bulligem Land-Cruiser und fahren zu seinem hübschen Reihnhaus in guter Lage. Auto und Haus werden nicht verschlossen hier. Man kennt sich eben auf der Insel! Gunnar hat 3 Industrievertretungen für Island, davon eine exklusiv. Das sichert den Lebensunterhalt. Gunnars Frau Sunna wartet bereits mit dem Abendessen auf uns und nach einem Sherry sitzen wir am Tisch und lassen es uns schmecken. Panierter Seefisch mit hiesigen Kartoffeln und Salat. Dazu unser frisches Eiswasser aus dem Krug. Unser Gastgeschenk ist eine Flasche Aquavit aus dem Hause Helbing mit der typischen Original Hamburger Glasinschrift. Diese hat Volker gut verpackt über 2600 Kilometer Straße und ca. 1700 Kilometer Nordatlantik nach Akureyri gebracht. Damit ist das Geschenk mit einem „Linie Aquavit“ vergleichbar, der hat's über den Äquator gemacht, unser „Helbing“, von uns persönlich hergeschaukelt, steht 80 Kilometer vor dem Polarkreis auf 65°42' nördlicher Breite. Die Verständigung auf Englisch klappt hervorragend und nach 2 Stunden erzählen und dem Vanilleeis-Nachtisch drängt Gunnar zum Aufbruch. Er möchte mit uns noch eine kleine Tour in die Umgebung fahren, einiges zeigen und erklären. Das freut uns sehr und los geht's.

Wir erfahren viel über die Lebensumstände in Island und speziell im Norden, die Lebensgrundlagen und die Problematik der immer wieder bei Schneeschmelze lange unterbrochenen Ringstraße. Auch über die Aktivitäten der Menschen hier in der winterlichen Dunkelphase und das relaxte Miteinander. Plötzlich

werden wir von der Polizei gestoppt, wir sind unvorschriftsmäßig abgebogen, der Polizist kennt unseren Gunnar und man erzählt sich die letzten Neuigkeiten und beiläufig unterschreibt G., dass er hier nie wieder falsch abbiegen wird und fährt mit uns unbestraft weiter. Wir erfahren, dass im Wiederholungsfall die Geldbuße äußerst drastisch ausfällt. Wir finden dies System respektabel und durchdacht und genießen die weitere Abendfahrt. Zum Ende um 23.00 Uhr ist es noch so hell wie mittags um 12.00 Uhr. Blauer Himmel um Mitternacht. Es hat aufgeklart und für morgen verspricht uns der wetterkundige Isländer strahlenden Sonnenschein.

Dienstag, 15. Juni, 16° C, Kaiserwetter

203 Tageskilometer

Die Sonne lacht uns an beim Frühstück um 08.30 Uhr. Volker hat bereits mit „North Sailing“ telefoniert und eine Wal-Safari heute für 13.30 Uhr ab Husavik reserviert (IKR 4000 p. P.). Das Thermometer um 09.00 zeigt bereits stattliche 8° C und in der Sonne ist es richtig warm. Zum ehemaligen Walfängerhafen Husavik sind es ca. 90 Kilometer zu fahren. Wir fahren mit nur 2 Maschinen heute und haben uns für das Erlebnis auf dem Wasser gut warm angezogen. Auf dem Weg nach H. haben wir mal wieder Gelegenheit, die straßenbaulichen Leistungen zu bewundern. Die ersten Expeditionen quer durch das Land per Kfz begannen erst 1923. Links und rechts der heutigen guten Straßen sieht man immer wieder deutlich stellenweise den oder die Vorläufer. Schon mit kleinen Spannbrücken über die Canyons und Flüsse, jedoch alles einspurig und abenteuerlich. Dann noch daneben die Ur-Spur der Läufer und Pferdetreiber. Diese Pfade aus uralten Wikingerzeiten haben alle 100 m einen geschichteten konischen Lavasteinhäufen, mannshoch. Die einzige Wegweisung bei dem häufig widrigem Wetter. Im 8-monatigen Winter war hier früher sowieso niemand unterwegs, die Steinzeichen meterhoch unter Schnee verborgen. Da die Natur hier Ewigkeiten zur Regeneration braucht, sind die alten Pfade auch nach unbenutzten 60 Jahren noch so gut zu erkennen, als würden täglich auf ihr die alten Botenläufer und Händler gehen. Auf halbem Weg nach Husavik rauscht rechts am Straßenrand der Godafoss mit 12 Metern Höhe (Götterfall) im Fluss Skalfandaflljót. Die Legende berichtet, das der Gode (Pingsprecher) Þorgeir seine Götterstatuen in den Wasserfall warf, nachdem er sich im Jahre 1000 in Þingvellir für die Übernahme des Christentums engagiert hatte. In Husavik rollen wir pünktlich ein und parken direkt am Hafen vor unserem Boot der Reederei „North Sailing“, der ersten Reederei Islands für Walbeobachtungsfahrten (www.nordursigling.is).

Nach dem Kauf der Tickets sind wir gleich an Bord und finden beste Plätze auf dem Ruderhaus des umfunktionierten Walfängers. Ins Krähenest am überhohen Mast klettert eine junge Eingeborene, die dann per Walkie-Talkie die gesichteten Tiere an den Schiffsführer durchgibt, der den Meeressäugern dann vorsichtig folgt. Zur Zeit sollen sich neben Killer-, auch Buckel-Finn- und Blauwale in der riesigen Skalfandi-Bucht aufhalten. Delfine sind ständige Gäste hier und nichts Seltenes. Wir sind gespannt und grasen mit dem Steiner-Glas die Wasseroberfläche ab. Mit dem 200-Teleobjektiv fertig auf der Nikon montiert, will sich so recht der Erfolg nicht einstellen. Nach 2 Stunden wird's im Krähenest plötzlich aktiv. Die Ausguck-Frau hat einen Wal gesichtet. Auf 14.00 Uhr sieht dann auch Heino den warmen Atemdampf des 20 – 30 m langen Tieres. Es ist ein weiblicher Blauwal, der gemächlich neben uns seine Bahn zieht. Nach 5 – 7 Minuten unter Wasser muss der Säuger Atem schöpfen und atmet mehrfach an der Wasseroberfläche ein und aus, schwimmt dabei aber knapp unter der Wasseroberfläche weiter, zum wiederholten Einatmen kommt dann der riesige blaugraue Rücken mit der Dorsal-Fin aus dem Wasser, dazu die feuchte Blasfontäne

von gut 7 Metern Höhe der verbrauchten Atemluft. Das ist das, was wir sehen wollen. Hat das Tier dann genügend Luft in die riesigen Lungen gepresst, taucht es steil abwärts in die Tiefe. Das ist dann der Moment, wo die große Fluke aus dem Wasser ragt, bevor das ganze Tier im Blau des Meeres verschwindet und nach 5 - 7 Minuten an anderer Stelle wieder auftaucht. Die Fachleute tippen auf ein schwangeres Weibchen, das nach einem Platz für die Geburt sucht. Daher schwimmt es schon längere Zeit vor der von Menschen verlassenen Insel Flatey hin und her. Wir begleiten das größte Säugetier der Welt noch ein Stück seines Weges und müssen dann aus Zeitgründen beidrehen, wieder mit Kurs auf Husavik. Wir sind sehr beeindruckt und genießen die Rückfahrt im gleißenden Abendlicht. Das Meer azurblau, die Gipfel in der Ferne schneebedeckt und die Sonne im Gesicht. So gefällt uns der Tag bisher ganz prächtig. Wieder an Land um 17.15 Uhr sitzen wir noch einen Moment glücklich am Hafen, bevor es zurück nach Akureyri geht. Ohne Gepäck auf guter Straße öffnen wir mal den Gashahn etwas mehr und brausen mit Tempo 110 km/h über die schönen Bergstraßen bergan und bergab zurück. Gegen 19.00 ist es Zeit zum Frischduschen im Hotel und noch eine Gelegenheit an der Straßenecke einen Hot-dog auf die Faust zu bestellen (IKR 600). Schon biegt unser Gunnar mit dem schweren Geländewagen um die Ecke, bereit, uns zur Mitternachtstour ins Outback abzuholen. Wir werden in die nördlichen Tundra-Gebiete fahren, fern jeglicher Besiedlung. Zuerst stoppen wir in Laufas, einem Grassodendorf mit Regionalmuseum von 1862. Der große Hof konnte sich seit früherer Zeit einen eigenen Pfarrsitz leisten und ist auch ein Fundort heidnischer Gräber. Die Gebäude sind gut in Schuss und geben so ein eindrucksvolles Bild früher Besiedlung in diesem Land. Die Sodenwände haben eine Dicke von 1,5 m. Das schützt vor der langen Winterkälte. Weiter geht's auf Nebenstrecke und bald darauf ins wilde Terrain. Die Piste ist gerade noch zu erahnen, manchmal auch nicht mehr. Dann geht es vorsichtig durch Flussläufe und über Geröllfelder, dann durch Tundra-Sumpf und über schwarze Sandflächen, in der Ferne ein verlassenes Gehöft. Vereinzelt noch ein paar versprengte Schafe. So werden wir ordentlich durchgeschüttelt, als wir das Tal Flateyjardalsheiði durchqueren und gegen 23.00 Uhr am Nordmeer in Vikurhöfði am schwarzen Strand stehen. Wir lauschen andächtig der Ruhe und blicken übers Meer nach Norden. Zwischen dem Nordpol und uns ist nunmehr nichts als Salzwasser und Eis. Der Polarkreis verläuft ca. 44 Kilometer nördlich. Uns fällt das viele stammartige Treibholz am Meeressaum auf, welches dort sonnengebleicht herumliegt. Bäume wachsen hier doch überhaupt nicht! Naturfreund Gunnar weiß die Antwort: es ist Treibholz aus Sibirien. Die lange Reise von den Flüssen Lena, Ob und Jenissei übers Nordmeer hat es hinter sich, ehe es an Islands Nordküste strandete!!!

Wir sind hier höchstens 10 km entfernt von der Stelle, wo wir heute Mittag mit dem Walfänger unterwegs waren und den Blauwal beobachteten. Die entsiedelte Insel Flatey vor uns mit Kirche und einigen wenigen verlassenen Wohnhäusern. Gunnar weist plötzlich auf eine Position im Meer östlich der Insel und dann erkennen wir es auch: die Atemluftfontäne unserer Blauwal-Dame, immer noch auf der Suche nach einem passenden Geburtsort für ihr Kalb. Dann haben wir den Punkt im Auge, durch das Automatikglas können wir sogar mehrmals den Rücken der Walkuh erkennen. Wenig später erspähen wir dann auch wieder unser Walboot aus der Ferne. Es ist die Nachtexkursion, die wir hier vom Ufer aus ca. 6 – 10 Kilometern Entfernung beobachten können. So sauber und klar ist die Nachtluft. Es ist übrigens taghell und wir brauchen für das Erinnerungsfoto kein Blitzgerät. Volker zieht noch seine zwingende Sandprobe hier vom Vikurhöfði und Gunnar drängt zur Rückfahrt nach Akureyri. Gegen 01.00 Uhr werden wir vor unserem Gistiheimili von

dem lieben Gunnar abgesetzt und verabschiedet mit der Option, uns 2005 in Hamburg bei seiner Schwester Stella und ihrem Mann Ta-Lee in Glinde wiederzusehen.

Mittwoch, 16. Juni, 16° C, sonnig, leicht bewölkt

263 Tageskilometer

Um 08.00 Uhr treffen wir uns zum Frühstücksbuffet im obersten Stockwerk unseres Gistiheimili. Um 09.00 Uhr shoppen wir noch Kleinigkeiten im Nebenhaus und sind um 10.00 Uhr vollgetankt aus Akureyri heraus. Natürlich auf Ringstr. Nr. 1; bald haben uns 2 Schauer erwischt, ehe es richtig sonnig wird. Wieder vorbei am gestrigen Godafoss zum Myvatn (Mückenwasser), einem malerisch gelegenen See inmitten vulkanischer Mondlandschaft. Wir versuchen zweimal zu halten, um den Ausblick zu genießen. Die Freude ist jedoch immer von kurzer Dauer. Schwärme geflügelter Plagegeister versuchen mit Geschwindigkeit alles zu besetzen, was blanke Haut heißt. Es ist wohl das Salz der Haut, was die Tierchen lockt. Stechen und Blutsaugen tun sie jedoch nicht. Radfahrer, die uns begegnen, leben und fahren hier mit einem Imkernetz auf dem Kopf. Das nervt uns und wir drängen ostwärts zum Namafjall mit dünnster Erdkruste unter vulkanischer Aktivität. Hier wieder die blubbernden Schlammstöcke, Heißdampf-Fontänen und kochenden Schwefelkegel. Es duftet mystisch nach Erdinnerem. Schon in 1000 Metern Tiefe beträgt die Temperatur mehr als 100° C. Auch verstromt man hier die austretende Erdwärme und heizt natürlich mit dieser Gratis-Energie, die es eben nur zu bändigen gilt. Weiter geht's durchs Burfellshraun, ein Lavafeld der Superlative in der Zentralwüste Nordurland vestra; bis nach Austurland über 100 Kilometer reichen die wasserlosen Sandflächen. Nicht, dass es hier nie regnet; nein, Niederschlag ist genug. Das Regenwasser versickert hier sofort in große Tiefen, wo es dann an anderer Stelle als Geysir auftaucht oder als Fluss an die Erdoberfläche tritt und dem Meer entgegenstrebt. Links und rechts die Fragmente der alten Streckenführungen, teilweise noch mit den geschichteten Steinhaufen als Wegweiser. Dann ca. 90 Kilometer Schotterpiste. Helga steigt zu Volker auf die BMW, um die Honda zu entlasten. Nach dem Schotterstück noch 23 Kilometer bis Egilstadir, unserem heutigen Etappenende. Gegen 18.00 Uhr rollen wir auf das Gelände des Land-Hotels Egilstadir. Ein gepflegtes Haus aus dem 19. Jahrhundert am eigenen See.

Wir freuen uns über geschmackvoll modernisierte Zimmer mit allem Komfort und denken, dass wir es gut getroffen haben. Die Motorräder stehen sicher unter unserem Zimmerfenster und die Speisekarte des Restaurants verspricht isländische Gaumenfreuden. Wir wählen Lamm-Carpaccio, geräucherten Haddock mit Knoblauch, isländisch zubereite Hühnerbrust, dazu trinken wir das übliche gute Eiswasser und teilen uns ein lokales Bier aus der Flasche. Zu allem Überfluss entdecken wir als Dessert noch den Blaubeer-Skyr, eine isländische Dickmilch-Spezialität mit viel Sahne. Sehr delikate und sättigend. Dafür biegt sich dann unsere Kreditkarte beängstigend durch, als wir die Rechnung mit ca. € 90 quittieren dürfen. Im gemütlichen Doppelbett sehen wir noch die 2. Halbzeit des EM-Spiels Portugal-Russland (2:0), ehe wir erschöpft und glücklich über die bisher pannenfreie Tour einschlafen.

Donnerstag, 17. Juni, 2° C, bewölkt

21 Tageskilometer

Heute ist Nationalfeiertag, der Tag der Unabhängigkeit von Dänemark. Das Frühstück um 08.00 Uhr steht einem kontinentalen Frühstücksbuffet in nichts nach. Das genießen wir ausgiebig. Dann sind wir reisebereit um 09.45 Uhr vor der Hoteltür und haben einen kurzen Weg zum zentralen Supermarkt, der heute von 9 – 12 Uhr geöffnet hat. Hier halten wir kurz, um uns mit Brot, Margarine und Aufschnitt für die Rückreise nach Däne-

mark zu versorgen. Das Frühstück an Bord der „Norröna“ ist simpel und sehr teuer. Da versorgen wir uns am Morgen lieber selbst. Das Gekaufte ist schnell verstaubt, und wir befinden uns wenig später auf der letzten Etappe dieser Reise in Island. Wir haben noch 21 Kilometer bis zur Mole von Seiðisfjörður zu fahren und müssen noch einmal auf ca. 800 m Höhe über einen Gebirgsattel. Oben angekommen werden wir vom isländischen Petrus gebührend verabschiedet. Temperatur am Gefrierpunkt und Schneetreiben setzt ein. Das ringt uns nur ein müdes Lächeln ab und vorsichtig und langsam wegen eventueller Glättegefahr geht es die Serpentinien herunter nach Egilstadir. Die „Norröna“ erwartet uns bereits. Schnell zum Check-In, wo wir unsere Bordkarten und Kabinenschlüssel erhalten. Der Rest ist für uns mittlerweile Routine. Zuerst dürfen wir wieder rauf auf das Schiff. Zwischen die Stahlbügel manövriert, Seitenkoffer ab und die Männer bringen das Gepäck zur Kabine. Die unerfahrenen Biker binden ihr Fahrzeug selbst an, - ungeschickt und mit viel Mühe. Unsere erfahrenen Sozias bitten das Ladepersonal, die gerne den Job fachmännisch übernehmen. Als Heino & Volker wieder zum Ladedeck kommen, sind die Maschinen bereits mit Schnellzurrgurten seefest befestigt. So haften wir nicht im Beschädigungsfall für die Schäden. Unsere geräumigen Kabinen mit Fenster sind diesmal auf der Backbordseite des Schiffes. Es mangelt uns an nichts und wir richten uns für die nächsten 2,5 Tage an Bord ein. Pünktlich um 12.00 Uhr mittags werden die Trossen gelöst und wir gleiten durch den Fjord. Am Ufer werden viele weiße Taschentücher geschwenkt. Für manchen Isländer ist es die erste Reise zum europäischen Kontinent. Kurz vorm Landsend erwischt noch ein kühler Schauer das auslaufende Schiff. Thules letzter Gruß an uns. Wir nehmen das nicht persönlich, ruhen am Nachmittag und treffen uns um 19.30 Uhr in der Raucherlounge zur Vernichtung der letzten Rum-Reserve und klönen über das Erlebte bis 22.00 Uhr. Mit 12 Knoten achterlichem Wind aus Nordwest und angelegtem Kurs von 143° steuert uns der Bordrechner mit 18 Knoten Fahrt direkt auf die Färöer-Inseln zu, die noch ca. 500 km von uns entfernt sind.

Freitag, 18. Juni, 14° C, bewölkt mit sonnigen Abschnitten

Auf See

Wir schlummern bis 11.00 Uhr in den gemütlichen Kojen und frühstücken auf der Kabine. Die Färöer-Passagiere sind bereits heute morgen um 06.00 Uhr in Torshavn von Bord gegangen, wo wir planmäßig anlegten. Jetzt laufen wir mit südöstlichem Kurs nach Lerwick auf die Shetland-Inseln zu. Bei einem Milchkaffee aus der Cafeteria entsteht dieser bereits unterwegs angefangene Reisebericht unserer Motorrad-Rundreise. Mit nunmehr 132° liegt der Kurs nach Lerwick an. Für uns interessierte Passagiere steht in der Lobby ein Flachbildschirm mit den Plotting-Daten des Bordrechners zur Verfügung. GPS gestützt können wir hier in Echtzeit unseren Reiseverlauf mit allen relevanten Daten auf der eingeblendeten Seekarte verfolgen. Das ist eine gute Einrichtung, die unser ständiges Interesse erweckt. Am Nachmittag haben wir Schihallion Field (Bohrinsel) querab. Um 21.00 Uhr ist unsere prognostizierte Ankunft im englischen Lerwick. Passagiere zur britischen Hauptinsel haben hier die Möglichkeit einer abgestimmten Anschluss-Fährverbindung zum schottischen Aberdeen. Lerwick liegt verschlafen in der Abendsonne. Hier ist das Ladengeschäft in ca. 30 Minuten erledigt und der Endkurs zum dänischen Hanstholm liegt an, als wir in Gesellschaft von Captain Morgan und Coke am Abend gemütlich in Erinnerungen schwelgen.

Sonnabend, 19. Juni, 15° C, bewölkt mit sonnigen Abschnitten und Schauern

407 Tageskilometer

Das Kabinenfrühstück ist mittlerweile mager und das Nahrungsangebot wird um zwei eiskalte Smörebröd aus der Cafeteria er-

gänzt. Das führt dem Körper Energie zu, denn wir haben ja heute noch einiges zu fahren. Irgendwie geht der Tag schnell vorbei und der Bordrechner beichtet uns eine Verspätung von ca. 1,5 Stunden ohne Begründung. So werden wir statt 16.00 Uhr erst um 17.30 an der Jammerbucht am Skagerrak von Bord gehen. Tatsächlich sind wir nach den Trailern aus Lerwick die ersten Fahrzeuge, die von Bord rollen. Volker voran. Die Einreise- und Zollabfertigung ist unproblematisch und schnell. Auf der Landstraße östlich um den Limfjord herum zur Autobahn südlich Aalborg. Bis dahin ist es zum Glück trocken. Wir haben viel Glück mit den Schauerwolken, die uns bis hier unbehelligt lassen. In Süd-Jütland erwischt es uns dann doch, wird hinter Flensburg wieder trocken. In Schuby noch einmal einen Regenguss und hinter den Schleidörfern späte Abendsonne um 22.45 Uhr, als wir in unserem Husvogn in Lindaunis die Gasheizung anzünden, Grogwasser aufsetzen und auf Heino & Helga warten, die in der Schlei-Pension bei Frau Eberhardt, ca. 1 Kilometer entfernt, ein Doppelzimmer bezogen haben. Der Wasserkessel wird bis 01.30 nicht kalt, dann liegen wir im gemütlichen Wohnwagen und lassen den Nachtregen auf uns niederprasseln. In der Hoffnung auf einen trockenen Sonntag schlafen wir gut.

Sonntag, 20. Juni, 15° C, Regen

159 Tageskilometer

Petrus ist nicht gnädig. Brutal trommelt der Regen auf unser Vorzelt. Das gemeinsame Frühstück bei Frau Eberhardt fällt buchstäblich ins Wasser. Wir telefonieren mit Heino & Helga und verabreden uns für 11.00 Uhr an der Schleibrücke Lindaunis. Es hellt etwas auf und auf klatschnasser Straße rollen wir über Rieseby nach Eckernförde; weiter über Kiel-Umgehung auf B404/A21 bis Bad Oldesloe-Süd und via Bargteheide nach Bramfeld bzw. Meiendorf wo wir gegen 13.00 Uhr wohlbehalten in die Garage rollen. Danke!

Kilometer total:	3.803 pro Kfz, (x 3 Maschinen!)
Kilometer D & DK:	1.081
Kilometer Island:	2.722

Benzin normal Ltr.:	212,8
Motoröl Ltr.:	0,4

Keine Defekte, keine Panne!

Schiffsrouten Nordatlantik



Färöer-Inseln



Fahrtroute der MS „Norröna“ (färöisch für Nordland)

von Hanstholm an der Jammerbucht, DK
 nach Torshavn, Färöer-Inseln, (FR) wir fahren von Bord
 nach Bergen, (N) ohne uns
 nach Lerwick, Shetlands, (GB) ohne uns
 nach Tordhavn, Färöer-Inseln, (FR) wir fahren an Bord
 nach Seiðisfjörður, Island, (IS) mit uns
 retour: Seiðisfjörður-Torshavn-Lerwick-Hanstholm

- 1 Torshavn, Ankunft auf Stremoy
- 2 Grindwal-Fang auf Vagoy
- 3 Rundfahrt Eysturoy
- 4 Seemannsmission
- 5 Vestmannabjörgini (Grotten & Seevögel)



Island

- 1 Seiðisfjörður, Ankunftshafen
- 2 Nacht 1, Skaftafjell
- 3 Nacht 3, Geysir
- 4 Nacht 4, Bifröst-Borgarnes
- 5 Vatnsnes, Robbenkolonie,
- 6 Nacht 5+6, Akureyri
- 7 Wal-Safari, Skalfandi-Bucht
- 8 Abstecher in die Lavawüste
- 9 Jökulsarlon-Gletschersee
- 10 Nacht 2, Ystiskali
- 11 Nacht 7, Egilstadir
- 12 Flatey am Polarkreis, Jeep querfeldein
- 13 Zentral-Lavawüste