



Fährt der alte Lord fort ...

1933 machten sich vier entschlossene Männer auf den Weg, um Island von Süd nach Nord über das Hochland zu durchqueren. Ein verwegenes Abenteuer, wenn man bedenkt, dass das erste Auto auf Island 1904 eingeführt wurde, es keine Landkarten von diesem Gebiet gab, das Hochland bis heute nur an zwei Stellen überquerbar ist und die damalige Technik der Autos eher bescheiden war. Von Barbara Grilz

Die Idee, mit dem Auto über die Sprengisandur zu fahren, hatte sich in die Köpfe der vier Männer gesetzt und ließ sie nicht mehr los, bis sie sich am 14. August 1933 auf den Weg machten. Die Mannschaft setzte sich wie folgt zusammen: Jón J. Víðis, Landvermesser. Einar Magnússon und Valdimar Sveinbjörnsson, zwei Gymnasiallehrer. Und Sigurður vom Hof Laug, der Fahrer des offenen Viersitzers Ford Modell T.

Es war explizit dieses Modell von Ford, welches für das Unterfangen am geeignetsten war. Das hing maßgeblich damit zusammen, dass Henry Ford mit dem Ford T einen Wagen für die Mittelklasse konstruiert hatte, der einfach zu bedienen, robust, wirtschaftlich, reparaturfreundlich und zudem in der Anschaffung günstig war. Durch die Einführung des Fließbandes ab 1914 und die Einheitsfarbe Schwarz hatte er den Anschaffungspreis um mehr als die

Die Karte zeigt die Route von Reykjavik bis Sprengisandur.

Inmitten der steinigen Fläche, welche von Bergen und auch Gletschern in der Ferne umgeben ist, suchen die Reisenden nach dem richtigen Weg.

Hälfte senken können. Dank eines 4-Zylinder-Reihenmotors mit einem Hubraum von 2,9 Litern war der Wagen enorm wirtschaftlich. Der 20 PS (15 kw) starke Motor, der mit Benzin, Kerosin und Ethanol betrieben werden konnte, verbrauchte zwischen 11 und 18 l/100 km und brachte den Wagen auf bis zu 72 km/h.

Durch den Verzicht auf störanfällige Teile, wie Benzin- und Ölpumpe, Kupplung oder Einzelradbremsen, und die ausgesprochen gute Verarbeitung von hochwertigen Materialien war das Auto besonders haltbar und reparaturfreundlich. Der Wagen konnte so gut wie ohne Spezialwerkzeug repariert werden und war somit prädestiniert für den Einsatz in unwegsamem Gelände.

Da Autos zu dieser Zeit über keinerlei Stauraum verfügten, hieß es Platz für das Gepäck und einen Zusatztank zu schaffen. Die hintere Sitzbank wurde entfernt, um stattdessen Versorgungskisten, Zelt, Schlafsäcke und einen zusätzlichen Benzintank dort unterzubringen. Mit Segeltuch überspannt diente das Ganze auch als Sitzgelegenheit. Die sperrigen Gegenstände, wie Spaten, Holzbretter, Zeltstangen und auch Benzinkanister, wurden kurzerhand auf den Trittbrettern verzurrt, und fertig war das Expeditionsmobil, welches, nebenbei bemerkt, ohne Dach unterwegs war. Zwar wurden alle Autos ursprünglich mit einem Faltdach ausgeliefert, doch diese eher labile Konstruktion hielt den Stürmen auf Island nicht lange stand. Man saß also, wie vom Reiten gewohnt, mit Regenmantel und Hut im Auto.

In Regenkleidung über aufgeweichte Straßen

Fertig aufgepackt und in Regenkleidung gehüllt, starteten die vier Abenteurer am 14. August 1933 um 8 Uhr morgens bei strömendem Regen in Reykjavik und fuhren auf aufgeweichten Sandstraßen (bis in die 1970er Jahre gab es auf Island nur in Reykjavik einige asphaltierte Straßen, all die anderen Straßen waren Sandstraßen) in Richtung Westen, nach Selfoss und weiter bis kurz vor Hella. Dort, wo auch heute die Straße 26 beginnt, bogen sie links ab und erreichten nach 36 Kilometern den Hof Múli, den letzten Hof, bevor die Zivilisation aufhörte. Hier wärmten sie sich nochmals auf, beratschlagten mit dem Bauern, welche Strecke sie am besten fahren sollten, und nahmen noch-



A Sprengisandsleið austur af Kjalvötnum 16/8 '33

Valdimar saß im Heck des Wagens, Jón war Beifahrer und Sigurður steuerte den Viersitzer.



Das Seil ans Ende des Wagens gebunden und am anderen Ende durch ein in die Erde gerammtes Brecheisen gesichert, ging die Fahrt hinab ans Flussufer des Tungnaá.

Valdimar Sv. b.j.s. 17/8 '33
Jón Víðis, Sig. frá Laug



15/8 '33

mals 210 Liter Benzin mit, somit hatten sie 225 Liter für die gesamte Fahrt. Als sie sich wieder auf den Weg machten, brach die Wolkendecke auf und die Sonne kam hervor. Ein gutes Omen! Jetzt konnte es losgehen.

Das Abenteuer beginnt

Gegen 18 Uhr legten sie einen kurzen Stopp ein, sahen dem Fluss Þjórsá zu und studierten die Landschaft. Noch gab es so etwas wie eine Straße. Man brauchte zwar viel Fantasie, um deren Spuren zu erkennen, aber da war immerhin ein mehr oder weniger festgefahrener Boden. Dieser Komfort endete jedoch bald, denn die Straße bog nach Osten ab und das Gebiet der Sprengisandur liegt nordwestlich eines Gebirgszuges. Vor den vier Abenteurern lag nun die Einfahrt zur Hochlandebene, welche zur Linken durch den Berg Búrfell und zur Rechten durch den Vulkan Hekla flankiert wurde. Die Bodenbeschaffenheit änderte sich, und Jón erzählt: *»Der Sand ist fein und die Reifen sacken ein. Jetzt laufen wir. Sigurður kann ein Stückchen weiterfahren, aber plötzlich steigt Rauch aus dem Auto auf. Wir sehen, wie Sigurður das Auto stoppt und anfängt, alles Lose aus dem Auto rauszuwerfen. Als wir außer Atem dort ankommen, hat er es geschafft, das Feuer in den Leitungen zu stoppen. Es dauert eine Weile, alles wieder in Ordnung zu bringen, unter anderem müssen wir die Batterie umstellen und einiges reparieren.«* Die Sache ließ sich jedoch rasch beheben, denn Jón notierte nur eine Stunde Zwangsaufenthalt in seinem Tagebuch, und der nächste Zeiteintrag besagt, dass sie um 20:25 Uhr den Markstein mit dem Hinweis »150 km nach Reykjavik« passierten. Um 21 Uhr erreichten sie ihr erstes Etappenziel: den Fluss Tungnaá. Diesen 90 Meter breiten Fluss mit starker Strömung galt es mit dem Auto zu überqueren – und zwar in einem Ruderboot.

Bevor es die ersten Wasserkraftwerke und ihre Speicherseen in dieser Gegend gab, sah die Landschaft noch ein wenig anders aus als heute. Zwar haben sich die Flussläufe im Wesentlichen nicht geändert, doch die Vegetation. Heute läuft viel weniger Wasser durch die Flussbette. Die grasbewachsenen sanften Hänge am Búðarháls sind verschwunden. 1933 gab es dort noch jede Menge Gras, und die Farmer nutzten dies, um Schafe den Sommer über dort grasen zu lassen. Mit Hilfe von Ruderbooten

setzten sie die Tiere über, und aus diesem Grund waren an einer kleinen Felsbucht drei Ruderboote untergebracht. Sigurður wusste davon, und er war es auch, der im Jahr zuvor das Übersetzen mit dem 750 Kilogramm schweren Auto, unterstützt durch drei Männer, bereits geprobt hatte. So stand das Team zwar vor einer großen Herausforderung, doch es gab bereits Erfahrungswerte, auf die sie sich stützen konnten.

15. August 1933. Das Wetter ist gut und die Sonne wärmt die Luft. Gleich nach dem Frühstück machen sich die Männer an die Arbeit, das Auto überzusetzen. Jón berichtet: *»Bis südlich zum Fluss fährt man einen Weg durch die Klippen. Er ist steil, aber kurz. Am Ende wird es etwas breiter, und dort befinden sich drei Boote, die in den Felsen liegen. Das größte Boot ist 5 Meter lang und 2,2 Meter breit. Wir haben das Gepäck aus dem Auto genommen. Wir banden ein Seil ans Ende des Autos und das andere Ende an das Brecheseil, welches wir in die Erde steckten. Sigurður stieg ins Auto und steuerte, und wir gaben etwas Seil nach, bis das Auto zum Fluss kam. Das ging gut. Wir nahmen das größte Boot, befestigten es vorne und hinten am Flussrand. Stapelten Holzbretter und Steine daneben und legten große Bretter vom Land bis zur Reling. Nun schoben wir das Auto Stück für Stück über die Holzbretter seitlich bis zum Boot. Das dauerte. Endlich schwamm das Boot, schwer beladen mit dem Auto.*

Einar und Valdimar setzten sich vorne in das Boot. Sie befestigten die Ruder am Vorderrad, während ich und Sigurður das Boot am Seil ein Stückchen den Fluss hochzogen. Dann ließen wir los, und diejenigen, die im Boot saßen, ruderten um ihr Leben. Die Strömung war stark und der Fluss 90 Meter breit. Sehr schnell kamen Einar und Valdimar zu der Stelle mit den flachen Felsen bei unserem Zelt. Jetzt ruderten ich und Sigurður mit einem der kleinen Boote nördlich über den Fluss und halfen, das Auto an Land zu ziehen. Das ging gut.«

Nach dem Mittagessen, also gegen 12:50 Uhr, machten sich die vier über harte Grasflächen auf den Weg über den Búðarháls in Richtung Norden. Es ging ständig leicht bergauf, das Wetter war warm und windstill, ab und zu gab es leichte Schauer. Die Grasfläche schwand und wurde zur harten Sandfläche, die jedoch wegen des Regens aufweichte. Um 18 Uhr blieb der Wagen auf dem sanften Rü-

»Wir befestigten das Boot vorne und hinten am Flussrand. Stapelten Holzbretter und Steine daneben und legten große Bretter vom Land bis zur Reling. Nun schoben wir das Auto Stück für Stück über die Holzbretter seitlich bis zum Boot. Das dauerte. Endlich schwamm das Boot schwer beladen mit dem Auto.«

cken des Berges im Schlamm stecken. »Wir haben alles aus dem Auto geräumt und hoben es mit Baumstämmen hoch. Wir legten so viel Stämme hin, bis wir wegfahren konnten. Dadurch hatten wir 2 Stunden Verspätung.« Um 21 schlugen sie endlich ihr Zelt auf und das Resümee des Tages war: »Wir fahren heute ca. 18 Kilometer und man kann sagen, die Strecke war gut befahrbar, meistens Naturwege.«

Am Morgen des 16. August erwachten sie bei Frost und Eis auf den Pfützen, doch bei blauem Himmel und Sonnenschein. »Um 7:10 Uhr fahren wir über den Fluss. Der Boden war fest. Es war windstill und der schwarze Sand vervielfachte die Hitze der Sonne. Dazu kam, dass wir das Auto über die Sandhügel nördlich des Flusses schieben mussten. Kein Wunder, dass uns warm wurde. 11:40 bis 13:20 Uhr Mittagspause. Zu Mittag aßen wir am häufigsten Suppe, Dosenfleisch und Fisch mit Kartoffeln. Abends und morgens begnügten wir uns mit Brot und verschiedenen Belagen, und zu jeder Zeit aßen wir Trockenfisch.«

Den restlichen Tag und auch tags darauf waren sie damit beschäftigt, Wege durch nasse Lehmfelder und Moore zu finden, sie umrundeten kleinere Seen und fanden Stellen, an denen sie Flüsse und Bäche durchfahren konnten, nutzten jedoch auch trockene Flussläufe. Die Böden wechselten zwischen festem Stein, losem Sand, grobkörnigem Kies, Geröll oder einem Gemisch aus allem. Sie schoben oder zogen hier und da ihren Wagen weiter und schafften immerhin bis zu geschätzte 50 Kilometer am Tag. Bisher hatten sie auch Glück mit dem Wetter, denn die meiste Zeit schien die Sonne und es war windstill. Unter diesen Umständen kann selbst das Hochland von Island unangenehm heiß werden, doch lieber die Hitze als Sturm, Regen oder Schnee.

Das Auto hielt den Strapazen so weit stand. Jón verzeichnete, dass sie am Nachmittag des 17. August den Keilriemen wechseln und nachtanken mussten. Dann ging es wieder weiter Richtung Norden. Um 19:45 Uhr notierte er, dass sie überraschenderweise auf Steinmännchen stießen, welche den Reitweg durch die Sprengisandur markierten. Bisher hatten sie den Weg gemieden, doch nun waren sie froh, über den durch Pferdehufe festgetretenen Weg zu fahren, denn aus dem Norden drohten dicke graue Wolken und ein kalter Wind kam auf.



A Tungnaá, Binar Magn. og Valdim. Subj. 15/8 '33

Dichtes Schneetreiben erschwert am 18. August 1933 die Weiterfahrt der vier Abenteurer.



Die Nacht steckt den Männern noch in den Knochen. Zelt und Auto sind verschneit.

Jón víðis Sig frá Laug Valdimar
A Sprengisandsleið meðfram Fjörðungavatni
18/8 '33



Hjá Fjörðungavatni að morgni 18/8 1933



Der originale Ford Modell T, der die vier Männer sicher über das Hochland brachte steht heute im Museum von Skógar.

»Wir waren nicht frei von Sorgen ...«

Um 21:30 Uhr schlugen sie ihr Zelt auf. Gerade noch rechtzeitig, bevor ein Sturm aufzog und der Regen sich zu Schnee wandelte. Jón schreibt: *»Wir waren nicht frei von Sorgen, aber vermieden es, diese zu zeigen. Wir befanden uns in der Mitte des Landes auf 800 Metern über dem Meeresspiegel. Immer noch flossen alle Gewässer Richtung Süden. Sicherlich waren es nicht weniger als 70 Kilometer zu einem bewohnten Gebiet im Norden. Wenn es heute Nacht weiter schneien sollte, wären wir gezwungen, das Auto zurückzulassen. Wir hatten uns überlegt, dass das passieren könnte. Nun war es wirklich gut, auf einem sicheren markierten Weg zu sein. Außer dem Zelt, das wir auf der Reise benutzt haben, hatten wir auch noch ein anderes kleines, leichtes Zelt das zu unserem Schutz reichte, wenn wir gezwungen gewesen wären, zu Fuß weiterzugehen. Ständiger Schneefall und die Witterungsverhältnisse hielten uns wach bis nach Mitternacht.«*

Der Trick mit dem Tank

»Wir wachten um fünf Uhr auf. Im Zelt war es halb dunkel von dem Schnee, der sich angesammelt hatte. Draußen lag der Schnee knöcheltief und es schneite noch immer, doch der Wind war viel schwächer geworden. Wir machten uns bereit. Wir befreiten das Auto und das Gepäck vom Schnee und nun warteten wir etwas ungeduldig, dass das Auto startete. Es zö-

gerte. Endlich kam Sigurður die brillante Idee, einen Trick anzuwenden, und plötzlich stiegen aus dem Auto kurze Feuersäulen auf, und zu unserer großen Erleichterung kam das Auto in Gang. Es war 8:15 Uhr, als wir diese kalte Schlafstelle verließen, und wir liefen zu dritt vor dem Auto, um den markierten Weg unter dem Schnee zu suchen.«

Der Start-Trick, den Jón in seinen Aufzeichnungen erwähnt, funktionierte folgendermaßen: Dank des Fallbenzinsystems (es gab keine Benzinpumpe, dafür einen höher gelegenen Benzintank, und das Benzin lief durch Schwerkraft in den Verbrennungsraum) war einfach ein kleiner Schraubverschluss zu öffnen, dort mittels eines Bechers Benzin einzufüllen und anzuzünden (die Feuersäule). Wurde nun der Motor mit dem Anlasser gestartet, lief er, bis das eingefüllte Benzin verbrannt war. Diese Zeit genügte, um durch die entstandene Motorwärme das Benzin des Fallbenzinsystems aufzutauen. Anschließend lief der Motor ganz normal.

Für die nächsten vier Stunden quälten die Männer sich streckenweise durch Schneeverwehungen, und als der Schnee in Regen überging, mussten sie sich ihren Weg durch eine sumpftartige Vegetation suchen. Der Wind blähte sich zu einem Sturm auf, das Wasser floss in Strömen, und nach einer Tagesstrecke von 30 Kilometern beschlossen sie, lieber im Zelt das Ende des Sturms abzuwarten als im offenen Auto. Doch sie waren jetzt eindeutig

im Norden und der Hof Mýri war vielleicht noch 60 Kilometer entfernt. Diese Tatsache versetzte sie am 19. August in Hochstimmung, auch weil das Wetter wieder auf ihrer Seite war. Sigurður brauste hinab in ein Tal, welches so verlockend nach Zivilisation aussah. Leider aber war es eine Sackgasse, und so mussten sie das erste Mal auf ihrer Reise umkehren und konnten am Ende des Tages zwar 60 gefahrene Kilometer verzeichnen, doch nur 25 Kilometer in ihrer Richtung.

Das erfolgreiche Ende ihrer Durchquerung des Hochlandes konnten sie am 20. August feiern. Zwar mussten an diesem Tag nochmals der Keilriemen gewechselt und ein paar kleinere Flüsse durchfahren werden, doch dann sahen sie den Hof Mýri und Jón berichtet: *»Kurz vor der Furt am Fluss Mjóadalsá, gegenüber vom Hof Mýri, stoppten wir an einem kleinen Bach. Als wir an eine Stelle kamen, wo uns niemand sehen konnte, beschlossen wir, eine gründliche Reinigung des Autos und unser selbst vorzunehmen. Wir zogen von unseren schmutzigen Sachen die besten an, verbrachten nicht viel Zeit mit Essen und setzten uns ins Auto. So schnell als möglich fuhren wir den Fluss Mjóadalsá entlang und erreichten die Furt bei Mýri um drei Uhr. Als wir in Sichtweite des Hofes Mýri kamen, sahen wir, wie ein Mann aus dem Haus zu einem Pferd stürmte und uns entgegenritt. Als er uns traf, sagte er, er habe uns schon erwartet, und lud uns in den Hof Mýri ein.«*

(Anmerkung der Autorin: Die kursiven Textstellen stammen aus dem Tagebuch von Jón J. Viðis, welches mir im Original vorliegt. Die Fotos hat ebenfalls Jón J. Viðis angefertigt, der sie dem Straßenbauamt in Island (Vegagerðin) vermacht hat. Dieses hat der Veröffentlichung freundlich zugestimmt. Herzlichen Dank!)



DIE AUTORIN

Barbara Grilz

ist Flugzeugtechnikerin, Journalistin und Buchautorin. Ihr besonderes Interesse gilt der alten Verkehrsfliegerei.

Die Erleichterung war verständlicherweise groß auf der Seite der vier Männer, die nun zu Pionieren wurden. Doch auch der Farmer war froh, die Männer heil zu sehen, denn die Kunde von diesem gewagten Unternehmen hatte den Norden des Landes schneller erreicht, als die vier Männer das Hochland durchqueren konnten. Von den Nachbarhöfen kamen die Menschen angeritten, um das Wunderding Auto zu bestaunen und die Männer zu beglückwünschen, die tatsächlich die geschätzten 285 Kilometer durch unwegsames und meist unbekanntes Gebiet gemeistert hatten.

Jón, Einar, Valdimar und Sigurður hatten im August 1933 fast eine Woche für eine Strecke gebraucht, die heutige Fahrzeuge an einem Tag überwinden. Reifen im Durchmesser von bis zu einem Meter und starke Motoren ziehen die vierradgetriebenen Jeeps über die Piste, welche noch immer durch Flussfurten führt und an manchen Stellen so schlecht ist, dass man sich ein Luftkissenfahrzeug wünscht.

Nach wie vor ist die Sprengisandur eine Herausforderung für Hobbyabenteurer, doch den Charakter der Unbesiegbarkeit hat sie längst verloren. An manchen Tagen zählt das Verkehrsamt auf Island bis zu 100 Fahrzeuge auf der Strecke, und manchmal kann man sogar Fahrradfahrer entdecken. Zu Pferd sieht man heute niemanden mehr reiten, da gibt es weitaus schönere Strecken als die Sprengisandur. ■

Anzeige



24h Anwesenheitspflege zu Hause

Nur deutschsprachige Pflegekräfte

MDK-Pflegernote 1,0

Zertifiziert nach ISO 9001:2008

Toll ²⁴
Rund um die Uhr Betreuung zu Hause

Toll 24 Betreuung
www.toll-betreuung.de

**Rufen Sie uns kostenlos an:
0800 / 7 24 24 24**

30
JAHRE
TOLL BETREUUNG