

## Urlaub mit Funk in OY

von Wolf, DL6JZ

### Emergency and distress situations

#### Emergency or fire: Dial 112

**First Aid:** There are emergency wards at the hospital in  
 • Tórshavn on Streymoy, tel: +298 304500  
 • Klaksvík on Borðoy, tel: +298 454545  
 • Tórshavn on Suðuroy, tel: +298 343500  
 Doctors around the islands provide emergency assistance; contact police or pharmacies for information. The Coast Guard and Atlantic Airways have helicopters that may be used in emergencies.

#### Police stations:

are found in most parts of the country.  
 • Tórshavn (open 24 hours) tel: +298 351448  
 • Klaksvík on Borðoy tel: +298 351448  
 • Runavík on Eysturoy tel: +298 351448  
 • Sandvík on Vágar tel: +298 351448  
 • Sandur on Sandoy tel: +298 351448  
 • Tórshavn on Suðuroy tel: +298 351448

#### Pharmacies:

• Tórshavn, at the Information Centre, tel: +298 404040  
 and by the SAS Shopping Centre, tel: +298 404040  
 • Klaksvík on Borðoy, tel: +298 404040  
 • Runavík on Eysturoy, tel: +298 404040  
 • Tórshavn on Suðuroy, tel: +298 404040

#### Emergency dental services:

in Tórshavn, weekdays: 01.00-11.00, tel: +298 314544.

#### Health insurance:

Citizens of the Nordic countries and the UK are covered by their own national health insurance. It is advisable for citizens of other countries to take out travel health insurance.

#### Car problems:

For car breakdown, please contact the Fire Station in Tórshavn, tel: +298 302300.

### Driving in the Faroe Islands

The Faroe Islands are an exciting destination for a vacation on wheels, with a 600 km network of well-maintained roads. The two largest islands, Streymoy and Eysturoy, are connected across Sundin (the Channel) by a bridge fittingly named Sandabridgjin, or the Channel Bridge. Since 2002 a sub-sea tunnel connects the island of Vágar with Streymoy and since 2006 a sub-sea tunnel connects the island of Eysturoy with Borðoy. In December 2020 a third sub-sea tunnel – with the world's first undersea roundabout – opened connecting the island of Streymoy with Eysturoy. These are toll tunnels; road cutaways connect Borðoy with Víkoy and Kunoy. The other main islands, Sandoy and Suðuroy, have excellent car-ferry connections to Streymoy, making motoring in the Faroe Islands easy and pleasant and quite a different experience. For ferry schedules, see [www.ssi.fo](http://www.ssi.fo). Always check [www.ssi.fo](http://www.ssi.fo) before you travel.

#### Speed limits

Speed limits are 50 km/h (30 miles per hour) in towns and urban areas, even if there is no sign indicating a village, and 70 km/h (43 miles per hour) elsewhere. See more about the penalty point system on [www.klippat.fo](http://www.klippat.fo). The speed limits: 50 km/h for cars with trailers, and for cars/trucks the speed limits: 70 km/h.

#### Safety belts and headlights

Use of safety belts is mandatory in both front and rear seats. Children who are too young to use seatbelts must use special car seats. Headlights must be turned on at all times while driving.

#### Tunnels

There are numerous road tunnels in the Faroe Islands and drivers of large vehicles must plan their routes by finding out in advance which tunnels they can enter. The road signs at tunnels indicate the length for which overtaking is prohibited, and the length of the tunnel. In all the narrow tunnels there are special layby at regular intervals, marked with the letter M, for drivers to pull into when passing.

#### Baggage Storage

Farøabn Passasjer Terminal, Tórshavn Harbør

#### Lost and Found

Local police officers function as Lost and Found departments. For numbers consult the Emergency and Distress situations listing.

#### Communication

When calling from abroad, the Faroese national code is +298. Calling from the Faroes you must dial 00 for the national code and the telephone number. For further information, please contact the telephone number information on 118.

#### Hiking guidelines

- Notify your host about where you plan on hiking. We advise you to fill out the form on the back of the booklet "Safe Travel" and leave it with your host or inside the windshield of your car.
- It is recommended to hike with a local hiking guide.
- Gather information about the hike before you start. Be sure that the length of the hike and the difficulty level is suitable.
- Keep informed about seasonal farming and hunting activities.
- Be prepared for all types of weather. Dress in layers. Thermals and wool. Wear good hiking boots. Hiking trousers (preferably not jeans). Always bring a warm jacket. Wetsuits and waterproofs. Nylon clothing not recommended as it can be slippery. Hat and gloves are recommended.
- Bring a fully charged mobile phone, food, drink, something sweet and a map of the route.
- Do not go hiking if there is limited visibility due to fog, or if it is getting dark.
- It is recommended to hike with others.

#### Signs of this type show in which direction you will find a particular main road, in this instance road no. 10. Road numbers for major roads are marked on the map.

#### Use of safety belts and headlights

Use of safety belts is mandatory in both front and rear seats. Children who are too young to use seatbelts must use special car seats. Headlights must be turned on at all times while driving.

#### Tunnels

There are numerous road tunnels in the Faroe Islands and drivers of large vehicles must plan their routes by finding out in advance which tunnels they can enter. The road signs at tunnels indicate the length for which overtaking is prohibited, and the length of the tunnel. In all the narrow tunnels there are special layby at regular intervals, marked with the letter M, for drivers to pull into when passing.

#### Baggage Storage

Farøabn Passasjer Terminal, Tórshavn Harbør

#### Lost and Found

Local police officers function as Lost and Found departments. For numbers consult the Emergency and Distress situations listing.

#### Communication

When calling from abroad, the Faroese national code is +298. Calling from the Faroes you must dial 00 for the national code and the telephone number. For further information, please contact the telephone number information on 118.

#### Hiking guidelines

- Stay on designated paths at all times to minimize disturbing sheep, wildlife and nature.
- Refrain from walking too close to cliffs – no picnics is worth dying for.
- If you are met with unexpected fog on a trail, it is particularly important to stick to cairns and paths. If you cannot see from one cairn to the next, walk by a cairn and keep warm.
- Never build or take down ancient cairns – they function as landmarks that help guide you so you don't get lost.
- Good weather conditions, sticking to designated paths and not walking in steep areas will increase the likelihood of getting emergency help, if needed.
- Always bring your rubbish with you.
- Be thoughtful of the locals and respect their privacy.

#### Tunnels

- Streymoy:** Leigard, 1977, 2 lanes, lights, H: 4.3 m, L: 1,760 m; Lóðstígur, 1982, 2 lanes, lights, H: 4.3 m, L: 2,238 m
- Eysturoy:** Norðvegur, 1976, 2 lanes, lights, H: 4.3 m, L: 520 m; Lóðstígur, 1982, 2 lanes, lights, H: 4.3 m, L: 2,238 m
- Borðoy:** Árdalurvegur, 1983, 1 lane, no lights, H: 3.1 m, L: 1,880 m; Sandvegur, 1987, 1 lane, no lights, H: 3.1, L: 1,220 m
- Kunoy:** Vágur, 1979, 1 lane, no lights, H: 3.4, L: 1,193 m; Sandvegur, 1987, 1 lane, no lights, H: 3.1, L: 1,220 m; Sandvegur, 1987, 1 lane, no lights, H: 3.1, L: 1,220 m; Sandvegur, 1987, 1 lane, no lights, H: 3.1, L: 1,220 m
- Sandoy:** 1986, 1 lane, no lights, H: 4.6 m, L: 1,341 m
- Vágar:** Sandvegur, 2016, 2 lanes, lights, H: 6.6 m, L: 340 m
- Sub-sea tunnels in the Faroes:** Streymoy – Vágar: 2002, 2 lanes, lights, Height: 4.6 m, Length: 4,600 m; Eysturoy – Borðoy: 2006, 2 lanes, lights, Height: 4.6 m, Length: 6,900 m; Streymoy – Eysturoy: December 2020, 2 lanes, lights, Height: 4.6 m, Length: 12,400 m

### Legend

- Main road with No. two lanes
- Main road, one lane
- "Buttercup" routes – Particularly scenic routes for travellers, see [www.landverk.fo](http://www.landverk.fo)
- Minor road
- Path
- Road tunnel
- Distance in kilometers
- Car ferry
- Ferry
- Airport
- Helicopter
- Lighthouse
- Mast
- Camping site
- Camping site, tents
- Youth hostel
- Restaurant/Cafe
- Hotel/Guesthouse/ Accommodation for groups
- Tourist information office
- Spot height in meters
- Helicopter route
- Ferry route number

### Travel information

The following operators and offices will be able to assist you with information on most tours and transportation in the Faroe Islands. For complete information on prices and conditions for all services we refer to [www.ssi.fo](http://www.ssi.fo).

#### Passenger Terminal (Farøabn) Strømfarskap Landsins, Eystara Bryggja, FO 100 Tórshavn, tel: +298 343500, fax: +298 343501, [www.ssi.fo](http://www.ssi.fo)

#### Atlantic Airways, airport office at Vágar Airport, FO-30 Sandvegur, Vágar, tel: +298 345990, fax: +298 341031, [www.atlantic.fo](http://www.atlantic.fo), [booking@atlantic.fo](mailto:booking@atlantic.fo)

#### Smyril Line, Jónas Brónckis gata 37, FO-30 Sandvegur, Vágar, tel: +298 345990, fax: +298 345950, [www.smyril.fo](http://www.smyril.fo), [office@smyril.fo](mailto:office@smyril.fo)

### Tourist Information Centres:

#### Norðoyarsíða: Visit Norðoy

Biskupsstígur 9, FO-700 Klaksvík, tel: +298 456939, [visitnoroy.fo](mailto:visitnoroy.fo), [info@klaksvik.fo](http://info@klaksvik.fo)

#### Eysturoy: Visit Eysturoy / Visit Fuglafjarðar

1206, 1, FO-530 Fuglafjarður, tel: +298 238015, [visitvesturoy.fo](mailto:visitvesturoy.fo), [visitflugfjardar.fo](http://visitflugfjardar.fo)

#### Eysturoy: Visit Runavík

Hedvegur 13, FO-600 Saltangará, tel: +298 417060, [visitrunavik.fo](mailto:visitrunavik.fo), [info@runavik.fo](http://info@runavik.fo)

#### Streymoy: Visit Tórshavn

Hættu Finns gata 17, FO-110 Tórshavn, tel: +298 302425, [visittorshavn.fo](mailto:visittorshavn.fo), [torshavn@torshavn.fo](http://torshavn@torshavn.fo)

#### Streymoy: Visit Nólsoy

FO-270 Nólsoy, tel: +298 527060, [visitnolsoy.fo](mailto:visitnolsoy.fo), [info@nolsoy.fo](http://info@nolsoy.fo)

#### Streymoy: Vestmanna Tourist Centre

Fjarðvegur 2, FO-350 Vestmanna, tel: +298 471500771500, fax: +298 471509, [www.visitvestmanna.com](http://www.visitvestmanna.com), [tourist@vestmanna.fo](mailto:tourist@vestmanna.fo)

#### Sandoy: Sandoyar Kuningastova

Martín Mikkla 3, 210 Sandur, tel: +298 222078, [www.visitandsoy.fo](http://www.visitandsoy.fo), [info@visitandsoy.fo](mailto:info@visitandsoy.fo)

#### Suðuroy: Visit Suðuroy, Tórshavn

Tórshavnvegur 37, FO-400 Tórshavn, tel: +298 811080, fax: +298 371814, [www.visitsturoy.fo](http://www.visitsturoy.fo), [info@sturoy.fo](mailto:info@sturoy.fo)

#### Suðuroy: Visit Suðuroy, Vágar

Vágurvegur 37, FO-600 Vágar, tel: +298 239390, [www.visitvagar.fo](http://www.visitvagar.fo), [info@vagar.fo](mailto:info@vagar.fo)

Booking of accommodation and information about the islands: [www.visitfaroeislands.com](http://www.visitfaroeislands.com), [info@visitfaroeislands.com](mailto:info@visitfaroeislands.com)

Auf unserer Urlaubsreise nach Island 2017 machte die Fähre Zwischenstopp in Torshavn, der Hauptstadt von Färöer. So kam die Idee auf, auch einmal hierher zu fahren. Fünf Jahre später wollten wir die Reise dann in Angriff nehmen. Der Reiz war groß und die coronabedingten Risiken überschaubar.

Der Fahrplan der Fähre MS Norröna wurde im Winter 2021/22 veröffentlicht und wir konnten mit der Planung beginnen. Mit diesem Schiff wird der gesamte Personen- und Frachtverkehr über das Wasser zwischen dem europäischen Festland und Färöer sowie Island erledigt. Reisezeit sollte im Juni sein, als Kompromiss zwischen Wettererwartungen und saisonabhängigem Preisniveau. Die Fährtickets wurden gebucht. Damit stand der Reiseternin fest: Abfahrt am 7. Juni in Hirtshals und Rückfahrt am 19. Juni ab Torshavn.

Färöer besteht aus 18 Inseln, von denen 16 bewohnt sind. Die meisten der Inseln sind entweder mittels Tunnel, Brücke oder Autofähre miteinander verbunden. Um möglichst viel zu sehen, buchten wir für die ersten vier Tage eine Ferienwohnung auf der Insel Vagar im Westen und für die letzte Woche ein Ferienhaus auf der Insel Kunoy im Osten.

Die mitreisende Familie besteht aus meiner xyl und meinem Bruder. Da wir schon oft gemeinsam unterwegs waren, wissen beide, dass ein Urlaub ganz ohne Amateurfunk für mich schwierig ist.

Andererseits bemühe ich mich auch, ihre Toleranz nicht zu überdehnen. OY ist auf den Kurzwellenbändern durch einheimische OMs sehr gut vertreten. Also war klar, dass nur die Rucksackstation für Outdoor-Aktivierungen mitkommt:

KX3, LiFePo-Akku, linked dipole und 6-m-GFK-Mast von dx-wire.

Einige Wochen vor der Abfahrt fiel mir aber auf, dass OY über QO-100 nicht einfach zu erreichen ist.

Also investierte ich in einen 60-cm-Satspiegel und ein Dualband-Feed mit LNB von Bamatech sowie Kabel. Die übrigen Komponenten nahm ich von meiner Heimstation. Ein Test vorher mit einem 40-cm-Spiegel ergab zwar für DL, dass starke Stationen empfangen werden können. Aber in OY liegt die Elevation bei 15° und nicht bei 30° wie in DL. Das größte Risiko war aber, dass in OY überall steile Berge herumstehen und auf den verfügbaren Karten nicht zu erkennen ist, ob der take-off zum Satelliten ausreichend frei ist.

Die weiteren Vorbereitungen ergaben folgende Erkenntnisse:

- Das Wetter ist unberechenbar, allerdings sicher recht kühl.
- Die Digitalisierung ist sehr fortgeschritten, Internet ist überall verfügbar.
- Färöer ist im Unterschied zum Mutterland Dänemark nicht EU-Mitglied (Sonderregelung wegen Fischereirechten). Das merkt man aber nur daran, dass EU-Mobilfunktarife hier nicht ohne kostenpflichtiges Zubuchen funktionieren.
- Ganz OY gehört zur WWFF-Referenz OZFF-0007.
- Es gibt sehr viele Berggipfel, von denen die allermeisten entweder sehr schwer oder gar nicht begehbar sind.
- Leuchttürme gibt es relativ wenige in der ARLHS WLOL.
- Und es gibt keine Bäume. Zum Festmachen des Antennenmastes muss ich etwas anderes finden.

Beim Check-in im Fährhafen Hirtshals stand unser Auto noch nicht ganz, da wurden wir schon begrüßt:

„Sie sind Herr Wolf-Eckart Grüning?“ Wir mussten bei der Ticketbuchung das Kfz-Kennzeichen angeben und der Kennzeichen-Scan funktionierte. Die vorsorglich ausgedruckte Buchungsbestätigung war also unnötig. Die Schiffsfahrt nach Torshavn verlief bei ruhiger See reibungslos. Zur Insel Vagar führt ein moderner Unterseetunnel. Alle Unterseetunnel sind mautpflichtig, die anderen Tunnel nicht.

Die Mauterfassung für die Unterseetunnel geschieht per Kennzeichen-Scan. Die Bezahlung erfolgt dann entweder per Web-App oder an irgendeiner Tankstelle. Wenn man sich in der

Web-App als Tourist registriert, erfolgt eine Gesamtabrechnung nach dem letzten Aufenthaltstag über die Kreditkarte. Die Navigation machten wir über's Handy mittels maps.me, denn das KFZ-Navi hatte keine Karte von OY.

Für den nächsten Tag hatten wir eine Fahrt in das pittoreske Dörfchen Gasadalur am östlichen Ende unserer Insel vorgesehen. Das Wetter war gut, etwa 12 Grad und kein Regen sowie wenig Wind. Auf einer Rundwanderung um's Dorf fand ich eine nette Stelle für meine Erstaktivierung von OZFF-0007.



Meine anfänglichen Befürchtungen, dass die Sendeleistung von 12 Watt in Verbindung mit der nördlichen Lage problematisch sein könnte, waren unnötig. Nach einer knappen Stunde standen 56 QSO's im Log.

Laut Reiseführer gehört ein Ausflug zur „Vogelinsel“ Mykines zu jeder Färöer-Reise. Die Tickets für die Überfahrt mit der Fähre sind knapp und nur weit im Voraus über's Internet erhältlich. Wir hatten zwei Wochen vor der Abfahrt gebucht und gingen am Freitag frohen Mutes zum Fähranleger. Ich wollte auf der Insel den Knukur (OY/VA-005) aktivieren. Eine halbe Stunde vor der geplanten Abfahrt kam der Kapitän zum Anleger und fragte, ob Fahrgäste Übernachtung auf Mykines gebucht hätten. In dem Falle würde er fahren, wüsste aber nicht, ob er wegen des starken Windes überhaupt anlegen könnte.

Aber eine Rückfahrt am selben Tag wäre ausgeschlossen. Daraufhin aktivierten wir „Plan B“. Übrigens war das Geld für die Fährtickets zwei Tage später ohne irgendeine Aktion unsererseits wieder auf der Kreditkarte gutgeschrieben.

Plan B sah eine Wanderung am Soervagsvatn entlang zum Traelanipa (OY/VA-001, 148 m hoch) vor.

Der Rundweg ist etwa 8 km lang und sehr schön. Allerdings ist das gesamte Gelände in Privateigentum, wie übrigens fast alles Land in OY. Und die Eigentümer kassieren hier

tatsächlich Eintrittsgeld. Für Rentner gibt es einen erschwinglichen Sonderpreis. Nach einer Dreiviertelstunde fing es zu regnen an.

Und als wir kurz vor dem Gipfel waren und ins freie Gelände kamen, war der Wind so heftig, dass wir Mühe hatten, uns auf den Beinen zu halten. Und nirgendwo eine Möglichkeit zum Schutz vor dem Sturm.

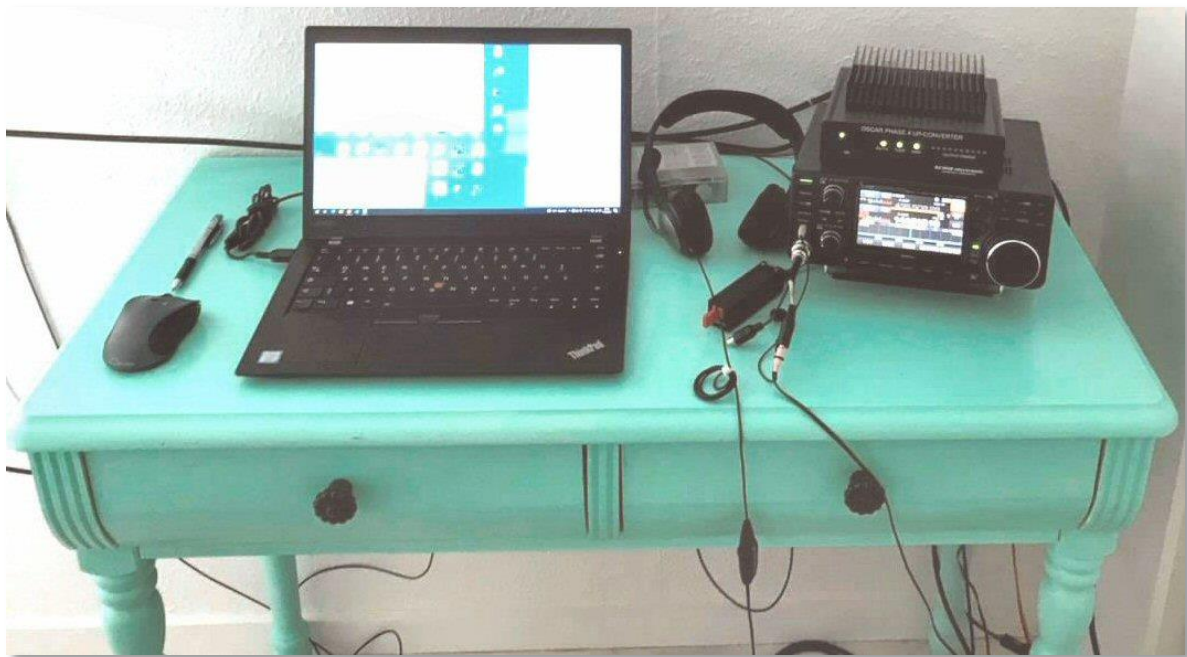


Unter diesen Umständen war weder an einen Antennenaufbau zu denken, noch daran, einigermaßen befriedigend Funkverkehr zu absolvieren. Das sollte zum Glück die einzige Abbruchentscheidung in diesem Urlaub bleiben. Auf dem Rückweg wurden wir dann noch so richtig nass. Trotzdem hat es Spaß gemacht.

Wieder in der Fewo angekommen, habe ich bei Dauerregen versucht, die QO-100-Station zum Laufen zu bringen. Die Befestigung des Spiegels war wegen des starken Windes problematisch, gelang dann mit Spanngurten doch.



Azimut und Elevation hatte ich mir vor der Abreise notiert, die vorbereiteten 15 Meter langen Antennenkabel reichten ziemlich genau ins provisorische Shack.



Nach grobem Ausrichten war die CW-Bake deutlich zu hören. Der Kuhne-Up-Konverter erzeugt bis zu 20 Watt, Senden war also unkritisch. SSB-seitig konnte ich allerdings nur starke Stationen aufnehmen. Also habe ich erst einmal nur CW gemacht. Nach gut 40 QSOs in mehr als zwei Stunden ging nichts mehr.

Der nächste Tag war trocken, aber stark bewölkt. Wir unternahmen eine Wanderung zum Fjallavatn, einem der größten Binnenseen. Er liegt in einem Naturreservat. Eigentlich wollten wir den See umrunden, der Regen hatte aber alle Wege unpassierbar gemacht. Diese Erfahrung machten auch einheimische Wanderer. Selbst sie fanden keinen passierbaren Weg. Einer erzählte mir dann, dass hier seit mehr als 100 Jahren nichts angefasst wurde. Bestätigt fand ich das dadurch, dass kein Mobilfunknetz verfügbar war, einzigartig. Ich suchte mir eine halbwegs trockene Stelle und fuhr ein paar WWFF-QSOs. Da ringsum Berge waren, war die Ausbeute nicht so doll.



Am Nachmittag kamen dann noch etwa 100 QSOs über QO-100 aus der Fewo in SSB und CW zusammen. Ich hatte die Elevation des Spiegels korrigiert und die Empfangssignale waren deutlich besser.

Der Tag darauf war Sonntag und Quartierwechsel. Ich konnte die Familie überzeugen, auf der Fahrt von der Insel Vagar nach Kunoy einen Abstecher zum Sornfelli (OY/ST-007) zu machen. Die Reiseführer versprechen eine spektakuläre Aussicht. Die letzten Kilometer gingen in scharfen Serpentin über eine einspurige Straße, eine echte Herausforderung für den Autofahrer. Je höher wir kamen, desto dichter wurde der Nebel. Oben betrug die Sichtweite circa 30 Meter. So gab es zwar keine Aussicht, aber recht viele Berg-QSO's in kurzer Zeit. Auf weitere Fotos habe ich verzichtet.



Die Fahrt ging dann von der Insel Streymoy über Eysturoy und Bordoy nach Kunoy. Letztere erreichten wir über einen Damm. Auf Kunoy gibt es nur ganz im Süden zwei Dörfer. Das Dorf Kunoy selbst liegt auf der Westseite der Insel und ist über einen 3 km langen, einspurigen und völlig unbeleuchteten Tunnel vom Ende des Damms zu erreichen. Unser Ferienhaus befand sich etwas oberhalb des alten Dorfkerns. Hier stehen alles neu gebaute Häuser und es wird weiter gebaut. Vom Esstisch hatten wir eine gute Aussicht auf die Nachbarinsel Kalsoy.



Straßen und Wege gibt es auf Kunoy nur bis an die Ränder der beiden Dörfer. Der überwiegende Teil der Insel ist komplett unpassierbar.

Für den nächsten Tag war Regen angesagt und wir machten einen Stadtbummel in Klaksvik. Das ist wohl die zweitgrößte Stadt in OY. Als es aber um 11.00 Uhr immer noch nicht wirklich nach Regen aussah, kam wieder einmal Plan B ins Spiel, eine Wanderung auf Klaksviks Hausberg Klakkur (OY/OY-090). Dieser ist zwar nur gut 400 Meter hoch, die letzten 250 Höhenmeter haben es aber in sich. Ein sehr steiler Trampelpfad auf nassen lehmigen Grasboden. Mangels natürlicher Befestigungsmöglichkeiten band ich den Antennenmast an einem Funkmast fest. Und immer, wenn man in OY eine erhöhte Position hat, klappt es mit der QSO-Rate.



Nach einer Dreiviertelstunde kam dichter Nebel auf und ich folgte der Familie nach unten. Hier half mein Wanderstock, auf dem schmierigen und stark abschüssigen Boden nicht den Halt zu verlieren.

Bergauf ist meist weniger gefährlich als bergab.

Am Mittwoch ging es auf die Nachbarinsel Kalsoy. Die einzige Verbindung auf die Insel ist eine kleine Autofähre von Klaksvik aus. Das Boot hat Platz für max. 12 Pkws, wobei Einheimische absoluten Vorrang haben. Zeitiges Erscheinen am Anleger ist also angesagt. Das Boot legte um 08.00 Uhr ab und gut 20 Minuten später waren wir auf Kalsoy. Die weitere Fahrt ging durch vier Tunnel mit mehreren Zwischenstopps an die Nordspitze nach Trollanes. Dort geht ein beliebter Wanderweg zum Leuchtturm Kallur (FAR 014) los.



Auch hier wieder Trampelpfade auf nassem und lehmigem Grasboden, lange Strecken sehr schmal parallel zum steilen Abhang. Nachdem eine italienische Touristengruppe ihr intensives Fotoshooting am Leuchtturm beendet hatte, baute ich auf.

Es hatte inzwischen leicht zu regnen angefangen. Wieder eine sehr gute QSO-Rate. Nach etwa einer halben Stunde Funkbetrieb mit 30 QSO's sah ich in der Ferne schon viele Passagiere der nächsten Fähre und baute rasch ab. Es war wirklich wenig Platz und der Leuchtturm das Ziel aller Leute. Wieder in Trollanes angekommen, machten wir selbstverständlich Rast im nördlichsten Kiosk. Es gab Kaffee, Waffeln mit Rharbarbermarmelade, Eis u. v. m. Rharbarber ist übrigens das National-Obst in OY.



Zu beachten sind die vier Ketten an jeder Ecke, die durch schwere Findlinge gezogen sind. Ähnliche drakonische Maßnahmen gegen mögliche Sturmschäden sind überall zu finden. An den Enden beschwerte Seile, die über Container oder Hütten gezogen wurden. Wohnanhänger sind mit vier Spanngurten an Ösen fixiert, die in den Boden betoniert wurden usw.

Am kommenden Tag fuhren wir auf die Insel Vidoy und besichtigten das malerische Küstendorf Vidareidi. Danach suchten wir einen schönen Platz oberhalb des Dorfes am Weg zum Villingadalsfjall für die Mittagspause und ich nutzte die Zeit zum Funken.





Den Berg selbst wollten nicht in Angriff nehmen. Es war inzwischen sowieso zu spät. Von oben kam der Nebel immer weiter herunter und unter solchen Bedingungen wird von der Bergbesteigung dringendst abgeraten.

An den folgenden beiden Tagen regnete es fast ständig und wir unternahmen nur relativ kurze Spaziergänge.

Am Sonntag stand die Heimreise an. Abfahrt der Fähre in Torshavn war kurz vor Mitternacht. Das Wetter war ordentlich und so machten wir zunächst einen Abstecher auf die Insel Eysturoy nach Eidi.

Von hier führt ein Wanderpfad auf den Eidiskollur (OY/EY-003). Der Weg wird als schön und gut begehbar beschrieben. Von der Schönheit haben wir auf dem Hinweg nichts gemerkt. Je höher wir kamen, desto dichter wurde der Nebel. Die Wegführung ist aber sehr geradlinig und die Trampelpuren immer wieder gut ausmachbar; so dass wir das Risiko eingingen. Der Nebel war andererseits auch ein Glücksfall. Im Nachhinein betrachtet hätte es sein können, dass wir den Weg nicht angetreten hätten, hätten wir ihn gleich vor uns gesehen: Nach fast 48 Stunden Dauerregen war er matschig und in der zweiten Hälfte extrem steil. Das Gipfelplateau ist sehr ausgedehnt. Fast an seinem Ende fand ich wieder einen Funkmast, Betonruinen und eine große Kabeltrommel, an der ich den Antennenmast befestigen konnte.



Wie kommen denn die Arbeiter hier hoch? Es gibt nur den einen Zugang. Nach 56 QSO's baute ich wieder ab.

Beim Abstieg lichtete sich der Nebel rasant und es herrschte strahlender Sonnenschein. Das nutzten wir für eine Imbisspause bei herrlicher Aussicht.



Auf der Weiterfahrt nach Torshavn benutzten wir den südlich gelegenen Tunnel nach Hvitanes. Der hat nämlich zwei Einfahrten, eine auf der Westseite des Skalafjodur in Saltres und eine auf der Fjord-Ostseite in Runavik. Beide Fahrbahnen treffen sich weit unter dem Meer in einem farbig ausgeleuchteten Kreisverkehr. Sehr spektakulär!



Den funkerischen Abschluss bildete die Aktivierung von Torshavn Light (ARLHS FAR 029) am Sonntagnachmittag. Der Leuchtturm steht in einer schönen und sehr gepflegten Grünanlage dicht am Fährterminal. Der Wind wehte heftig und ich musste mir ein geschütztes Plätzchen suchen. Das war zwar funktechnisch nicht optimal, aber dafür blieb der Antennenmast heil. Und für 30 QSOs hat es auch gereicht.



Das Be- und Entladen der MS „Norröna“ verzögerte sich und die Abfahrt erfolgte etwas verspätet. Nach einer ruhigen Fahrt kamen wir aber wieder pünktlich in Hirtshals an. Allerdings gleich im Norden Dänemarks gab es vor dem Meerestunnel durch einen Stau 100 Minuten Verzögerung. Das sollte aber ein gutes Omen sein, die folgende Fahrt verlief störungsfrei und selbst an Hamburg kamen wir einwandfrei vorbei.

Unser Fazit ist:

Es war ein sehr schöner und vor allem sehr spannender Urlaub. Island ist im Vergleich zu Färöer sowohl bezüglich der Landschaft als auch des Wetters mit dem Prädikat „lieblich“ zu versehen. Beeindruckt haben uns die Kinder und Jugendlichen, die sich bei jedem Wetter gut gelaunt draußen die Zeit vertrieben. Was wir sehen und erleben wollten, haben wir im Wesentlichen erreicht.

Und alles kann man nicht haben. Deshalb werden wir wohl nicht noch einmal nach Färöer fahren müssen.

---

Noch mal zur Erinnerung.

Interesse? Am **10. September** Bergfunker-Treffen „40 Jahre SBW“. [Anmeldung nicht vergessen!](#)

*Die Autoren dieses Beitrags zum ‚Sächsischen Bergkurier‘ haben ihr Einverständnis zur Veröffentlichung gegeben. Der Bergkurier dient der Berichterstattung über den ‚Sächsischen Bergwettbewerb‘ und über andere Outdoor Aktivitäten des Amateurfunks.*