

AUSTRALIEN AUF DIE HARTE TOUR

CANNING STOCK ROUTE

Text und Fotos: Dr. Klaus Sparwasser

Ihre Erforschung war aus der Not geboren, ihr Entstehen Blut, Schweiß und Tränen. Keine andere Strecke im australischen Outback erforderte soviel Mut, Zeit und Material. Als Alfred Canning zu Beginn des Jahrhunderts mit einer Handvoll zäher Burschen aufbrach, um eine neue Rinderroute quer durch den 5. Kontinent zu suchen, glaubten wenige an einen Erfolg. Doch die Männer schafften es. Heute zieht sich eine lange Kette allmählich verfallender Brunnen auf 1.800 Kilometern von Wiluna nach Halls Creek. Auch wenn sich vieles geändert hat, eine Herausforderung ist sie immer noch. Der Weg ist rau, staubig und mörderisch lang. Er verläuft meilenweit „off the beaten tracks“. Und er geht mitten durch das rote Herz Australiens.

Was für eine Enttäuschung! Das letzte große Abenteuer sollte sie sein, die längste Off-Road-Strecke der Welt und eine der härtesten dazu. Allenthalben skeptische Minen und ein vages, nichts- und doch allesagendes Achselzucken bei der Erwähnung unseres Ziels. Und jetzt? Ein Highway, die Canning Stock Route ist ein Highway! Rot, breit und frisch geglättet. Unsere Staubfahne kann uns kaum folgen. Mit 80 Sachen rasen wir schnurgerade auf den Horizont zu. Das kann ja heiter werden!

Als links ein glitzernder Sendemast zwischen den Bäumen auftaucht und dahinter die Gebäude der Cunyu Station, merken wir, daß wir uns verfranst haben. Und dabei liegt Wiluna erst ganze 70 km hinter uns. Das kann ja wirklich heiter werden! Wir kehren um. Ein verstecktes rotes Blechschild weist auf eine schmale Fahrspur, die in den Büschen verschwindet. Die CSR hat uns wieder. Nach diesem peinlichen Zwischenfall nehmen wir die Sache etwas ernster. Ist ja schließlich keine Kaffeefahrt. Wir, das sind vier Deutsche mit zwei japanischen Allradern, mitgebracht über den großen Teich, martialisch ausgerüstet, das Steuer auf der falschen Seite, „crazy Germans“ eben. Graham, den wir auf dem Weg nach Wiluna in Kalgoorlie treffen sieht das genauso. Mit schiefem Blick taxiert er die noch schiefere hängende Hinterachse unseres Nissan und meint schmunzelnd: „They often have problems with Germans“. Klar, aber nicht mit uns. Letztes Jahr sei ein Bushcamper halb im Schlamm des Lake Nabby versackt, als sein (deutscher) Fahrer auf Fotopirsch war. Der von der nächsten Farm zu Hilfe geholte „Grader“ blieb gleich mit stecken und erst ein zweiter konnte alle wieder befreien. „You should have seen this!“ kommt es zufrieden aus seinem dichten Vollbart. Wir sind also gewarnt.

Immerhin war die CSR bis gestern noch von Well 1-9 geschlossen, wegen ausgiebiger Regenfälle. Im Moment sieht aber alles trocken aus und unserem schiefen Nissan haben wir in Perth ein paar zusätzliche Federn verpasst. Die hat er auch bitter nötig, nachdem in Wiluna jeder verfügbare Hohlraum mit Sprit und Wasser gefüllt ist. Hinten auf der Ablage türmen sich die Fressalien in zwei zusätzlichen Kisten und der unverzichtbare aber mangels Eis eigentlich sinnlose Esky quillt über von Konservendosen und Büchsen VB.

Der Besuch auf der Polizeistation ist Routine aber Pflicht. Wenn wir in knapp drei Wochen nicht in Halls Creek erscheinen, werden sie nach uns suchen. Hoffentlich. Mit dieser Versicherung im Rücken stört uns auch nicht, dass der Nissan bereits nach wenigen Stunden auf dem „richtigen“ Track zu klappern beginnt. Irgendwie scheint das neue Fahrwerk nicht so recht zu den Bodenblechen zu passen, die Ölwanne und

wesentliche Teile der Lenkung vor Steinschlag schützen sollen. Jedenfalls kracht es bei jedem tieferen Loch nervtötend. Und tiefe Löcher gibt es jetzt jede Menge. Eigentlich besteht der ganze Track nur noch aus gewaltigen Auswaschungen, aus denen das letzte Unwetter das Erdreich gespült hat.

Die rote Schneise windet sich durch dichtes Buschland, das entgegen unseren Erwartungen überhaupt nicht ausgedörrt erscheint. Im Gegenteil, überall leuchten bunte Kleckse aus dem Gesträuch. Ganze Blütenseen tun sich auf. Wohin man auch schaut, „Daisies“ in rot, violett und weiß und die purpurnen Kerzen der „Mulla-mulla“-Blumen. Es ist Frühling in WA. Doch der Farbregen und das Summen der Insekten wird bald aufhören. Geographisch befinden wir uns am Rande des Nichts. Bald werden wir eintauchen in die karge Landschaft der Wüste. Stille wird uns umfassen und die Erhabenheit einer archaischen Weite.

Nach mehr als 8 Stunden hinter dem Steuer, wenigen Fotostops und ganzen 126 km Wegstrecke, Umwege nicht eingerechnet, erreichen wir Well 3. Endstation für heute. Mehr geht einfach nicht. Pro Stunde sind noch nicht mal 30 km drin. Manche Sektionen schlängeln sich behäbig durch die Ebenen, verlieren sich in offenem Waldland, folgen Creeks oder ausgetrockneten Seen und man schwelgt in den Kontrasten von roter Erde, blauem Himmel und allmählich ineinander übergehender Landschaftsformen. Doch dann kommen Abschnitte, in denen man meint, dass es einem unmittelbar jetzt, wenn die Vibrationen des Wellblechs noch eine Sekunde anhalten, den Wagen zerlegt. Kein Teil der Ausrüstung, der sich nicht tanzend und scheppernd in Bewegung setzt, wenn fast 3 Tonnen ungebremster Kraft anfangen gegen jede Welle zu hämmern, weil der Schwung nicht mehr reicht. Noch mehr Gas ist nur was für hartgesottene Gemüter. Der Faktor Heftigkeit wird ergänzt durch den Faktor Zeit. Die Strecke ist lange genug, um jeden Widerstand zu brechen. Man fängt ganz von selbst an nach Harmonie zu suchen. Einklang mit der Landschaft und den tolerierbaren Belastungen von Mensch und Material.

Mit Ruhe ist es allerdings Essig für diesen Tag. Am Well 3 treffen wir unsere australischen Freunde wieder, die heute ein paar Stunden vor uns aufgebrochen sind und uns den Abend mit dröhnender, irischer Freiheitsfolklore versüßen. Jeder genießt die Stille halt auf seine Art. Wir geben ihnen einen gehörigen Vorsprung am nächsten morgen, der bis nach Halls Creek reichen sollte und lassen uns Zeit. Schließlich sind wir ja nicht auf der Flucht. Wenn man den ganzen Tag im Auto hockt, entgeht einem ohnehin das, wofür wir eigentlich hierher gekommen sind. Die Schönheit des Outbacks steckt im Detail.

Diesmal dauert das unsägliche Holpern nicht ganz so lang. Schon nach wenigen Kilometern erscheint die dünne, glitzernde Linie des Lake Nabberu am Horizont (S 25°41.240 / E 120°27. 653). Von Wasser keine Spur, allenfalls ein paar Pfützen mit dicken Salzkrusten an den Rändern. Die Abkürzung über den See ist verlockend. Würde uns ein paar schöne Kilometer einsparen. Grahams Warnungen fallen uns wieder ein und schließlich folgen wir den Weg-weisern. Stundenlang irren wir durch felsiges Buschwerk, immer wieder von abgehenden „strictly no access“-Tracks irgendwelcher unsichtbarer Stations genarrt, bis wir, um einige zehn Kilometer nach Osten versetzt, unseren alten Kurs wieder aufnehmen.

Weise Entscheidungen werden in der Regel sofort belohnt. In den Gräsern hinter einigen Büschen fällt uns ein seltsamer, dürrer Ast auf, in den schnell Bewegung kommt. Ein langer Hals fährt senkrecht in die Höhe und kullerrunde Augen peilen in unsere Richtung. Ein Emu, dumpf glucksend, mit graziösem Stelzschritt, eine ganze Schar winziger Roadrunner hinter sich. Anstatt panisch davon zu stürzen, kommen

sie näher. Menschen scheinen hier immer noch eine Seltenheit. Er stellt uns die typische Emu-Vater-Familie vor. Fünf Sprösslinge und seine Majestät. Die Frau sucht sich derweil einen neuen Lover. Und er hat für Monate den Nachwuchs am Hals.

Der Boden ändert sich und wird sandig. Kurz vor Well 6 (S 25°15.230 / E 121°04.869) schlängelt sich die Fahrspur durch einen dichten Bestand von mannshohen Grasbäumen. Wie eine Armee mit langen Lanzen stehen sie am Weg. Ihre bis vier Meter langen, gelben Blütenkerzen ragen speergleich in den Himmel. Die Einheimischen nennen sie *Blackboys*, weil die Stämme bereits beim leichtesten Buschfeuer ein tiefes Schwarz annehmen. Dies und ihr an Kopfschmuck erinnerndes Blattwerk verleitete einst die ersten Europäer zu der irrigen Annahme einer Horde bewaffneter Wilder gegenüberzustehen.

Die meisten Wells, an denen wir vorbeiziehen, sind eingestürzt und führen wenig oder schlechtes Wasser. In den trüben Lachen schwimmen die Kadaver von Vögeln, die nicht mehr aus den dunklen Schächten herausgefunden haben. Es riecht, verständlich, äußerst muffig.

Brunnen mit Trinkwasserqualität wurden dagegen entweder von CSR-Enthusiasten im Laufe der Jahre unter großem Aufwand restauriert oder liegen auf Farmgelände. Well 9 (S 25°01.021 / E 121°35.169) gehört zur Glen Ayle Station, einer der vielen „million-acre-stations“ in Westaustralien. Für viele hundert Kilometer ist dies die letzte Möglichkeit die Canning Stock Route auf Privatwegen zu verlassen.

Glitzernde Windmühlenflügel rotieren vor endlosem Azurblau und pumpen köstlich kühles Nass aus dem Boden. In den Blättern riesiger, schattenspendender „Red River Gums“, Eukalypten wie fast alles hier, säuselt eine leichte Brise. Fast könnte man die brütende Hitze vergessen, die einem beinahe den Atem nimmt. Das blökende Hornvieh unter den Bäumen ist nicht ganz dumm und so ist jeder Quadratmeter ohne direkte Sonneneinstrahlung besetzt. Also quetschen wir uns in den schmalen Schatten hinter dem Auto. Der Schweiß rinnt in Strömen. Lästige Outbackfliegen kleben kribbelnd an Augen, Ohren und Nase. Hektisches Händewedeln schlägt den summenden Pulk kurzzeitig in die Flucht. Für einen Moment herrscht Ruhe.

Nur aus den dürren Akazienbüschen rundum dringt gutturales Lamento. Heerscharen von Zebrafinken zanken sich um das schattigste Plätzchen. Ein Pärchen Galahs beansprucht den überhängenden Stamm eines gewaltigen „Gum Trees“ ganz für sich allein. Unwillig, den Kopfschmuck sträubend, trippeln sie auf ihrem Ansitz nach oben, um sich außer Reichweite unserer Objektive zu bringen. Schließlich wird es ihnen zu bunt und laut kreischend suchen sie sich ein neues Domizil.

Je weiter wir nach Nordosten vordringen, desto mehr verändert sich die Landschaft. Bäume werden seltener, es dominieren trockenresistente Akazien und über lange Strecken schieben sich weite Grasflächen in den Vordergrund.

Spinifexgras mit seinen ringförmigen Stachelpolstern, der Fluch der frühen Entdecker. Auch uns erscheint eine Wanderung durch das Gestrüpp wenig verlockend. Weniger anfällig für das Prickeln der Grashalme sind offensichtlich die Australian Bustards, Miniaturausgaben von Emus, die wir häufig im Grasland antreffen. Es sind Trappenverwandte und zum Auffliegen meistens zu faul. Ihr Kopf scheint über dem Gras zu schweben. Den Schnabel abwechselnd rechts und links zu einem hochnäsigen Blick über die Schulter vornehm gen Himmel gereckt, stolzieren sie gemächlich von dannen, sichtlich beleidigt ob der schnöden Störung.

Hinter Well 11, nach über 300 km in Richtung Nordosten, beginnt endlich die eigentliche Wüste. Roter Sand und hunderte Dünen, um die kein Weg herumführt. Alle verlaufen von Nordwest nach Südost, also quer zu unserem Ziel. Beeindruckend

ist weniger ihre Höhe, als ihre Anzahl. Jemand mit der zähen Natur eines Buchhalters hat einmal exakt 997 Stück gezählt. Wir lassen Luft aus den Reifen, 1.5 bar sind genug. Die Zuladung drückt dicke Wülste aus der Seitenwand, dafür ist die Federung jetzt schön weich und die Pneus haben wieder „grip“.

Das Geklapper unter der Vorderachse wird nach den ersten Sandbuckeln immer lauter. Auch das Getriebe rattert inzwischen im 4x4 Betrieb bei untertouriger Fahrweise und der Tank leckt. Tropfenweise und dem Himmel sei Dank von oben. Wahrscheinlich ist die Dichtung des Tankgebers locker. So wird der romantische Abend mit Lagerfeuer und Sternenhimmel durch intensive Schraub- und Bastelarbeiten an unserem malträtierten Allrad etwas beeinträchtigt. Gegen das Scheppern des Bodenbleches hilft eine stabile Eisensäge, der Rest muss so halten.

Die Schüttelpiste nach Durba Springs kostet uns tags darauf den Reserveradhalter. Die Schweißnaht ist glatt durch. Zwei Ratschengurte sind der Ersatz für eine feste Metallverbindung, auch wenn die Karre nun etwas improvisiert wirkt.

Millionen hungriger Moskitos heißen uns bei den Durba Hills (S 23°45.263 / E 122°31.007) willkommen. Jedes Paradies hat seine Macke. Der Lagerplatz unter alten Baumriesen, die kühlen Schluchten und permanenten Tümpeln entschädigen aber. Schon von weitem sehen wir die roten Sandsteinkliffs am Horizont aufragen.

Zwischen den Steintürmen taucht man in einem Farbenrausch. Die roten Felswände kontrastieren in kitschigen Postkartenfarben mit dem Blau des Himmels und dem grünen Blattwerk der Eukalyptusbäume. Weiß leuchten die Stämme aus engen Felsritzen hervor, wo sich zu Regenzeiten genügend Wasser sammelt. Wasser. Ein kleiner Tümpel ist an der Basis der Felshänge zurückgeblieben. Ein bisschen modrig und abgestanden vielleicht, aber genug für ein Vollbad. Körper und Geist leben befreit auf und unter der Dreckkruste aus rotem Staub kommt weiße Haut zum Vorschein.

Hoch über dem Tal blicken Cannings Wegmarkierungen als steinerne Zeugen der Vergangenheit in die Ebene, in der sich eine dünne Fahrspur verliert. Vor fast einem Jahrhundert ist er mit seinen Männern hier durchgekommen und nur zehn Kilometer vorher wären sie beinahe allesamt verdurstet. Nur dem Wissen ihrer aboriginalen Führer verdanken sie schließlich ihr Leben. Nach zehnstündigem Graben stoßen sie vier Meter unter dem Sand auf Wasser. Es ist Sonntagmorgen und die Stelle trägt heute den Namen Sunday Wells.

Das Gelände wird rau. Für die nächsten 35 km nach Well 17 brauchen wir gute 4 Stunden. Man quert Täler wie aus einer anderen Zeit. Bäume mit wehendem Schopf wie Trauerweiden sind in die Landschaft getupft. Ihre borkigen Stämme wirken pechschwarz und die Blätter entpuppen sich als lange, biegsame Nadeln. Es sind Kasuarinen, „Wüsteneichen“, Relikte vom Anfang der Welt. Nur hier, in diesem abgelegensten Teil Australiens haben sie überlebt. Ihr Holz ist so hart, dass sich selbst Termiten daran die Zähne ausbeißen. Wir grüßen sie wie gute Bekannte auf dem Weg durch ein raues, menschenfeindliches Land.

Unter einem besonders schönen Exemplar, am Savory Creek nahe Lake Disappointment, schlagen wir unser Nachtlager auf. Wie allabendlich beginnt der Himmel zu glühen und aus der Tiefe der Ebene kommt leise an- und abschwellend das Rauschen des Windes. Er scheint direkt durch uns hindurchzugehen und trägt uns davon. Sein Lied erzählt von der Unwichtigkeit unseres Seins. Im Umkreis von vielen hundert Meilen gibt es jetzt kaum mehr eine Menschenseele. Auf einer Strecke, die etwa der Entfernung Hamburg - Palermo entspricht ist unser

flackerndes Feuer allein. Die Dinge werden sehr einfach hier draußen. In der Wüste ist kein Raum für Kompliziertheiten.

Am nächsten Tag hat uns die Realität wieder. Das Spritproblem ist dringender. Ganz so einfach sind die Dinge doch nicht. Die Spur folgt der gleißenden Salzfläche des Lake Disappointment. Auf den letzten 15 km vor Well 23 schlägt uns der Talawana-Track, der von Westen einmündet, fast noch die Stoßdämpfer in den Hintern. Dann leuchten uns unvermittelt ganze Fassbatterien entgegen. Eine Großtankstelle mitten im Outback! Silberglänzende Spritfässer, ordentlich nebeneinander aufgereiht, warten auf ihre Besitzer. Unsere Namen sind auch dabei. Nach einer Stunde liegt das Auto wieder wie ein Brett, nur der volle Tank tropft jetzt stärker. Den Rest in den Fässern haben wir für Notleidende zum Verbrauch freigegeben.

Langsam wird die Landschaft so, wie ich sie immer vor Augen hatte. Langgestreckte, eher flache Dünenzüge mit dürrer Bewuchs und dazwischen sanfte, weite Täler mit Spinifexgras und einzelnen Büschen. Überall leuchten Flecken des rostroten Sandes hervor, nur die Fahrspur erscheint künstlich, wie ein Fremdkörper in dieser stillen Landschaft. Sie verschwindet als rote Schlange hinter der nächsten Düne. Wir überqueren den Wendekreis des Steinbocks und sind jetzt in den Tropen. Die Landschaft stört das wenig, Sand wie eh und je. Zeit spielt keine große Rolle mehr. Man holpert gemütlich durch die endlose Steppe und hat eigentlich kein Ziel. Hier sein wird zum Selbstzweck.

Kaum, dass die Nummern der Wells noch Bedeutung haben. Man verbucht sie im Routenbuch, um der Navigation genüge zu tun, doch in der Erinnerung verschwimmen sie bereits nach wenigen Minuten. Was bleibt und sich eingräbt in das Gedächtnis, ist dieser scheinbar grenzenlose Kontinent mit seiner roten Erde. Wir sind jetzt mitten in der Wüste, die auch nur sporadisch Regen empfängt und doch ist das Bild völlig verschieden von den Sand- und Felswüsten Nordafrikas. Strauch- oder Graswüste dürfte das passendere Wort sein. Hügel reiht sich an Hügel, bedeckt mit Spinifex, Tal auf Tal voller „Desert Oaks“, Mulga-Büschchen, gelbblühender Grevillen und niederem Gestrüpp.

Achter Tag. Nach Wochentagen Halbzeit. Wie immer sind wir früh auf den Beinen. Um halb sechs ist es hell, auch wenn die Sonne noch hinter dem Horizont steht. Das Licht kommt schnell im australischen Outback, ohne großes Vorspiel und mit einem Schlag ist es brütend heiß. Wir rumpeln wieder über ungezählte rote Dünen und durch ausgetrocknete Lehmpfannen, kilometerweit, Welle um Welle.

Im Laufe des Tages klettert die Temperatur im Wagen auf runde 50° und ab mittags knallt die Sonne durch das linke Seitenfenster. Ein tiefgebräunter linker Unterarm entwickelt sich zu unserem Markenzeichen. Irgendwann hört man auf die Dünen zu zählen. Manche sind ja auch nur kleine Hügel, andere wiederum ernstzunehmende Hindernisse mit langen, unverhofft abknickenden, steilen Auffahrten. Unzählige Vorgänger habe konzentrische Schleifen in die schütterere Vegetation gefahren, um den Anlauf zu verlängern. Kurze Wellen an der Basis steigern sich allmählich zu halbmertertiefen Mulden und schieres Tempo führt zu sich regelmäßig wiederholenden Resonanzkatastrophen. Der Wagen schwingt sich auf, kracht bis zum Anschlag in die Federung, hüpfert quietschend und ächzend dem Dünenkamm zu und verliert dabei jeden Schwung. Wenn er dann schön langsam und die Drehzahl unten ist, beginnt der weiche, tiefe Sand. Nach einigen Versuchen der harten Art beschließen wir, mit unserem gnadenlos überladenen Nissan, die Hindernisse lieber im 1. Gang zu nehmen. Es schaukelt zwar wie bei Windstärke zehn, aber man hat

wenigstens die Chance, dass wesentliche Teile des Chassis ganz bleiben. Unser Dachträger ist uns heilig.

Ein Abstecher von Well 29 führt uns zum Thring Rock (S 22°34.332 / E 123°52.904), auf dem schon die Expedition von Lawrence Wells vor hundert Jahren auf ihrer erfolglosen Suche nach einer passablen Route Steinmännchen als Wegweiser aufgepflanzt hat. Von den brüchigen Sandsteinbrocken überblickt man die topfflatte Ebene bis zu den unzähligen Sanddünen am Horizont und der hitzeflirrenden Fläche des Lake Auld im Westen. Die Geländewagen wirken von hier oben wie Spielzeuge, verloren und klein in der Weite. Dunkle Schwalben umsegeln die Felsblöcke und unten ziehen einsame Tracks Schnittmuster durch das Spinifexgras. Außer dem Knirschen der Schritte auf dem porösen Gestein herrscht Stille.

Seit über einer Woche haben wir keinen Menschen mehr getroffen. Peter meint, es sei wohl die längste Einbahnstraße der Welt. Ein paar Stunden darauf wird er Lügen gestraft. Unverhofft stehen sie vor uns, ein gelber und ein blauer Toyota Pickup und drum herum die Familie wie aus dem Bilderbuch der Pionierstage entsprungen.

Vater und Sohn in zerschlissenen Latzhosen, bärtig und die Gesichter vom Staub rot gefärbt, die Mutter im geblühten Kleid mit blitzsauberen, weißen Söckchen. Beinahe hätten wir sie über den Haufen gefahren. Irgendwie passte ihr plötzliches Erscheinen nicht so recht ins gewohnte Bild. Sie strahlen uns mit einer Zuversicht an, die keinen Zweifel daran aufkommen lässt, dass sie ihr Leben jederzeit fest im Griff haben. Wir schätzen die Eltern auf gut über 70. Genau das Alter, wo man eigentlich behaglich am Kamin sitzt und seinen Enkeln Geschichten vorliest. Statt dessen reisen ältere Herrschaften hier über die CSR, die uns als eines der letzten Abenteuer erscheint, als sei es das Selbstverständlichste auf der Welt. Selbst Klischees sind in „down under“ ein bisschen anders.

Die Tage vergehen. Well um Well zieht vorüber, die meisten verfallen, ohne Wasser. Raue Felspassagen wechseln mit tiefem Sand, nur das tiefe Brummeln des Diesel bleibt gleich. Das Thermometer am Armaturenbrett zeigt konstant 50° C und die Sonne kocht einem durch das offene Fenster die Birne weich. Fahren fast wie im Delirium, monotones Rumpeln, nervtötend und einschläfernd zugleich. Nach dem turn off zu Well 31 kurven wir scheinbar ewig auf einer Düne von enormen Ausmaßen herum. Dann blicken wir von der Anhöhe auf eine endlose Spinifexebene. Gras bis zum Horizont glänzt golden in der Nachmittagssonne, laut Routenbuch über 90 km weit. Stundenlang führt die Spur durch ein Meer von wogendem Gras.

Langsam scheint unser Verstand ernstlich Schaden zu nehmen. An der Einmündung des Kidson Track, tausend Kilometer in allen Himmelsrichtungen von jeder Ortschaft entfernt, ragt eine Telefonzelle aus dem Busch! Ein paar Aborigines umlagern das Häuschen. Sie stammen aus der nahen Kunawaraiji Gemeinde und kommen für einen Sonntagsplausch. Schließlich wird uns klar, das Ding ist echt! Aber nur für Notfälle! Ganz in der Nähe liegt ein Airstrip, an dem der Kidson Track vorbei nach Westen verläuft. In Höhe des 90-mile-Beach stößt er dann auf die Küste.

Wenig später taucht das Windrad von Well 33 (S 22°20.496 / E 124°46.501) am Horizont auf und im Naherkommen trauen wir unseren Augen schon wieder nicht. Mit armdicken Strahl schießt frisches, klares Wasser spritzend in eine Badewanne. Auch beim zweiten Hinsehen ist sie noch da. Keine Zeit, die Schuhe auszuziehen. Stunden später ist die ganze Mannschaft zum ersten Mal seit Tagen sauber, frisch gebadet und ausgefertigt. Im Glutofen brutzeln überbackene Nudeln und das Büchsenbier, das wir in klatschnassen Socken an die Leine gehängt haben, ist auch schon kalt. Was will man mehr? Am nächsten Morgen wecken uns Scharen durstiger

Rotschopf-Tauben, Kakadus und Zebrafinken. Alle wollen an der Tränke ihren Durst löschen.

Laut Führer liegen bis Well 42 gewaltige Dünen vor uns, aber so gewaltig sind sie dann doch nicht. Genau genommen gleichen sie den 500 vorangegangenen fast aufs Haar. Langer Anlauf, Holpern und Schlingern wie in der Achterbahn, S-Kurve zwischen den Kämmen und Schussfahrt auf der anderen Seite.

Seit wir das Great Sandy Desert erreicht haben, sind die Täler weit und langgezogen. Obwohl der Boden staubtrocken ist, wachsen vereinzelte Akazien- und Eukalyptusbäume in der Steppe verstreut. Auf einer Anhöhe neben der ausgetrockneten Lehmpfanne von Waddawalla (S 21°40.077 / E 125°47.237) stoßen wir auf ein einsames Grab. Michael Tobin, einer von Cannings Begleitern, wurde hier auf dem Rückweg von Halls Creek von Eingeborenen getötet und „mit der best verfügbaren katholischen Zeremonie beigesetzt.“ Unnötig zu erwähnen, dass auch die Attentäter ihre Tat nicht überlebten. Ihre Gebeine liegen irgendwo in der Umgebung verstreut. Trotzdem berührt uns seltsam, dass ein derartig abgelegener Fleck eine genau definierte und überlieferte menschliche Historie aufzuweisen hat. Der Geist der ersten Pioniere scheint irgendwie anwesend.

Spätestens am Well 46 (S 20°38.550 / E 126°17.241), dem 3. vollständig wiederhergestellten der Route, mit ausgezeichnetem Wasser, wird uns bewusst, dass wir den Städten am anderen Ende der CSR näherkommen. Ein ganzer Off-Road-Club mit Ziel Wiluna erwartet uns bereits. Von wegen Einbahnstraße! Kinder schreien, Hunde kläffen, aus Radios dröhnt Musik und ratternde Generatoren tauchen die Zeltstadt am Abend in heimeliges Flutlicht - Baggerseestimmung im Busch. *Outback horribilis.*

Sind Cannings Leute nun zu beneiden oder ist das eine romantische Verklärung unsäglicher Strapazen? Wenigstens ihre Ruhe hatten sie und eine Aufgabe dazu. Und wir? Streifen durch die einsame Wildnis, suchen uns selbst und werden dabei von Unseresgleichen gestört. Schändlich! Aber nicht alle sind halt solche „back-to-the-roots“-Typen wie wir. Und man braucht ja nur einen Blick auf unsere Ausrüstung zu werfen, um zu sehen, dass es mit „back-to-the-roots“ auch nicht so schrecklich weit her ist.

Trotzdem machen wir am nächsten Morgen schleunigst, dass wir wegkommen. Die nachfolgende Landschaft versöhnt mit der Krise. Schon von weitem leuchten uns die roten Tafelberge der Breaden Hills (S 20°14.452 / E 126°32.173) entgegen. Schroffe Kliffs, die Spitze wie mit einem riesigen Messer gekappt. Die untergehende Sonne malt wie seit ewigen Zeiten lange Schatten zwischen die Schründe. Wie lange mag es gedauert haben, diese stummen Zeugen der Erdgeschichte zu erschaffen und wie lange mögen Wind und Regen an ihnen gefeilt haben, bis sie ihre heutige Gestalt erhielten? Auf allen Vieren arbeiten wir uns die Geröllhalde am Fuße des Abbruchs hinauf. Der Atem geht keuchend und das Herz pocht bis zum Hals. Von Zeit zu Zeit lösen sich Steinbrocken und poltern in die Tiefe. Das letzte Stück ist nur was für alpine Kletterer. Der Versuch durch einen Kamin bis zum Plateau vorzudringen scheitert an einer drei Meter hohen senkrechten Wand. Vielleicht besser so, das ganze Massiv besteht aus mehr oder weniger losen Sandsteinplatten und ein falscher Tritt könnte einen mitsamt einem Steinhagel zu Tale befördern.

Von einem Sims, wenige Meter über uns, löst sich ein Schatten und mit schneidendem Zischen gleitet eine Eule hinaus in den Abend. Unten schwimmt das Camp im schwächer werdenden Tageslicht als undeutlicher Punkt im endlosen Grasland. Was das Auge wahrnimmt, kann der Verstand nicht begreifen, weil uns für

diese Dimensionen das Maß fehlt. Alles fließt in dieser grenzenlose Weite, alles fällt ab, nichts hat Bedeutung, nur das Jetzt und die Zeitlosigkeit der rauen Landschaft. Morgen erreichen wir den Rand der Zivilisation. Nach zwei Wochen im Nichts. Meine Gedanken verlieren sich in der Ferne und verschwinden irgendwo hinter der dünnen Linie am Horizont. Hat sich die Sache gelohnt? Keine Ahnung. Es war, wie die Australier sagen „a bloody long way“. Er hat uns Teile unserer Ausrüstung und auch ein bisschen Geld gekostet. Aber dieses seltene Gefühl, dass sich die Welt in einem Augenzwinkern offenbart, dieser Rausch von Winzigkeit und Größe, dieser köstliche Genuss geborgter Freiheit, ist durch nichts zu ersetzen.



© *perentie productions* - nature documentaries
Dr. Klaus Sparwasser

Aufbruch ins Unbekannte - die Geschichte der Canning Stock Route

Anfang des 20. Jahrhunderts stehen viele Rinderzüchter im Nordwesten Australiens vor dem wirtschaftlichen Aus. Lange Transportwege zu den wichtigen Fleischmärkten des Südens haben die Preise für „Kimberley-Beef“ in unerschwingliche Höhen getrieben. Zudem sind viele Rinder krank. Sie leiden an einer durch Viren ausgelösten Seuche, die blutigen Harn verursacht und je nach Erreger zu 50-90% tödlich verläuft. Überträger ist eine Zecke, *Boophilus microplus*, aus Java mit Zeburindern eingeschleppt. Das 1898 von der Regierung verhängte Verbot, Tiere zur Verladung nach Derby zu treiben, bringt die Fleischproduktion des Nordens schließlich an den Rand des Kollaps.

Aus dieser Not wächst der politische Druck für eine Überlandroute, zumal man glaubt, daß Zecken Hitze und Trockenheit im Landesinneren nicht überstehen können. Im April 1906 wird Alfred Canning, Outback-erfahren aus früheren Reisen, vom „Secretary of Mines“ beauftragt, eine Expedition zu organisieren, die eine praktikable Rinderoute zwischen den Murchison Goldfeldern im Südwesten und Sturt Creek in den Ost-Kimberleys finden soll. Der Vorschlag ist nicht neu. Andere vor ihm waren gescheitert. Ihre Berichte lesen sich niederschmetternd. *„At least we have demonstrated the uselessness of any person wasting their time and money in further investigations of that desolate region.“*

Trotzdem bricht Canning am 29. Mai 1906 von Wiluna auf. Sein Tross besteht aus sechs Männern, 23 Kamelen und 2 Pferden. Die 2.5 Tonnen Ausrüstung verteilen sich auf den Rücken der Kamele, ergänzt durch acht 180 l Fässer mit Wasser. Die Männer marschieren ohne Kenntnis möglicher Wasserstellen in ein lebensfeindliches Terrain, das noch kaum eines Weißen Fuß betreten hat. Unterwegs rekrutieren sie Aborigines als Führer, die ihnen bei der Suche nach Wasserlöchern helfen sollen. Mehrfach entgeht die Expedition nur knapp dem Verdursten. Erschöpft erreichen sie am 30. Oktober 1906 Halls Creek. Canning's Rückkehr nach Perth im nächsten Jahr ist triumphal. „Standing ovations“ begleiten seinen Bericht im Parlament, dass die Route mit genügend Futter und Wasser für die Tiere, aus 52 Wells und Wasserstellen, machbar ist.

Im März 1908 bricht er erneut auf, um die Brunnen zu befestigen. Diesmal mit 31 Mann, 70 Kamelen 100 Tonnen Ausrüstung und einer 12-Monats-Ration Nahrung mit mehreren Tonnen Fleisch, Mehl, Zucker und 400 lebenden Ziegen. Das ruhigste Kamel am Ende der Reihe trägt die Dynamitstangen zur Sprengung der Brunnenschächte. Von 1908 bis 1910 errichtet die Truppe um Canning in zwei Etappen unter unmenschlichen klimatischen Bedingungen insgesamt 52 Brunnen und Wasserstellen zwischen 1,4 und 31,8 Metern Tiefe.

Trotz aller Mühen wird die Canning Stock Route nach ihrer Fertigstellung nie so genutzt wie von der Farmerlobby vorhergesagt. Der Bau einer Fleischfabrik in Wyndham macht lange Viehtriebe unnötig und tödlich verlaufende Überfälle durch Eingeborene während der ersten „drovings“ tun ein übriges. Während der dreißiger Jahre holt man Canning aus dem wohlverdienten Ruhestand, um halbverfallene Wells wiederherzustellen. Bis nach dem Zweiten Weltkrieg sieht die Stock Route dann regelmäßig mächtige Rinderherden vorüberziehen. Der letzte große Treck trifft 1958 in Perth ein, dann kommen die ersten Abenteurer.

1968 bewältigen Dave Chudleigh und Noel Keally mit zwei alten Landrovern die Strecke zum ersten Mal in voller Länge per Auto. Anschließend herrscht für die

nächsten fünf Jahre Ruhe im Busch. 1977 erobern organisierte Touristentouren die CSR und seither sind die Besucherzahlen stetig steigend. Schließlich ist die Canning Stock Route ein Eldorado für Off Road Freaks, Naturliebhaber und solche, die einfach sprichwörtlich das Weite suchen. Mittlerweile sind es fast zuviel und erste Stimmen nach Einschränkungen zum Schutz der heiklen Landschaft werden laut. An die 2.000 Verrückte, uns eingeschlossen, wühlen sich jedes Jahr mit modernster Ausrüstung und vergleichsweise komfortabel auf den Spuren Alfred Cannings durch den roten Sand.

Wüstentour - wo Straßen enden

Geologisch gesehen ist Australien uralte. Felsmassive um Perth im Südwesten, Pilbara Range und Kimberley Plateau im Nordosten des Kontinentes reichen zurück bis zur Zeit der Erdentstehung. Zwischen den Blöcken dehnten sich einst weite Flachmeere. Heute bilden ihre sedimentgefüllten Becken die inneraustralischen Wüsten. Entsprechend ihrer Herkunft bestehen die meisten Gesteinsformationen aus Sandstein oder Quarz. Sanddünen sind jüngerer Herkunft. Stetiger Wind haben sie vor etwa 20.000 Jahren geformt.

Die Canning Stock Route verläuft zwischen dem 18. und 26. südlichen Breitengrad auf fast 2.000 km durch die entlegendsten Regionen Westaustraliens in Richtung Nordost-Südwest. Sie kreuzt dabei vier Wüstengebiete: Little Sandy Desert und Gibson Wüste im Süden, Great Sandy Desert und Tanami im Norden.

Die Regionen Inneraustraliens gehören zu den 60% des Landes, die durchschnittlich weniger als 250 mm Niederschlag pro Jahr empfangen und sind damit *per definitionem* Wüsten. Wer Wüsten aus Nordafrika oder anderen Teilen der Welt kennt, wird endlose Sandmeere oder steinige Hamadas jedoch vergeblich suchen. Die australische Wüste ist fast durchweg bewachsen.

Die uns Mitteleuropäern so vertrauten Jahreszeiten existieren nicht. Es gibt nur nass oder trocken, nass im Norden von Mitte November bis Ende März und im Süden von Mai bis August, trocken jeweils den Rest des Jahres. Entlang der CSR regnet es üblicherweise zwischen Mai und November nicht. Regen bedeutet, dass die nördlichen und südlichen Teile des Tracks unpassierbar sind. Die erträglichste Reisezeit liegt zwischen Juni und September mit durchschnittlichen Tagestemperaturen zwischen 30 und 40°C. Im „Red Centre“ herrscht sowieso immer Sommer und die Sonne brennt einem die Birne weg. Dafür kann es nachts schön frostig sein. Die tiefste gemessene Temperatur lag im Juni 1985 bei Well 36 sieben Teilstriche unter Null.

Von Spinifex und Bilbies...

Auch wenn sich die Landschaft von Wiluna nach Halls Creek beständig ändert, lassen sich doch vier wesentliche Landschaftstypen unterscheiden: Mulga-Busch, Spinifex-Grasland, Salzseen und Felsgebiete.

Mulga bildet um Wiluna unwegsame Dickichte. Zur Blütezeit ist die Landschaft in leuchtendes Gelb getaucht. Die Büsche und Bäume gehören alle in die große Gruppe der Akazien. Spinifex bedeckt 22% des gesamten Kontinents und ist auch entlang der CSR die dominierende Vegetation. Es wächst in runden Polstern, die sich mit zunehmendem Alter zu Ringen von mehreren Metern Durchmesser ausweiten. In Anpassung an den ariden Lebensraum ist die Blattoberfläche stark reduziert und die Wurzeln reichen tief in den Boden. Die Polster bieten Schutz und Lebensraum für eine Vielzahl von Insekten, Reptilien, kleinen Vögeln und Säugern. Das Grasland ist häufig von Büschen und Bäumen durchsetzt. Um Lake Disappointment und zwischen Well 35 und 37 bilden „Wüsteneichen“ (*Allocasuarina decaisneana*) mit ihren schwarzen, korkigen Stämmen und dem wehenden Nadelschopf lichte Wälder zwischen den Graspölkern.

Salzseen ziehen sich in einer unregelmäßigen Kette als Reste urzeitlicher Flusssysteme von Wiluna bis Halls Creek. Grundwasser verdunstet an der Oberfläche und liefert immer neues Salz nach. An den Ufern wächst eine besonders salztolerante Vegetation und nach den seltenen Niederschlägen tummeln sich Krebse im Wasser, die Trockenphasen in Dauerstadien überstehen.

Als angenehmer Kontrast zu den weiten Ebenen erheben sich die wenigen Felsregionen über das sandige Terrain. Die Vegetation ändert sich schlagartig. Tiefe Schluchten schneiden in die Berghänge und spenden Schatten. Dauerhafte Tümpel sorgen für ein feuchteres Klima zwischen den Felswänden. Hier gedeihen verschiedene Arten Eukalypten, Feigen und die seltsamen Minni ritchi Bäume. Ihre rote Borke hängt wie frische Hobelspäne von den Stämmen und wird ständig erneuert.

Während die Vielfalt der Vegetation ins Auge sticht, wird die Tierwelt oft übersehen. Viele Wüstenbewohner mit Ausnahme von Kängurus, Dingos und Kamelen sind winzig, scheu und nachtaktiv. Sie verkriechen sich tagsüber vor der Hitze in unterirdischen Behausungen. Kleine Beuteltiere wie Bandicoots, Rattenkängurus und Wallabies lebten einst häufig im Spinifexgestrüpp entlang der CSR. Die meisten dieser Arten sind während der letzten 30-50 Jahre verschwunden. Einen Teil der Misere brachten die ersten Siedler mit ins Land. Eingeführte Katzen und Füchse als Räuber und Kaninchen als massenhafte Nahrungskonkurrenten setzen der ursprünglichen Beuteltier-Fauna zu. Doch der Schlüssel zum Problem des Artenrückganges liegt im Rückzug der Aborigines aus den australischen Wüsten. Ihre Jagdtechnik bestand im regelmäßigen Abbrennen kleiner Areale Spinifexgras. Das aufgeschuchte Wild war eine leichte Beute. Doch das Feuer trieb ihnen nicht nur das Wild zu, es initiierte auch frisches Wachstum, schuf Nahrung für viele und regenerierte so, was der Natur entnommen wurde. Die Vielfalt blieb erhalten. Heute leben Aborigines in Missionen und am Rande der Städte. Brände in der Spinifexsteppe sind weniger häufig aber weit ausgedehnter und heftiger und hinterlassen eine für viele Arten ungeeignete Landschaft. Zurück blieb eine verarmte Fauna, die aber dennoch viel Interessantes zu bieten hat.

Heimliche nächtliche Besucher hinterlassen regelmäßig ihre winzigen Fußstapfen im Lager. Meist sind es Springmäuse. Einer der seltenen langohrigen und -nasigen Bilbies wäre ein Glückstreffer. Dingos leben in der Nähe permanenter Wasserstellen in felsigem Terrain. Rote Riesenkängurus trifft man häufig in den Halbwüsten der Randgebiete.

Skurrilerweise findet man die einzigen wildlebenden Kamele der Welt in den Wüsten Australiens. Es sind die Nachkommen der Tragtiere früherer Expeditionen.



© *perentie productions* - nature documentaries
Dr. Klaus Sparwasser

Kleines Expeditions- 1 x 1

Eigentlich unnötig zu erwähnen, dass ein solcher Extrem-Trip sorgfältigster Planung und eines zuverlässigen Fahrzeugs bedarf. Sinnvollerweise beginnt die Logistik einige Monate vorher. Immerhin sind Flugtickets zu reservieren, Jahreszeit, Dauer der Reise und Budget festzulegen, ein Auto auf Vordermann zu bringen und die Sache mit dem Sprit sollte auch vorher geklärt sein.

Anreise:

Inzwischen ist der Markt von Australienanbietern kaum noch überschaubar. Klassischerweise fliegt man mit Qantas (z.B. täglich ab Frankfurt) nach Perth (Standardroute via Bangkok und Singapur). Joint ventures bestehen zwischen Qantas und British Airways via London. Ansonsten fliegen Cathay Pacific (via Hongkong), Air New Zealand, Indonesian Airways, Singapore Airlines u.a.. Von Perth geht es entweder per Miet-, Kauf- oder eigenem Auto auf dem Great Northern Highway bis Meekatherra. Dann folgen 190 km Schotterpiste bis Wiluna.

Lage/Klima/Reisezeit:

Die Canning Stock Route verläuft zwischen dem 18. und 26. südlichen Breitengrad auf 1.800 km durch die entlegendsten Regionen Westaustraliens in Richtung Nordost-Südwest. Sie kreuzt dabei vier Wüstengebiete: Little Sandy Desert und Gibson Wüste im Süden, Great Sandy Desert und Tanami im Norden.

Die Regionen Inneraustraliens gehören zu den 60% des Landes, die durchschnittlich weniger als 250 mm Niederschlag pro Jahr empfangen und sind damit *per definitionem* Wüsten. Wer Wüsten aus Nordafrika oder anderen Teilen der Welt kennt, wird endlose Sandmeere oder steinige Hamadas jedoch vergeblich suchen. Die australische Wüste ist fast durchweg bewachsen.

Die uns Mitteleuropäern so vertrauten Jahreszeiten existieren nicht. Es gibt nur nass oder trocken, nass im Norden von Mitte November bis Ende März und im Süden von Mai bis August, trocken jeweils den Rest des Jahres. Entlang der CSR regnet es üblicherweise zwischen Mai und November nicht. Regen bedeutet, dass die nördlichen und südlichen Teile des Tracks unpassierbar sind. Die erträglichste Reisezeit liegt zwischen Juni und September mit durchschnittlichen Tagestemperaturen zwischen 30 und 40°C. Im „Red Centre“ herrscht sowieso immer Sommer und die Sonne brennt einem die Birne weg. Dafür kann es nachts schön frostig sein. Die tiefste gemessene Temperatur lag im Juni 1985 bei Well 36 sieben Teilstriche unter Null.

Die Sache mit dem Fahrzeug:

4x4-Mietwagen sind reichlich teuer in down under und die Ausrüstung ist zumindest für die CSR in der Regel unzureichend. Da Wasser, Sprit und Nahrungsmittel für mindestens 2 Wochen, Campingausrüstung, Kameras, jede Menge Filme und eine lange Liste von Werkzeugen und Ersatzteilen transportiert werden müssen, können Fahrwerk und Anbauteile gar nicht stabil genug ausgelegt sein. Unser Afrika-erprobter Nissan hatte zum Schluss mehrere Extrafedern unter der Hinterachse und wog beladen knappe 3 Tonnen.

Bleibt also Kauf mit Rückkaufgarantie vor Ort oder b.y.o. (bring your own). Da weiß man was man hat. Letzteres rechnet sich ab 6 Wochen Aufenthalt sogar. Wenn man zu Hause mal 2 ½ Monate auf seinen Allrad verzichten kann. So lange dauert die Überfahrt Deutschland - Australien, hin und retour. Der Rest ist recht einfach. Ticket, Hamburg Freihafen, Container, Auto festgezurt, Batterie abgeklemmt, Plombe an die

Tür und los geht's. Verschiffungen organisieren zu annehmbaren Preisen AMR in Lüneburg, Woick in Filderstadt, Därr in München und andere, vielleicht lohnt im Einzelfall auch eine Nachfrage bei großen Speditionen.

Verschiffungs- und Behördenkosten:

Da Container selten über Bord fallen, sieht man sein Auto in der Regel 5 Wochen später im Hafen von Freemantle wieder. Ein ganzer Tag geht für Behördengänge drauf, aber australische Variante, relaxt und (fast) stressfrei. Die Reihenfolge: Zulassung, Hafenbehörde, Zoll, Quarantäne, Cargocenter, Versicherung, TÜV, wieder Zulassung. Zwischendrin wird immer mal kassiert. Provisorische Fahrerlaubnis, Hafengebühren, Containercarrier, Quarantäne- und TÜV-Inspektion summieren sich zu nicht unwesentlichen Beträgen, die **nicht** durch die Frachtspesen abgedeckt sind. Dies sollte man bei den Angeboten unbedingt berücksichtigen. Für unsere Verschiffung blieben am Ende runde 4.000.- DM pro Route stehen. Mit etwas Glück und Ausdauer kleben dann aber nach allen Prozeduren gelbe „WA-Plates“ an den Stoßstangen. Der Wagen ist, ganz legal, „registered“. Ach ja, wichtigstes Schild überhaupt, solange man sich nicht im Outback bewegt und unübersehbar anzubringen: „Caution left hand drive“. Man kommt schließlich von einem anderen Stern.

Geld:

Der Punkt erübrigt sich. Was in Perth oder Wiluna nicht bezahlt wurde, läßt sich auf lange Zeit nicht mehr begleichen. Natürlich gilt der Australische Dollar (1 AUD = 1,29 DM, Stand Dezember 1996).

Sprit, Karten und nützliches Zubehör:

Das Spritdepot am Well 23 ist obligatorisch für ein Durchkommen. Reservierung am besten 2-3 Monate vorher. Judey & Kevin Roney vom Capricorn Roadhouse (Fax: 0061-91-75-2408) helfen da gerne weiter und 300 AU\$ pro 200 l -Drum scheinen dem Aufwand dieser entlegendsten Tankstelle der Welt durchaus angemessen. Gutes Kartenmaterial ist wichtig (Maßstab mindestens 1:1.000.000, z.B. ONC- P-12, P-13, Q-12, die recht genau sind oder Topographische Karten 1:250.000 vor Ort), GPS hilfreich (obwohl die Strecke inzwischen recht gut ausgeschildert ist), „Radio“ kann nicht schaden. Oder wenigstens ein „emergency beep“ für alle Fälle (gibt es für etwa 200 AU\$ in Marine Supply Stores). Ab- und Anmelden auf den jeweiligen Polizeistationen ist zwingend. Die „Dune-whip“ auf dem Dachträger, eine 2 m-Peitsche mit roter Flagge, bekommt man im Off Road Zubehörladen. Sie ist kein Witz, sondern Schutz vor Kollisionen auf dem Dünenkamm. Auch wenn die Wahrscheinlichkeit beim Verkehrsaufkommen auf der CSR deutlich gegen Null geht. Auf der ganzen Strecke begegneten uns (mit Ausnahme von Well 46) zwei Autos.

Literatur:

„Outback Manual“, Christian Pehlemann, Verl. Chr. Pehlemann, Buchhandel oder über Redaktion TOURS; „Australien - Outback Handbuch“, O. Lind & A. Niehues, Reise Know-How; „Canning Stock Route - A Travellers Guide“ von Ronele & Eric Gard, Western Desert Guides, vor Ort oder via Internet. Weitere Informationen über WATC (Western Australian Tourist Commission), Kaiserstr. 8, 60311 Frankfurt; CALM (Department of Conservation and Land Management), Regional Office, PO Box 835, Karratha WA 6714, Fax: 0061-91-44-1118, Internet: <http://www.calm.wa.gov.au> oder beim Verfasser (Anschrift über Redaktion TOURS).

Ein Wort zum Schluß:

Die CSR führt durch eine fragile Landschaft von stiller Schönheit. Vieles erschließt sich einem erst auf den zweiten Blick. Man sollte die Auswirkungen seines

privilegierten Reisens so gering wie möglich halten. Regenerationsprozesse in der Wüste dauern lang.

Man sollte in jedem Fall:

- auf der Spur bleiben,
- keine Richtungsweiser entfernen,
- nur abgestorbenes Feuerholz sammeln,
- kein Wasser verschmutzen,
- die Türen der Wells verschlossen halten,
- *alle* Abfälle wieder mitnehmen,
- sein Toilettenpapier verbrennen
- Autoteile nur im Notfall zurücklassen.

„Take nothing but pictures, leave nothing but footprints“ heißt die Devise.