

Ein starkes Stück Australien - Rudall River National Park

Text & Fotos: Dr. Klaus Sparwasser

Er ist der größte Nationalpark Westaustraliens und einer der einsamsten dazu. Auf einer rund 2.500 km langen gedachten Geraden von Perth nach Wyndham, liegt er in etwa auf halber Strecke inmitten der australischen Wüsten. Das weitverzweigte Flußsystem des Rudall River markiert die Grenze zwischen Great und Little Sandy Desert. Weit entfernt von jeder Zivilisation durchschneidet es eine archaische Landschaft von wilder Schönheit, rau und menschenleer wie vier Fünftel des Kontinents. Ein Rest ursprüngliches Australien. Nichts weist darauf hin, daß Besucher willkommen sind. Das Klima ist unwirtlich und krachend heiß, der steinige Boden staubtrocken und die Landschaft ausgedörrt und karg. Meistens jedenfalls. Doch die Anreise kann beschwerlich werden, genügend Regen vorausgesetzt.

Der Himmel hat seine Schleusen geöffnet. Aus tiefhängenden Wolken regnet es Bindfäden, stundenlang, tagelang, ohne Unterlaß. Mitten im trocken-heißen Zentrum Australiens. Das hatten wir uns dann doch ein wenig anders vorgestellt.

Im Geiste sind wir längst unterwegs auf unserem seit Monaten geplanten Trip durch die Wüsten Zentralaustraliens nach Westen, von Alice Springs bis zur Küste, am Rudall River National Park vorbei, dem eigentlichen Ziel unserer Reise. Dort, verloren in der grenzenlosen Weite des Outback, wartet ein letztes Stück jenes „echten“ Australien auf uns, das immer wieder heimliche Freiheitsträume schürt. Und jetzt dieses Mistwetter.

Ein Satz aus einem Handbuch für Extremreisen fällt mir ein. „Expeditionen unterscheidet sich von Erholungsferien durch ihre ausgeklügelte Planung und ihren unvorhersehbaren Verlauf“. Wie wahr. Dabei hat die Reise noch nicht einmal richtig angefangen.

Es hilft wenig, daß die Vorräte fast überquellen, alle Spritbehälter unseres Allrads zum Überlaufen voll sind und sich Gemüse, Obst und haltbarere Genuß- und Nahrungsmittel in Alukisten und auf der Ablage stapeln, für lange zwei Wochen ohne Supermarkt. Selbst die „Permits“ für die Fahrt über Aborigine-Land sind im Moment wenig hilfreich. Traurig steht unser leidgeprüfter Nissan im lauwarmen Landregen und die Tropfen malen rote Schlieren in den Dreck auf der Motorhaube.

Solange der Regen anhält, sitzen wir fest, im Herzen des „Red Centre“, in der Stadt mit dem flirrenden Outbackflair, in der nach Bruce Chapman immerzu Männer mit langen weißen Socken in Landcruiser einsteigen oder aus Landcruisern aussteigen und die die Australier liebevoll „The Alice“ nennen.

Die Kolonialzeiten der weißen Strümpfe sind vorüber, geblieben ist die alljährliche Regatta im trockenen Todd River und das Alkoholproblem der ungeliebten Urbevölkerung. Nebenbei regnet es nie in Alice Springs und schon gar nicht im Mai.

Das ganze Wasser ist völlig „unusual“, angeblich. Seit Wochen gehen immer wieder Unwetter über dem Buschland nieder, die Regenzeit im Norden will partout nicht aufhören und so wälzen sich schlammige Wassermassen mit elementarer Gewalt von Queensland die Great Dividing Range nach Süden hinab und verwandeln ehemals staubtrockene Gegenden in eine morastige Seenlandschaft.

Schlechte Zeiten für Outback-Freaks. Normalerweise gut befahrbare Tracks ähneln jetzt einem Truppenübungsplatz nach dem Manöver, falls sie überhaupt noch vorhanden sind. In jedem Fall aber ist ihre Passage für Wochen ein Risiko, wenn nicht unmöglich. Freude kommt da nur bei den Farmern auf. Der Regen bringt frisches Grün in die Wüste und ihre Rinder kriegen endlich einmal satt zu fressen.

Angesichts der harschen Bedingungen wird die Einhaltung unserer Wunschroute zum Rudall River immer fraglicher. Nach drei Tagen Dauerregen und grauem Dunst als Overtüre ballen sich über dem Campground von Alice Springs erneut pechschwarze Wolken zu Gebirgen zusammen, aus denen sich mit drohendem Grollen das Finale ankündigt. Schöne Ausichten für unseren Trip.

Auf den nächsten 1.300 Kilometern bis zur Canning Stock Route steigen unsere Chancen jedenfalls enorm, in irgendeinem Schlammloch gründlich steckenzubleiben. Erst am Well 23 wartet ein 200 l-Faß mit Diesel auf uns. Falls wir den Allrad ständig benötigen, dürften die Dieselvorräte außerdem etwas knapp kalkuliert sein.

Aber es kann ja nur besser werden. Tatsächlich zeigt sich nach den Regengüssen der Nacht am nächsten Morgen zaghaft spärliches Blau am westlichen Horizont, auch wenn dichte Dampfschwaden vom Boden aufsteigen.

Wir brechen auf, nach Norden, den Stuart Highway entlang aus der Stadt heraus, dann biegen wir nach Westen auf die Straße zum Tanami Track ein, den Sonnenflecken in der Ferne entgegen. Nach hundert Kilometern zweigt die Tanami Road rechts in Richtung Kimberleys ab, die Canning - Papunya Road führt schnurgerade weiter ins Nichts.

Bis zur Aborigine Community von Papuna sind es knappe 250 Kilometer. Tom von der Papunya Art Gallery in der Gregory Terrace in Alice Springs, der in regelmäßigen Abständen die fertigen Gemälde der Künstler einsammeln fährt, ist erst vor zwei Tagen von dort zurückgekommen. Die Straße sei gute „gravel road“ meint er, das bißchen Regen halte sie schon aus. Und weiter im Westen? Er zuckt mit den Achseln. „You will see“ ist die lapidare Antwort. Er hat Recht, die Straße ist gut und der Himmel klart langsam auf.

Aus der flachen Landschaft am westlichen Rande der MacDonnell Berge wachsen langsam die Häuser der Aborigine Siedlung. Der Sendemast von Papunya blinkt schon früher über den Baumkronen. Dann taucht die Community auf. Ein großer weiter Platz, umringt von lieblos hingeworfenen Barackenhäusern, auf dem Baumaschinen und ausgeschlachtete Autowracks vor sich hinrostet. Kinder und kläffende Köter toben durch den Staub. Hier leben die letzten Nachfahren von fünf ehemals großen westaustralischen Völkern. In der nüchternen Abgeschiedenheit des Reservates haben sie ihre letzte Zuflucht gefunden. Alkohol ist verboten, die Fenster des Supermarktes sind trotzdem vergittert. Wer sich hier vor wem schützt, wird nicht ganz klar.

Alle schattenspendenden Büsche und Bäume um den Laden sind belagert. Die Männer und Frauen wirken in ihrer zusammengewürfelten schrillen Kleidung fast ebenso fehl am Platze wie die Behausungen hinter ihnen. Wir sind schnell umringt. Kintore? „No road“. Ein alter Aborigine in abgerissenen Jeans und mit schneeweißem Bart schaut uns aus seinem zerfurchten Gesicht an. „No go through“, bekräftigt er kopfschüttelnd. In seinen klaren Augen spiegelt sich die ganze Weite Australiens. Unsere Karten braucht er nicht. Er könnte sie ohnehin nicht lesen. Aber ein Fingerdeut zeigt, wo Kings Canyon liegt und Uluru, wo Kintore und Docker River.

Sie alle haben eine tiefe Bindung zu ihrem Land, einen Bezug zu unserer Zivilisation finden sie nicht. Abgeschnitten von ihren Wurzeln, lebt das Wissen um ihre Ursprünge noch in

ihnen. Auf Karton und Leinwand malen sie die Geschichten der Traumzeit und warten auf den Monatswechsel der Sozialhilfe. Dazwischen lungern sie herum wie erwachsene Kinder in ewigen Ferien, ungeliebt, ungebraucht und aus der Sicht vieler weißer Australier eigentlich überflüssig.

Ein bärtiger Postmann mit schottischem Akzent teilt die Meinung des Alten. Der direkte Weg ist unpassierbar, für den Weg nach Süden über die Sandy Blight Junction würden wir Tage brauchen.

Im Klartext bedeutet dies: wir kehren um. Um unser Ziel, den Rudall River Park, nicht völlig abzuschreiben, nehmen wir einen Umweg von schlappen 500 km in Kauf. In einer riesigen Schleife wollen wir versuchen, über Kings Canon, Ayers Rock und die Docker River Road den Gunbarrel Highway zu erreichen und uns über den Gary Highway nach Norden zur Canning Stock Route durchzuschlagen, wo das Spritfaß auf uns wartet. Highway ist in diesem Zusammenhang die reine Übertreibung, spätestens ab Warburton ist die Straße ein knüppelharter Track. Dazwischen liegen aber wenigstens ein paar Tankstellen.

Die Mereenie Road (s. TOURS 5/96), bei schönen Wetter und bei Tage sicher ein Vergnügen, wird zur fahrerischen Zerreißprobe. Als wir Papunya verlassen, haben noch etwa eine Stunde Tageslicht, danach wird das Fahren abenteuerlich. Gut ausgebaute Gravel Road wechselt mit Waschbrettsektionen oder endet in flußbettartigen Sandpassagen. Mit schepperndem Fahrwerk und ächzendem Dachträger poltern wir durch Pfützen und Löcher, die Augen krampfhaft zusammengekniffen, um etwaige Hindernisse im zitternden Licht der Scheinwerfer vielleicht einen winzigen Augenblick früher wahrzunehmen.

Die langen, schwarzen Schatten der Bodenwellen sind meist harmlos, wirkliche Achsenkiller sieht man fast immer zu spät. Hinzu kommen noch die verräterischen Silhouetten der Känguruhs am Wegesrand, zwei aufrechte Ohrenzipfel im Gebüsch, von denen man nie weiß welchen Fluchtweg sie einzuschlagen gedenken. Lauter potentielle Selbstmörder.

Gegen zehn in der Nacht, nach 283 nervtötenden Kilometern auf schlüpfriger Fahrbahn, treffen wir einigermaßen erledigt am Kings Canon ein. Nach sechs Stunden übelster Gurkerei sind wir um 250 km nach Süden versetzt wieder am etwa gleichen Längengrad angekommen.

Der Highway zum Ayers Rock am nächsten Tag verspricht Erholung. Weite Landschaft, keine Schlaglöcher.

Die reelle Chance, das Zelt einmal vor Einbruch der Nacht aufzuschlagen, schwindet trotzdem zusehens dahin. Der Nissan zieht schlechter und schlechter und prustet schwarzen Qualm. Von anfangs über hundert pegelt sich die Tachonadel allmählich auf rasante 80 Kilometer pro Stunde ein und klebt an dieser Marke wie festgewachsen, selbst bergab und bei Rückenwind. Der erste Verdacht fällt auf den Benzinfilter. Daneben stehen etwa 100 andere Möglichkeiten zur Auswahl. Da das Ersatzteil natürlich irgendwo in den geheimnisvollen Tiefen des Wageninneren versenkt ist, beschließen wir mit dem Wechsel bis zum Ayers Rock Ressort durchzuhalten.

Wie vermutet, ist der Filter schwarz gesprenkelt und auf dem Boden des Gehäuses hat sich ein stinkender Schlamm von fragwürdiger Konsistenz abgesetzt. Zehn Minuten später röhrt der Diesel wieder wie gewohnt. Na also, es hätte schlimmer kommen können.

Es kam, allerdings erst am nächsten Tag. Die Felsbuckel der Olgas liegen knapp zwei Kilometer hinter uns, die Docker River Road verliert sich als breitgewalzter Highway am Horizont und die Motorhaube zeigt endlich in die richtige Richtung. Westen. Heute werden wir dem Rudall River ein gutes Stück näher kommen.

Noch während des Gedankenganges unterbricht ein häßliches Knacken das Brummeln des Motors, dem ein kurzer aber heftiger Ruck folgt. Das Auto sackt vorne rechts in die Knie. Glattes Ausrollen, kein Rumpeln, also kein Platten. Böse Vorahnungen bestätigen sich beim Blick unter den Wagen. Die Federung. Eines der Löcher auf dem Weg zum Kings Canon hat wohl die Halterungen des rechten vorderen Federbündels zerlegt. Das Federpaket schaukelt, seiner Funktion beraubt, traurig unter der Achse und das Chassis ruht unsanft auf dem Gummipuffer. Ein halber Haltebügel hängt noch in der Bohrung, die Andruckplatte findet sich hinter uns in der Spur. Zwei Tagesreisen weiter hätten wir jetzt ein echtes Problem. Zumal die Ersatzteilliste behauptet, daß wir nur einen Bügel dabei haben. In unserem Fall ist das so gut wie keiner und 5 Lagen gehärteter Federstahl halten nun einmal nicht mit Bindedraht. Für den Rückweg nach Yulara brauchen wir zwei Stunden. Da nach Murphy's Gesetz ein Unglück nur selten allein kommt, ist heute Freitag. Ein langes arbeitsfreies Wochenende liegt also vor uns. Wir sitzen, wieder einmal, fest.

An der Tankstelle des Ayers Rock Ressorts ist man erfreut uns so schnell wiederzusehen. Einen „U-bolt“ für unseren Nissan haben sie natürlich nicht. Dafür aber einen Holzklötzchen, der das Fahrzeug wieder auf einigermaßen normales Niveau anhebt. Auch wenn der Dämpfung von straßenbedingten Unebenheiten damit starke Grenzen gesetzt sind. Die zweite Möglichkeit für eine Reparatur liegt etwas nördlich von Yulara, heißt Ayers Rock Autos, und ist im Umkreis von einigen hundert Kilometern die einzige größere Werkstatt weit und breit.

Auch hier ist kein alter Patrol mit Blattfedern aufzutreiben. Die Jungs sind aber schwer in Ordnung. Bärtig, staubig, Aussie-Boots und Shorts, Outbacker halt. Immerhin kapierten sie auf Anhieb, daß wir nur ungern eine 3-Tagespause einlegen wollen und mühen sich als ginge es um ihre eigene Karre.

Telefonate gehen quer über den ganzen Kontinent, Alice Springs, Darwin, Adelaide. In ganz Australien scheint es keinen passenden Bolzen zu geben. Bei ARB in Perth werden sie schließlich fündig. Ein Taxi bringt die Teile zum Flughafen, mit Ansett Australia gelangen sie zum Rock. Ankunft: Sonntag früh, 10.30. Um 11 Uhr sind wir in der Werkstatt, eine Stunde später mit neuer Federung „on the road again“. Man hat hier sonntags sowieso nichts besseres zu tun. So einfach lösen sich Probleme in „down under“.

Neuer Anlauf. Die Docker River Road ist ein Highway. Den ersten Teil kennen wir ja schon. Auf staubiger Piste fliegen wir durch weite Täler voll Spinifexgras zwischen Tafelbergen, durch Haine von Desert Oaks und vorbei an Lasseters Grab, der hier vor hundert Jahren vergeblich auf Rettung wartete. Die Kilometer verschwinden in der Staubfahne hinter uns. Endlich nach Westen. Wenn jetzt nichts mehr dazwischen kommt sind wir in drei Tagen im Rudall River Park.

Unser Optimismus wird schnell gedämpft. Am Horizont türmen sich graue Wolkenberge und auf der Great Central Road nach Warburton sammeln sich Pfützen zu rostroten Lachen undurchdringlicher Tiefe. Für immer längere Abschnitte verschwindet der Track in der trüben Lehmbrühe. Vereinzelte Reifenspuren, in denen bereits das Wasser steht, führen an der Böschung vorbei. Da uns die braunen Seen zu unsicher erscheinen, halten wir uns am Rand. Es funktioniert, mit der Zeit bekommt man Routine und die Aufmerksamkeit läßt nach. Ein besonders schönes Exemplar wird uns zum Verhängnis. Das dumpfe Gurgeln des Motors verrät, daß wir an Fahrt verlieren. Dazu falscher Gang, kein Allrad eingelegt, ein kurzes Schlingern, stop. Vom heißen Auspuff zischt Wasserdampf am Fenster vorbei. Die Untersetzung im ersten Gang erzeugt durchdrehende Räder und ein langsam absinkendes Heck. Wir sitzen - Klappe, die dritte - wieder einmal fest.

Die seit Wochen nutzlos durch Australien chauffierten Sandbleche kommen etwas sinnentfremdet zum Einsatz. In kürzester Zeit paßt sich unser Äußeres der Landschaft an. Rot ist der vorherrschende Grundton. Wir schaufeln Matsch, stundenlang. Mit schlürpfenden Schmatzen löst sich die Schaufel aus der zähen, roten Pampe. Getriebe und Tank kommen langsam wieder zum Vorschein. Unter Zuhilfenahme sämtlicher im näheren Umkreis verfügbaren Äste, Grasbüschel und Fußmatten, gelingt der Ausbruchversuch nach rückwärts. Erleichtert, aber kein Stück weiter, stehen wir vor demselben Loch.

Als ich gerade dabei bin, das Gelände rechts und links des Floodways auf eine Umgehungsmöglichkeit zu untersuchen, nähert sich von hinten ein Fahrzeug. Ein Pick-Up, Dieselfässer auf der Ladefläche und über und über mit Schlamm bespritzt. Laute Raeggaerhythmen schallen zu uns herüber. Ein dunkelhäutiger Rasta-Man mit goldverspiegelter Sonnenbrille lehnt lässig aus dem geöffneten Fenster.

„Always drive straight through“, meint er mit coolem Grinsen, am Rand sei es viel zu weich. Danke, wußten wir schon. Wir sollten aufpassen, was passiert, ruft er zu uns rüber und gibt Gas. Schlammfontänen spritzen meterweit in die Luft, der Toyota verschwindet kurz hinter einer roten Wasserwand. Sonst passiert wenig. Er ist durch. Wir folgen ihm auf dem Fuß. Die Wischer haben ihre Last mit der schmierigen Brühe und das Weiß unseres Wagens hat eine dunkelrote Patina angesetzt, aber wir sind um eine Outback-Erfahrung reicher. Irgendwie peinlich, daß es so einfach ist.

Durch neue Einsichten über das Fahren im Matsch mental gefestigt, glauben wir uns für alles Kommende gewappnet. Der diensthabende Officer der Polizeistation von Warburton sieht das hingegen etwas anders. Sein erschrockenes Gesicht verrät deutlich, daß er wenig versessen darauf ist, wieder einmal ein paar durchgeknallte Touristen im Outback zu suchen. Wir wären die dritten in dieser Woche, meint er. Gary Highway? Unmöglich, und allein und ohne Funk schon gar nicht. Ob wir die Wolken gesehen hätten? Wahrscheinlich kämen wir nicht mal bis zum Gunbarrel.

Als Alternative schlägt er den Weg nach Süden vor, die ganze Great Central Road hinunter bis nach Laverton, dann ein Haken Richtung Norden nach Wiluna und über Meekatharra, Newman und den Talawana Track zum Rudall River. Lächerliche 1.800 km. Dieses Land ist maßlos in seinen Entfernungen. Wir sollen es von Osten versuchen, schlägt er vor, in zwei Tagen wären wir da.

Guter Witz, doch er meint es ernst. Wir schaffen es schließlich, können es aber selbst kaum glauben. Die Tour kann zur Nachahmung allerdings nur begrenzt empfohlen werden. Wer sein Auto liebt: dies ist Fahren pur. Wie sagte einmal ein Tour Guide aus Perth zu uns: „Keep on driving...“.

So sind wir zwei Tage später am Capricorn Roadhouse und teilen den erstaunten Besitzern Judy und Kevin mit, daß wir das bei ihnen geordnete Dieselfaß zwar weiträumig umfahren, aber nicht erreicht haben. Sie wollen es für später aufheben.

Der Talawana Track sei soweit befahrbar, sagen sie, keine Probleme. Ein Lastwagen wird morgen kurz nach Sonnenaufgang mit einer Fuhre Lebensmittel in Richtung Telfer nördlich des Parks aufbrechen. Neben dem Spritdepot am Well 23, versorgt das Roadhouse auch die beiden Aborigine Communities im Rudall River Park. Nach rund einer Woche Fahrspaß pur, wähen wir uns unserem Ziel so nahe wie noch nie. Rudall River, wir kommen!

Vor dem Aufbruch am nächsten Morgen erreicht uns gerade noch rechtzeitig der Funkspruch, daß sich der 6x6 Truck kurz hinter Balfour Downs gründlich in den Dreck gewühlt hat und Hilfe benötigt. Dies ist zwar bitter, aber unsere Geduld ist nun langsam am Ende. Wir wollen

in diesen verdammten Park. Koste es was es wolle. Falls wir an der gleichen Stelle hängenbleiben, sollen sie uns halt gleich mit rausziehen.

Kevin bricht mit einem anderen Laster zu einer „Rettungsaktion“ auf. Die Situation ist nicht ernst, aber die Lebensmittel auf der Ladefläche drohen in der Hitze zu verderben. Wir füllen in aller Ruhe unsere Vorräte auf und folgen ihm nach. Eine halbe Fahrstunde hinter Newman weist eine breite Schneise nach Osten: Balfour Downs, 113 km. Die gut ausgebaute Fahrspur führt in sanften Windungen über Farmgelände, Gates sind zu queren, dann sehen wir Kevin breit grinsend auf dem Weg stehen. Vom zweiten Truck keine Spur, nur gewaltige Wühlgräben sind zurückgeblieben, metertiefe Rinnen von fast mannshohen Truckreifen in sattem, schwarzglänzenden Matsch.

Kevin schmunzelt. Wir sollen ruhig fahren, meint er grinsend, wir kämen schon durch. Es sei halt ihre Spezialität in so was - er deutet hinter sich - steckenzubleiben. Dann murmelt er noch etwas von eigener Dummheit und wünscht uns gute Fahrt. Falls wir eine Woche später nicht wieder im Roadhouse auftauchen, will er nach uns suchen. Beruhigend.

Ein paar Kilometer weiter stoßen wir auf die Einmündung des Talawana Track, der rund 250 Kilometer später auf die Canning Stock Route trifft.

Da Kevin inzwischen jährlich rund 1.000 Fässer Diesel zum Well 23 transportiert, ist die Route gut in Schuß. Der Weg besteht im wesentlichen aus langen Sandpassagen mit steinigem Abschnitten und das Wellblech hält sich in Grenzen. Die Landschaft wird, je weiter man nach Osten fährt, immer mehr so, wie man sich die inneraustralischen Wüstengebiete vorstellt. Langgezogene rote Sanddünen bis zum Horizont, Spinifex und Kasuarinen unter strahlend blauem Himmel und ansonsten Stille. Im Vorbeifahren registriere ich aus den Augenwinkeln ein zerzaustes Lorbeerblatt in den Reifenspuren. Es ist eine Vollbremsung wert und erweist sich als das, wonach wir schon seit Wochen Ausschau halten, was uns aber wegen der Überschwemmungen in der zentralaustralischen Wasserwüste bisher vorenthalten blieb. Ein Dornenteufel, *Moloch horridus*.

Der Miniaturdrache macht seinem wissenschaftlichen Namen alle Ehre. Über und über mit Stacheln und warzigen Erhebungen bedeckt, wirkt der Zwerg wie die Inkarnation eines urzeitlichen Ungeheuers. Nur halt eben auf Zigarettenschachtelniveau. Ein dankbares Fotomodell ist er außerdem und durch nichts zu erschüttern. Selbst als ich das Lineal für ein Größenvergleichsbild neben ihm in den Sand ramme, zuckt er nicht mit der Wimper. Er vertraut auf seine exzellente Tarnung. Trotzdem ist das kleine Monster wahrscheinlich heilfroh, als wir endlich weiterziehen.

Ein zerknittertes, rostiges Blechschild deutet nach Norden in die Büsche: Telfer Road, Rudall River National Park. Von hier sind es noch knappe 10 km bis zur südlichen Parkgrenze und weitere vierzig bis zu unserem Ziel. Die Telfer Road durchschneidet den Park bis zum nördlichen Rand, ziemlich genau dahin, wo nach den Karten eine nicht unerhebliche Ecke aus den Parkumrissen herausgeschnitten ist. Dort, in der Nähe von Kintyre liegt eine große Uranmine. Der steinige Fahrweg windet sich durch Gras und dichtes Buschland. Immer wieder versperren Schlammflöcher den Weg. Der Wagen schlingert in moorigen Untiefen, schwarzrote Brühe klatscht über Haube und Frontscheibe, die Wischer schieben rostrotten Lehm beiseite und im Holpern des Wagens wird die Ausrüstung neu sortiert.

Wir sind im Park, auch wenn kein Schild darauf hinweist. In der Ferne erkennen wir die Berge der Fingoon Range, kommen an einem verlassenen Airstrip auf einem Hügel vorbei und stehen schließlich vor einer grandiosen Szenerie. Unvermittelt öffnen sich zerklüftete Täler in eine weite Ebene. Rote Sandsteinklippen glühen in der späten Nachmittagssonne und aus den

Felsspalten leuchten die weißen Stämme der Gumbtrees hervor. Es dauert ein bißchen, bis wir den von der Haupt-Nord-Süd-Achse abzweigenden Track nach Osten gefunden haben, doch die Suche wird mit einem der malerischsten Campplätze belohnt, auf denen je ein Zelt gestanden hat.

Von einer sanft zum sandigen Bett des Rudall River abfallenden Uferbank, geht der Blick hinüber zu einem gewaltigen weißen Quarzriff, das in der Abenddämmerung rosa schimmert. Uralte Eukalyptusbäume markieren den Lauf des Flusses. Rote Felsen steigen aus den Seen des Sandbettes und die Kette der Pools wird von träge plätschernden Bächlein gespeist.

Der Rudall River bildet die natürliche Grenze zwischen Great und Little Sandy Desert und fließt ostwärts zum Lake Dora. In ihm sammelt sich das Wasser der Creeks und Felsrinnen der Wüsten. Daß er fließt, kommt nur alle paar Jahrzehnte vor. Bei allen Strapazen der Anreise haben wir also Glück.

Entsprechend satt leuchtet das Grün der Baumkronen in der sonst verbrannten Dürre der Landschaft. Vom einem verwitterten Hügel am gegenüberliegenden Ufer aus, läßt sich der Flußlauf allein anhand der Baumreihen von Horizont zu Horizont verfolgen, die sich in mäandernden Schleifen in das Grasland schmiegen. Hinter jeder Biegung glänzen Seen in tiefem Blau, Raubvögel kreisen vereinzelt über dem Fluß und im Ufergestrüpp wuseln hier und da Junge der *Black Pacific Duck*, einer Entenart, die im Rudall River Park brütet. Die Ruhe ist vollkommen, nur gestört vom schwätzenden Palaver der Zebrafinken und Wellensittiche und dem langgezogenen fragenden „Uuuuhh“ der Eulen am Abend. So ähnlich mag es im Paradies gewesen sein, lange bevor der Mensch vom Apfel der Erkenntnis aß. Wir sind Eindringlinge und dankbare Gäste zugleich. In der Nacht gehört uns der funkelnde Sternenhimmel in seiner ganzen Unendlichkeit allein und langsam schiebt sich die goldene Scheibe des Vollmonds hinter den Bäumen am Ufer empor und wirft eine lange gelb schimmernde Bahn auf das Wasser des Rudall. Harmonie ist alles, was mir dazu einfällt. Für einen Augenblick steht die Zeit still.

Bis zum nächsten Tag. Pünktlich zum Sonnenaufgang werden wir von einer Horde kreischender Galahs geweckt. Im feuchten Sand des Flußbettes finden wir die Spuren des Dingos, dessen Heulen in der Nacht nicht zu überhören war. Zwei Black-fronted Plovers suchen an den Rändern der Tümpel nach Freßbarem. Als Verwandte unserer Regenpfeifer gehören sie eigentlich an die Küste. Doch auf ihren ausgedehnten Wanderzügen hat es einige offenbar in die australische Wüste verschlagen.

Neben ihren winzigen Abdrücken finden sich größere Trittsiegel. Drei große Linien nach vorn, eine kleinere nach hinten, Australian Bustards. In den meisten Regionen Australiens sind die großen Trappenvögel im Schwinden begriffen, hier, im Rudall River National Park, entdecken wir sie zu Hauf. Meist fallen sie im Spinifexgras erst auf, wenn sie durch den tuckernden Diesel erschreckt werden. Dem sekundenlangen Erstarren mit hypnotisiertem Blick folgt ein schnarrendes, panisches Krächzen, der Hals wird vorgereckt, ein langer tolpatschiger Anlauf mit rudernden Schwingen folgt und mit der Grazie eines Langstreckenjets erheben sich die schweren Tiere majestätisch in die Luft.

Die Schwerfälligkeit der Vögel machen sich die Aborigines im Park auch heute noch für ihren Sonntagsbraten zunutze. Wo aber früher mit Speer und Bumerang gepirscht wurde, ist ein Toyota Landcruiser der wirkungsvollere Ersatz. Die Jagd ist zu Ende, bevor das Opfer weiß wie ihm geschieht. Ein Geländewagen schießt mit knirschenden Reifen darauf zu, von der Ladefläche springen schwarze Gestalten und drehen dem verdutzten Vogel in Windeseile den Hals herum. Zurück bleibt ein Haufen schöner Federn.

Auf unserer Erkundungsfahrt nach Westen stoßen wir häufiger auf solche Rupfstellen. Eine hoch über die Ebene aufragende Felsformation am Rande des Little Sandy Desert, Hanging Rock genannt, erscheint uns verlockend. Doch der Ausflug endet nach 30 km und scheinbar endloser Kurverei vor einem unüberbrückbaren Schilfmeer. Allein die Suche nach der richtigen Spur hat uns Stunden gekostet. Immer wieder halten uns Dead-end Tracks zum Narren. Sie verlieren sich im Nichts oder führen zu romantischen Lagerplätzen an blauschimmernden Felseenteichen, randvoll mit kühlem Naß.

Nur selten deutet etwas auf die Anwesenheit von Menschen hin. Ein grün angelaufenes Kupferschild an einem der riesigen River Red Gums am Chingie-acha-Jarrah-Rockhole erinnert an einen frühen Entdecker der Region. Alfred Cromwell ist in den 30-er Jahren mit einer Karawane Kamele durch diese Gegend gezogen. Seine Nachfahren setzten ihm mit der Inschrift auf einer Revivaltour im Sommer 1970 ein Denkmal. Wahrscheinlich waren sie eine der letzten Weißen, die an diesem Tümpel standen. Mit dem Auto gibt es hier jedenfalls kein Weiterkommen. Wir kehren um und versuchen den nächsten Weg. Eine dünne Fahrspur weist westwärts. Für einige hundert Meter verschwinden die Radabdrücke der Spur in dichtem Spinifexgras. Kaum sichtbar läuft der Weg zwischen den nahegelegenen Bergketten der Ebene am Horizont entgegen.

Der Track ist rauh, sehr rauh, die Landschaft hingegen wunderschön. Sanfte Hügel mit frischgrünem Spinifex verschwinden in der Weite, gesprenkelt mit den niedrigen Zinnen und Türmen unzähliger Termitenbauten. Das glimmende Rot schroffer Felsabstürze kontrastiert in immer neuen Farbnuancen mit dem Schattenmuster der Wolken über dem endlosen Land. Immer öfter überdeckt mannshohes Schilf sumpfige Senken, die undurchdringlich scheinen. Hier ist seit vielen Jahren niemand mehr durchgekommen. Unsere Karte haben wir schon lange zur Seite gelegt. Sie macht auch nur noch wenig Sinn. Die gestrichelte Linie zum Hanging Rock könnte ebenso gut der Phantasie entsprungen sein.

Allenfalls markante Wegpunkte wie Berghänge, Wasserlöcher und tiefe Creeks dienen noch als Anhalt. Nur ab und zu tragen wir die GPS-Daten in das Blatt ein, für alle Fälle und den Rückweg. Der Nissan hat ordentlich zu tun. Ein tiefer Wasserlauf folgt dem anderen, plötzliche, abrupte, kantige Auswaschungen, wie Schnitte im Gelände. Immer wieder Abbremsen bis zum Stillstand, erster Gang, die Motorhaube verschwindet fast in den Löchern, die Achsen sind bis zum Anschlag verschränkt und wenn sich der Wagen die Stufen der gegenüberliegenden Seite hinaufquält, gemahnt die Anhängerkupplung daran, daß auch höhergelegte Geländewagen mit kurzem Radstand nur einen begrenzten Böschungswinkel haben.

Wir kämpfen uns durch den Einzugsbereich des Rudall. Felsrinnen strömen von steilen Felshängen kommend dem Flußlauf zu. Keine Frage, nach Regen ist hier ein Durchkommen völlig ausgeschlossen. So wie jetzt, nach ein paar Tagen brütender Hitze und mit zwei vollständig ausgerüsteten Fahrzeugen könnte man es schaffen. Eine Aufgabe für spätere Zeiten.

Wir kehren um, wie schon oft auf dieser Reise. Rechtzeitig zum Sonnenuntergang begrüßt uns unser alter Lagerplatz am Rudall River. Die Felsen hinter dem blauen See des Kalkan Kalkan Soak glühen am Abend wie erwartet und die Sonne spinnt goldenen Fäden in das wogende Spinifexgras. Auf der Sandbank unterhalb des Zeltplatzes lodert ein Feuer gen Himmel und die züngelnden Flammen wetteifern mit der funkelnden Bahn des Mondes auf dem Fluß. Was bleibt übrig von unserer materiellen Kunstwelt, die uns von allem natürlichen entfremdet, angesichts dieser grandiosen Kulisse? Wenig. Alles ist käuflich in unserem Leben und doch berührt nur wenig die Seele wirklich. Dies hier hingegen ist real.

Ein paar Tage später folgen wir dem Rudall River in östlicher Richtung. Wir wollen in einer großen Schleife die Ausläufer des Great Sandy Desert am Ostrand des Parks erkunden und dann entlang des Cotton Creek zurück zum Talawana Track.

Auch hier ist der Track holprig und teilweise unterspült, aber wir kommen zügig voran. Durch offenes Hügelland schlängelt er sich den Dünen am Horizont entgegen. Seit Jahren unbenutzte Wege kreuzen unsere Spur und verlieren sich in einem der unzähligen Seitentäler. Plötzlich und unverhofft taucht das erste und weithin einzige Schild des Rudall River Park auf. Inmitten dieser Wildnis und im Hinblick auf die ungezählten Kreuzungen vorher wirkt der Hinweis eher erheiternd: „Main Track East“ geradeaus. Allerdings gabelt sich der „Main Track“ in der Folge dann einige Male, ohne daß ein Zeichen die Richtung angibt.

Wir haben die freie Auswahl. Die beiden ersten Versuche enden als Sackgasse im Creekbett auf einer zusammengespülten Sandbank von gewaltigen Ausmaßen. In einem weitverzeigten Delta blinken Seen zwischen Bergen von Sand empor und ineinander verkeilte Baumstämme lassen die Urgewalt der letzten Flut erahnen.

Etwas weiter oberhalb am Flußlauf sieht es nicht viel besser aus. Aber immerhin setzen sich Reifenspuren am anderen Ufer fort, auch wenn eine steile Rampe und ein tiefer Teich dazwischenliegen, von dessen trügerischem Grund große Polder heraufschimmern. Die Entscheidung, die Blöcke zwischen die Räder zu nehmen, erweist sich als wenig geschickt. Es rumpelt fürchterlich. Die Pneu verlieren kurzzeitig Bodenhaftung, Metall knirscht auf Fels, dann wühlt sich der Wagen die matschige Steigung auf der anderen Seite hinauf. Die wesentlichen Teile unter dem Fahrzeug sind ganz geblieben, der Tank hat eine Beule mehr.

Über viele Kilometer schlängelt sich die Fahrspur danach durch schütteres Buschland nach Osten. Gras wird zu dominierender Vegetation. Einige wenige Creeks sind noch zu queren, auf deren Boden die Sonne durch die Kronen der haushohen Eukalypten wandernde Lichterflecke zaubert. In der Ferne erkennen wir die ersten roten Sanddünen, Ausläufer der Großen Sandwüste. Plötzlich ist der sandige Boden von metertiefen Auswaschungen aufgerissen, und die Fahrspur taucht ein in Meer von Spinifex und ist verschwunden. Der Gedank an erneute Umkehr weckt Unbehagen. Wieder durch den Creek! Wir sondieren die Umgebung. Zwischen ein paar Büschen entdecken wir ein paar geknickte Halme und kaum sichtbare Abdrücke zweier Radpaare im Gras führen an den Löchern vorbei. Der einen Umgehung sollten noch viele weitere folgen, jedesmal kaum wahrzunehmen. Immer wieder verlieren wir die Spuren in dem Ozean aus mannshohem Spinifexgras aus den Augen, immer seltener werden die Abschnitte, auf denen blanker roter Sand hervorleuchtet.

Die Samen der Gräser springen wie Hagelkörner über die Windschutzscheibe. Alle paar Minuten halten wir an, um den Fliegendraht vor dem Kühler davon zu säubern. Mit einem Motordefekt in dieser Ödnis könnten wir lange auf Hilfe warten. Ich verbenne mir am Auspuff die Finger, als ich versuche ganze Ballen von Strohhalmen wegzuziehen, doch besser das, als ein loderndes Buschfeuer unter dem Hintern. Die auf der Karte verzeichneten Floodways entpuppen sich als relativ harmlos, mit tiefen ausgespülten Rinnen zwar, aber von Wasser keine Spur. Wahrscheinlich haben wir den Track der Karte ohnehin längst verlassen und kurven auf irgendeinem nirgends verzeichneten Pfad mitten im Gelände herum.

Hauptsache die Richtung stimmt. Wenig später finden wir denn auch frische Reifenspuren und mit dem Fernglas erspähen wir den Sendemast der Aborigine Community am Cotton Creek. Wir schlagen uns seitlich in die Büsche. Ohne vorherige Anmeldung wollen wir nicht aufdringlich erscheinen. Und den letzten Tag im Park verbringen wir sowieso lieber allein. Morgen führt uns der Talawana zurück in die Zivilisation - oder was wir dafür halten. Unter

dem schwarzen, rauhen Borkenstamm einer besonders schönen Wüsteneiche schlagen wir das Nachtlager auf. Wolkenfetzen zeichnen purpurfarbene Federn an den Himmel, hinter den Silhouetten der Kasuarinen strahlt der Horizont in weichen Pastellfarben und in den Nadelbüscheln der Baumkronen säuselt ein lauer Wind. Das Abenteuer ist vorbei, leider. Doch die Weite lebt in einem fort. Ein paar Schlückchen „Bundy“ befördern mich in einen friedlichen Schlaf und wäre der Sand am nächsten Morgen nicht vollkommen glatt gewesen, ich könnte schwören, daß in dieser Nacht ein langohriger Bilby vor dem Zelt war.



In the middle of nowhere...

liegt zwischen 121 und 123° östlicher Länge und 22 und 23° südlicher Breite der Rudall River National Park inmitten der trocken-heißen Zone der Pilbara Range im Nordwesten Australiens. Angaben zur Größe des Parks schwanken zwischen 1,5 und 1,2 Mio. Hektar. Selbst mit letztgenannter Zahl ist er beinahe so groß wie ganz Schleswig-Holstein und damit der größte Nationalpark Westaustraliens. Einer der abgelegensten ist er dazu.

Seine Grenzen umfassen ein vollständiges Wüstenökosystem, das Sammelbecken eines periodisch wasserführenden Flußlaufes mit den umgebenden semiariden und ariden Lebensräumen.

Salzseen als Teil eines vorgeschichtlichen Paläodrainagesystems sind kennzeichnend für diese Wüstenregion. Die Seen Lake Dora, Lake Blanche, Lake Winifred, Lake George und Lake Auld bilden einen weitgezogenen U-förmigen Bogen östlich des Parks, mit Lake Dora und Lake Blanche innerhalb der Parkgrenzen. Lake Dora, die „Mündung“ des Rudall River, liegt 198 m über dem Meeresspiegel und enthält nur nach außerordentlich heftigen Regenfällen nennenswerte Mengen an trinkbarem Oberflächenwasser.

Der Rudall River National Park gliedert sich grob in drei ökologische Großräume: Die Little Sandy Desert im Südwesten, einen zentralen Gürtel aus felsigen Hügeln und flachen Ebenen und die Great Sandy Desert im Nordosten. Busch- und Strauchsavannen und in erster Linie Gras, bedecken Sanddünen und das Hügelland.

Die Landschaft ist von Verwitterungsprozessen geprägt. Über den unvorstellbar langen Zeitraum von 200 Mio. Jahren haben Wind und Wasser an dem von der letzten Eiszeit geglätteten Plateau geformt. Das Ergebnis sind erodierte Klippen, glattpolierte Felsplateaus und tief eingeschnittene Täler.

Wie die meisten anderen Teile der Pilbara auch, ist die Region des Rudall River heiß und trocken. Regen fällt unzuverlässig und heftige Niederschläge gehen meist mit Cyclonen in Küstennähe einher. Maximale Tagestemperaturen von 46°C und mehr sind im Januar und Februar keine Seltenheit. Nachts stürzt das Thermometer dafür unter Umständen auf Werte knapp über dem Nullpunkt. Aufgrund der hohen Temperaturen liegt die Verdunstungsrate bei beachtlichen 8 Metern pro Jahr.

Überall, wo ausreichend Wasser zur Verfügung steht, dominieren Eukalypten, entlang der Wasserläufe „River Red Gums“ und „Coolabahs“ in den Tälern „Bloodwoods“ und „Quandongs“. Die offene Savanne wird von Akazien, Hakeen und Grevillen beherrscht. Die Charakterpflanze schlechthin ist jedoch das allgegenwärtige Spinifexgras, in diesem Falle das „Federspitzen-Spinifex“, *Plectrarchne schinzii*.

90 Vogelarten kommen im Park vor, die meisten in unmittelbarer Flußnähe. Einige Wasservögel, wie die „Pacific Black Duck“, eine in Australien weit verbreitete Entenart, brütet sogar in dieser gottvergessenen Region. Spinifextauben sind häufige Gäste am Fluß oder schrecken mit sirrendem Flügelschlag in Gruppen von fünf und mehr aus der Vegetation auf. Zebrafinken und Wellensittiche ziehen in Schwärmen lärmend durch das offene Grasland, Galahs kommen morgens und abends zum Trinken an die Wasserstellen. Seltene, dafür aber mit ihrem metallisch schillernden Gefieder die mit Abstand schönsten Gäste sind „Rainbowed Bee-Eaters“, die häufig auf abgestorbenen Ästen hoch über dem Ufer logieren.

Die Zahl der Säugetiere hat in den letzten Jahren abgenommen, doch es fehlt eine vollständige Bestandsliste. Fleisch- oder insekten- und fruchtessende Beuteltiere, wie Dunnarts oder der äußerst rare Bilby werden, wie die meisten Tiere im Park, erst nachts so richtig munter. Von ihnen findet man in der Regel allenfalls Fußspuren ums Zelt. Dort tummeln sich durchaus auch mal größere Gesellen. Das Heulkonzert der Dingos bildet in der Nacht die akustische Untermalung der vom Mondlicht gespenstisch verzauberten Landschaft am Fluß.

Zeit der Entdecker

Der Park wird um die Jahrhundertwende von Frank Hann nach einem der ersten Entdecker der Region, William Frederick Rudall, benannt. Karlamilyi heißt die Gegend bei den Aborigines. Die hier lebenden Ureinwohner gehören zu vier verschiedenen Sprachgruppen. Als einziger Hauptwasserlauf mit zuverlässigen Wasserquellen und permanenten Pools ist der Rudall River seit dem Auftauchen der ersten Europäer Rückzugsgebiet für die abwandernden Stämme der Aborigines aus der westaustralischen Wüste.

Das vielfältige Nahrungsangebot, vom überlebenswichtigen Wasser gespeist, macht die Region des Rudall River zu einer Oase für „Buschmänner“. Kein Wunder, daß sich Geschichten der Traumzeit um den Rudall River ranken. Songlines kreuzen die westaustralischen Wüsten im Zick-zack-Kurs und folgen den Spuren der urzeitlicher Fabelwesen, den sogenannten „creative ancestors“, die einst die Erde ins Dasein sangen. Nach dem Glauben der Aborigines bezeichnet Lake Dora die Stelle, wo zwei mächtige Schlangen vor Urzeiten im Boden verschwunden sind.

Die Urbevölkerung der westlichen Wüstengebiete sind die letzten traditionell lebenden Eingeborenenstämme, die durch das Ankommen der Europäer in Mitleidenschaft gezogen werden. Die Erforschung der Wüsten beginnt im ausgehenden 19. Jahrhundert. Immer wieder sondieren Expeditionen die Gegend aus unterschiedlichen Motiven, meist auf der Suche nach neuen Ländern für die expandierende Schafzucht oder nach kostbaren Mineralien und Gold.

Von 1872-74 kreuzt Colonel Peter Egerton Warburton die Sandwüste nördlich des Parks. Zwanzig Jahre später durchsucht Frederick Rudall den heutigen Park nach zwei verloren gegangenen Männern einer früheren Expedition. Frank Hann stößt 1897 mit einer eigenen Mannschaft rein zufällig auf die Gruppe um Rudall, an einer Stelle, die heute Meeting Gorge heißt. Beide sind der einhelligen Meinung, daß die Gegend zwar gute Chancen für Goldfunde aufweist, aber daß eine weitergehende Ausbeutung aufgrund des menschenfeindlichen Klimas unmöglich erscheint.

Mit Beginn ausgedehnter geologischer Untersuchungen und dem Aufstieg der Schafzucht als lukrative Industrie Anfang des 20. Jahrhundert endet die Zeit des „alten“ Australien. Die Abwanderung der Ureinwohner aus den Wüsten beginnt. Die Aborigines werden von ihrem Land vertrieben oder lassen sich, durch Werkzeuge und Lebensmittel angezogen, in der Nähe weißer Siedlungen nieder. Eine Kette von Wasserlöchern von der Canning Stock Route entlang des Rudall River hinab zur Talawana Station markiert nach dem 2. Weltkrieg eine der Hauptauszugsrouten der westaustralischen Wüstenvölker.

Militärische Sperrgebiete in der Wüste drängen die Urbevölkerung in den 60-ern und 70-ern weiter zurück. Der Rudall River wird aufgrund seiner Wasser- und Nahrungsressourcen zu einem der letzten Sammelpunkte. Verschiedenste Aboriginevölker siedeln hier für kurze Zeit auf ihrem Weg zu den Missionen, Rinder- und Schaffarmen und den Outbacknestern am Rande des Nichts. Erst anfangs der achtziger Jahre mit Anerkennung des „Land Right Acts“

kehren Aborigines vereinzelt in den Park zurück. Heute existieren zwei Communities im Park, relativ abgeschieden von der Welt, die Punmu Community am Lake Dora und die Parngurr Gemeinde am Cotton Creek.



Das „Mining-Dilemma“

Unter dem starken Eindruck, daß nur der Schutz ganzer Ökosysteme den Erhalt einmaliger Naturwunder wirklich garantiert, wird der Rudall River National Park 1977 gegründet. Die Grenzen umfassen einen vollständigen saisonalen Flußlauf und die angrenzenden Wüstengebiete. Obwohl der Park de facto der CALM (Department for Conservation und Landmanagement) administrativ unterstellt ist, sind die Mittel zur Erforschung von Flora und Fauna, sowie der Aufbau touristischer Einrichtungen begrenzt. Canning Resources Pty. Ltd., eine der größten Minengesellschaften im Land bietet finanzielle Unterstützung zur Erstellung eines Managementplans an. Die Interessen sind klar, ein Tochterunternehmen der Minengruppe erforscht schon seit langem die Rudall River Region nach Mineralien.

Und zwar erfolgreich. Ende der 60-er Jahre wird an der Einmündung des Dunn Creek in den Rudall River Platin entdeckt, 1974 in der Nähe von Telfer und um den Yandagoo Hill und Cotton Creek Gold. Die Krönung der Bodenschätze stellt ein 1985 gefundenes Uranvorkommen 700 Meter innerhalb der nördlichen Parkgrenzen dar, dem eine Wertschöpfung von über 200 Mio. AU\$ per annum nachgesagt wird.

Da es unmöglich ist, das Problem des Abbaus von Rohstoffen innerhalb eines Naturschutzgebiets zu lösen, bevor nicht ein Konzept zur Zukunft des Parks besteht, sitzen die mächtigen Minen-Konzerne am längeren Hebel. Sie stellen das Kapital zur Verfügung, das Regierung und Verwaltung nicht aufbringen können und machen dafür ihren Standpunkt zur Frage Ökonomie versus Naturschutz deutlich. Im Handbuch von Canning Resources Pty. Ltd. zum Kintyre Uran Projekt im Rudall River Park liest sich das so: „Das Gebiet ist unentwickelt und bietet keine touristischen Einrichtungen. Die großen Distanz (auf unbefestigten Straßen) zu anderen erschlossenen Touristengebieten legt die Vermutung nahe, daß der Park nur wenig Potential für eine öffentliche Nutzung bieten wird.“

Die Gefahr liegt in der engen Verflechtung von Industrie, Tourismus und Nationalparks. Das Problem ist weltweit das gleiche. Ohne Geld kein Naturschutz, ohne einen wie auch immer gearteten Profit kein Geld.

Als Folge wird 1992 ein Teil des Rudall River National Parks im nördlichen Bereich ausgegliedert, ein unwesentlich größeres Stück an seinem Westrand angesetzt. Der Abbau des Uranvorkommens konnte beginnen.

Vielen Wege führen zum Rudall River...

Anreise: Da Australien boomt, fliegen inzwischen viele große Gesellschaften den 5. Kontinent an. Kürzeste Variante ist der Flug mit Quantas (z.B. täglich ab Frankfurt) oder einer der anderen Airlines nach Perth (via Bangkok oder Singapur). Neben Quantas fliegt Cathay Pacific (via Hongkong), Air New Zealand, Indonesian Airways, Singapore Airlines und Malaysian Airlines nach „down under“. Letztere haben auch in der Hauptsaison oft Flüge für deutlich unter zweitausend Mark im Angebot. Für die beschriebene Route bietet sich allerdings Adelaide an. Von Adelaide führt der Weg per Miet-, Kauf- oder eigenem Wagen über Alice Springs an die Westküste zum Rudall River Park. Für diesen Weg, aber auch für den in diesem Heft beschriebenen sollte man mindestens 2-3 Wochen einplanen, für den direkten Weg von Perth zum Park genügen etwa 4-5 Tage.

Lage/Klima/Reisezeit: Der Rudall River National Park liegt zwischen 121 und 123° östlicher Länge und 22 und 23° südlicher Breite mitten in der trocken-heißen Zone der Pilbara Range im Nordwesten Australiens. Regen fällt unzuverlässig und heftige Niederschläge gehen meist mit Cyclonen an der Küste einher. Maximale Tagestemperaturen von 46°C und mehr sind im Januar und Februar keine Seltenheit. Nachts stürzt das Thermometer dafür unter Umständen auf Werte knapp über dem Nullpunkt. Aufgrund der hohen Temperaturen liegt die Verdunstungsrate bei beachtlichen 8 Metern pro Jahr. Beste Reisezeit für einen Besuch sind die Monate Juli/August mit moderaten Tagestemperaturen, aber in der Regel auch kühleren Nächten.

Fahrzeug: Verschiedene große Anbieter wie Brits, Hertz u.a. vermieten auch langstreckentaugliche Geländewagen oder Buschcamper, erstere mit und ohne Campingausrüstung. Für mehrwöchige Trips weit abseits der üblichen Wege ist die Ausstattung allerdings nicht ausreichend, es sei denn man liebt das Risiko. Für eine Extremtour ins tiefe Outback empfiehlt sich ein wohlüberlegtes Sortiment aller möglichen Ersatzteile und Werkzeuge, daneben müssen ausreichende Mengen an Sprit und Wasser transportiert werden, Lebensmittel für unter Umständen mehrere Wochen, Campingausrüstung, Kameras und so weiter und so fort. Ein verstärktes Fahrwerk ist also unabdingbar, außerdem kann es nicht schaden, wenn man sein Auto kennt und den einen oder anderen Schaden selbst reparieren kann. Da solche Zusatzausrüstung vor Ort Zeit und Geld kostet, ist das Verschiffen eines eigenen Fahrzeuges überlegenswert, zumal gut ausgestattete 4WD in Australien kaum wesentlich unter 200,- DM pro Tag zu haben sind. Es rechnet sich finanziell bei einem Aufenthalt über 6 Wochen. Unser Fahrzeug ist jetzt seit fast einem Jahr in Australien zugelassen, was die weiteren Reisen wesentlich verbilligt hat. Wer einen längeren Aufenthalt in down under plant kann auch den Kauf eines Fahrzeuges vor Ort erwägen, unter Umständen mit Rückkaufgarantie. Die Verluste beim Rückverkauf sind meist gering, allerdings kommt der Zeit- und Geldaufwand für die zusätzlich notwendige Ausrüstung hinzu.

Verschiffungs- und Behördenkosten: Hier kann nur wiederholt werden, was schon an anderer Stelle (TOURS 2/97) geschrieben stand. Verschiffungen in Containern oder auch RoRo organisieren zu annehmbaren Preisen ab Hamburg AMR in Lüneburg, Woick in Filderstadt und Därr in München. Für die Überführung sollten 4-6 Wochen, an Gesamtkosten inklusive Hafengebühren, Zoll, Quaratäne, Zulassung und Versicherung runde 4.000,- DM pro Strecke veranschlagt werden. Ob und wie der Wagen zugelassen wird, hängt vom Staat ab, in den man einreisen will. Doch selbst innerhalb eines Bundesstaats ist die Regelung nicht einheitlich. Unser Fahrzeug ist in Westaustralien mit „WA-Plates“ völlig legal zugelassen, es

gibt aber auch temporäre Sonderzulassungen für Touristen. Mit einem Carnet de Passage verpflichtet sich der Halter unter Hinterlegung einer Bürgschaft von 3.000,- DM beim ADAC, sein Fahrzeug nach Jahresfrist wieder auszuführen. Verkäuflich sind deutsche Geländewagen zumindest in WA quasi nicht, da im Falle eines Verbleibs im Lande die Zollgebühren und der Umbau auf Rechtslenker fällig werden. In der Regel lohnt sich dieser Aufwand nicht. Die Verlängerung des Carnets ist möglich, allerdings auf australischer Behördenseite nur für maximal 3 Monate. Unübersehbar am Heck anzubringen ist der Hinweis „Caution - Left Hand Drive“, in Form eines bei den australischen Autoclubs zu beziehenden Stickers.

Geld: Auf dem Weg von Alice Springs zum Rudall River wird es nicht viel Gelegenheit für Einkäufe geben, sonst gilt natürlich überall der Australische Dollar (1 AUD = 1,42 DM, Stand: August 1997), in großen Roadhouses und in den Ortschaften werden ebenso Kreditkarten akzeptiert.

Sprit, Karten und Literatur: Wer von Osten kommt, sollte am Well 23 ein Fäßchen Sprit deponieren, sonst könnte der Weg zum Rudall River National Park lang werden (von Perth aus ist eine Reservierung unnötig). Treibstoff wird vom Capricorn Roadhouse angeliefert, Bestellungen gehen an Judy & Kevin Roney (Fax: 0061-98-75-2408). Kosten pro 200 l Faß Diesel rund 300 AUD.

ONC-Karten im Maßstab 1:1.000.000 sind recht genau, die Blätter P-12 und P-13 decken das Gebiet von Alice Springs zum Rudall River Park ab, Topographische Karten vom Park (Blatt SF 51-10 RUDALL) gibt es in guten Kartengeschäften in den größeren australischen Städten (Perth, Adelaide etc.). Mit einem Maßstab von 1:250.000 sind sie sehr genau was Geländeformationen und Flußläufe angeht, auf die für den Rudall River Park eingezeichneten Wege sollte man sich allerdings nicht verlassen.

Informationen über den Rudall River National Park sind in der Literatur spärlich gesät, allgemeine Outback-Informationen findet man in: Verl. Christian Pehlemann, Australian Outback Manual, 49,80 DM - Reise - Know how: Australien - Outback Handbuch, O. Lind & A. Niehues. Ansonsten empfiehlt es sich vor einem Besuch das CALM (Department of Conservation & Land Management)- Büro in Karratha zu kontaktieren: Regional Office, PO Box 835, Karratha WA 6714, Fax: 0061/91/44/11 18 oder via Internet: <http://www.calm.wa.gov.au> oder beim Verfasser (Anschrift über Redaktion TOUS).

Ein Wort zur Sicherheit: Seit den Zeiten von Rudall und Hann vor 100 Jahren hat der Park nur wenige Menschen gesehen. Die meisten waren Schafzüchter, Goldsucher und Geologen im Dienste von Minengesellschaften. Erst mit Gründung der Siedlung von Telfer 1975 stieg die Zahl der Besucher an. Trotzdem ist die Reise dorthin immer noch ein Abenteuer. Völlige Unabhängigkeit bezüglich Wasser, Nahrung, medizinischer Versorgung und mechanischer Ersatzteile sollte gewährleistet sein. Es gibt keine Einrichtungen, keine Parkranger, ausgewiesene Campsites oder Picknickareas und weder bei den Minengesellschaften noch den Aborigine Communities gibt es Läden für Lebensmittel, Wasser oder Treibstoff. Nachricht über Absicht und Route durch den Park, bzw. geplante Rückkehr sollten mit dem Capricorn Roadhouse, dem CALM Office in Karratha oder der Polizeistation in Newman abgesprochen sein. Idealerweise reist man im Konvoi mit zwei oder mehr Fahrzeugen und hat ein Funkgerät oder wenigsten einen EPIRB (Emergency Position Indicating Radio Beacon = Notsignalsender) dabei. Kontakte mit den Communities am Lake Dora oder Cotton Creek sollten nach Möglichkeit vermieden werden. Der Rudall River National Park ist ein Ort mit einer wunderbaren Landschaften und reich an kulturellen und historischen Stätten. Seine Geheimnisse haben sich bisher nur wenigen Reisenden, Wissenschaftlern, Forschern und Entdeckern und natürlich den eingeborenen Aborigine-Gruppen, die seit zehntausenden von

Jahren in dieser Region leben, erschlossen. Jeder Besucher sollte durch sein Verhalten dazu beitragen, daß die Einmaligkeit dieser Region erhalten bleibt. Motto: „Take nothing but pictures, leave nothing but footprints.“



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

Bildlegenden

Kleinbild-Dias:

Bild 1: Alice Springs. Nach anhaltenden Regenfällen zeigt sich endlich wieder, wenn auch zögernd, die Sonne.

Bild 2: Der für Zentralaustralien ungewöhnlich starke Regen hat die Tracks aufgeweicht und in eine rotbraune Schlammlandschaft verwandelt.

Bild 3: Künstlerpech. Auch solche „Untiefen“ nimmt man lieber mittendurch. Der Rand besteht aus tiefem, weichem Matsch.

Bild 4: Für Augenblicke verschwindet die Fahrspur hinter der aufspritzenden Lehmbrühe. Nachdem die Wischer den roten Vorhang beiseite geschoben haben, zeigt sich das Auto in einem völlig neuen Outfit.

Bild 5: So schützen die weißen Pächter ihr kostbares Gut. In „Aborigine Country“ ist Diesel ein begehrter Stoff. Nicht nur zum Fahren. Ein ernstzunehmendes Problem wird vielerorts das Schnüffeln von Benzin.

Bild 6: Una Ratara, eine der Künstlerinnen der Papunya Community. Die Malerei ist ein schwacher Ersatz für das ursprüngliche, traditionelle Leben der Aboriginebevölkerung, aber wenigstens leben in den Bildern die Geschichten der Traumzeit fort.

Bild 7: Der meistfotografierte Monolith der Welt, Ayers Rock. Eigentlich lag er gar nicht auf unserer Route, doch weggespülte Tracks und ein Federschaden gaben uns reichlich Zeit zur Erkundung.

Bild 8: Hier wohnen die Geister der Ahnen. Die unzähligen Höhlen und Felsüberhänge am Uluru haben für die Urbevölkerung um den Rock eine tiefe spirituelle Bedeutung.

Bild 9: Die unterirdischen Tanks müssen schon stattliche Ausmaße haben, denn hier tanken die „kings of the road“ auf. Hunderte von Litern passen in die Doppeltanks der Road Trains. Aber es gibt nicht nur Sprit und einen deftigen Snack am Capricorn Roadhouse, Kevin und Judy beliefern auch das Well 23 an der Canning Stock Route mit Treibstoff und versorgen die beiden Communities des Rudall River Parks mit allem Lebensnotwendigen.

Bild 10: Der Talawana Track, in seinem Anfang gut befahrbar, zieht schnurgerade Richtung Westen.

Bild 11: Die vereinzelt Creek Überquerungen sind kein echtes Hindernis, aber die Räder malen schwer in dem feuchten tiefen Sand.

Bilder 12-13: An manchen Stellen sind nach den Niederschlägen der letzten Tage tiefe Schlammrinnen auf dem Talawana Track zurückgeblieben. Rote Fontänen klatschen über die Motorhaube und selbst in der Untersetzung hat der Wagen ordentlich zu tun.

Bild 14: Nach einer langen Odyssee erreichen wir endlich den Rudall River National Park. Durch strauchiges Grasland weist der Weg auf die Berge der Fingoon Range in der Ferne.

Bild 15: Mäandernd, gesäumt von uralten Eukalyptusbäumen bildet der Rudall River die Grenze zwischen zwei Wüsten. Karlamilyi nennen die Ureinwohner den Fluß. Sein Lauf windet sich auf seinem Weg nach Osten um rote Sandsteinklippen dem Lake Dora zu. Tiefblaue Pools reihen sich wie Perlen auf einer Kette.

Bilder 16-17: Die Fingoon Range im Rudall River Park. Weiß leuchten die Stämme der Gumtrees aus dem hügeligen Grasland, aus dem stellenweise rote Sandsteinklippen hervorspringen und mit dem tiefen Blau des Himmels kontrastieren.

Bilder 18-19: Skulpturen aus einer anderen Zeit. Durch hohen Druck verfestigt, von Wind und Regen freigelegt, ragen die weißen Quarzriffe am Rudall River in die Weite der Flußlandschaft.

Bild 20: Der Vollmond über dem Rudall River ist ein Romatiker und taucht Sandbänke und Eukalyptusbäume ins rechte Licht.

Bilder 21-25: Flußlandschaften. Der Rudall River fließt tatsächlich, ein seltenes Ereignis. Die Kette der Pools wird von sanft gurgelnden Rinnsalen gespeist, Galeriewälder säumen die Ufer und auf den Sandbänken findet sich allmorgendlich die Tierwelt der Grassteppe ein.

Bild 26: Harmonie, Sinnbild einer Flußlandschaft inmitten der Wüste. Ehemalige Seitenäste eines umgestürzten River Red Gums treiben zu neuen Bäumen aus.

Bild 27: Kalkan Kalkan Soak, einer der tiefblauen Seen vor glühenden Klippen. Wie eine Kette aufgereihter Perlen ziehen sich die Wasserstellen entlang des Flußlaufs nach Osten.

Bild 28: Immer wieder verschwindet der Weg nach Westen zum Hanging Rock für lange Abschnitte im dichten Spinifexgras.

Bild 29: Die Minarette der Termitenhügel ragen wie Stacheln urzeitlicher Ungeheuer aus dem frischen Grün des flachen Hügellandes westlich des Rudall River.

Bild 30: Fast unsichtbar sind die steilen Creekeinschnitte unter dem Bewuchs von Spinifex. Im Einzugsbereich des Rudall River folgt eine Rinne auf die andere bis wir vor einem unüberwindlichen Schilfmeer stehen.

Bilder 31+32: Nightcamp am Rudall River. Nur selten wird die Stille von den langgezogenen Rufen der Eulen und dem Heulen der Dingos unterbrochen. Ansonsten ist man hier im Umkreis von vielen hundert Kilometern allein.

Bild 33: Einer der tiefsten Eindrücke in Australien: Raum. Wie hingetupfte Wattebäusche schweben die Wolken vor der unendlichen Weite des Himmels.

Bild 34: Eine rote sandige Fahrspur führt auf die ersten Dünen am Horizont zu. Das Spinifexgras wird immer dichter und höher und schließlich verschwindet der Weg kaum sichtbar in einem Meer aus Gras.

Bilder 35-37: Desert Oaks, Wüsteneichen am Rande zum Great Sandy Desert. Mit Eichen haben die urtümlichen Kasuarinen wenig gemein, sie sind Relikte aus längst vergangener Zeit.

Bild 38: Black-fronted Plovers, Verwandte unserer Regenpfeifer sind eigentlich Vögel der Küste. Doch auf ihren langen Wanderungen verirren sich einige auch in die ansonsten lebensfeindlichen australischen Wüsten.

Bild 39: Die einzige Entenart, die mitten in der Wüste brütet, Pacific Black Ducks. Allein auf dem Wasser des Kalkan Kalkan Soak haben wir 14 Stück gezählt.

Bild 40: Der australische Dingo, Unterart des Haushundes und wahrscheinlich vor 5-6.000 Jahren nach Australien eingeführt. Seine wegen hat man im Süden Australiens einen über 5.000 km langen Zaun errichtet. Doch der Dingo ist besser als sein Ruf. Obwohl er in Schafherden manchmal Verheerungen anrichtet, leben die Männchen meist scheu und einzelgängerisch weit weg von jeder Zivilisation.

Bild 41: In der Gegend um den Rudall River Park trifft man häufig auf verwilderte Kamele, die von Tieren früherer Expeditionen abstammen. Oft sind es Einzeltiere, aber auch gemischte Herden mit Bullen und ihrem Harem sowie mehrjährigen Jungtieren ziehen entlang der Wasserläufe auf der Suche nach frischem Grün.

Bild 42: In ganz Australien im Schwinden begriffen, trifft man sie noch häufig im Rudall River Park, obwohl sie auch hier gejagt werden, Australian Bustards. Es sind Trappenverwandte und ihr vornehmes Schreiten ist eines ihrer besonderen Merkmale.

Bild 43: Ein Dornenteufel, typischer Bewohner der Sandwüste. Hervorragend an den Untergrund angepaßt, vertraut er mit stoischer Ruhe seiner Tarnung und dem wenig appetitanregenden Äußeren.

6x7-Dias

Bild 1: Ayers Rock, das Wahrzeichen Australiens schlechthin und eine Attraktion, der man sich schwer entzieht. Pünktlich zum Sonnenuntergang sind die Plätze der Aussichtspunkte übervölkert und hunderte von Touristen werden Zeugen des allabendlich wiederkehrenden Farbenspektakels.

Bild 2: Erwachen am Fluß. Zaghafte streifen die ersten Sonnenstrahlen die Baumwipfel und tauchen das Camp am gegenüberliegenden Ufer in ein warmes Licht.

Bild 3: Frühere Fluten haben hohe Sandbänke aufgehäuft, in deren Senken sich das Wasser zu Pools sammelt. Auch in diesem Jahr fließt der Rudall River, was laut Führer nur alle paar Jahrzehnte vorkommt.

Bilder 4+5: Die typische Landschaft des zentralen Felsengürtels entlang des Rudall River: Erosierte Sandsteinklippen, Spinifexgras und die weißen Stämme der Eukalypten vor dem Blau des Himmels.

Bild 6: Der Fluß spendet Leben inmitten des Nichts. Doch so üppig gedeiht die Landschaft nicht immer. Nach Jahren der Trockenheit, bleiben hier allenfalls kleine faulige Tümpel zurück.

Bild 7: Kalkan Kalkan Soak, ein paar Kilometer östlich der Fingoon Range, Paradies inmitten ausgedörrter Grassteppe.