

2. Teil Coober Pedy - Perth

12.6.2005	Sonntag	
Strecke	Wetter	Km
Coober Pedy-Ann Beadell Hyw-Tallaringa Well	Schön T min 5 C Tmax 22 C	Total 162 Km Asphalt 6 Km Gravel 40 Km Track 116 Km Bew.Mittel 47.8 Km

Nun Heute schien das Wetter eindeutig wieder OK zu sein. Als die Sonne aufging, erwartete uns ein strahlend blauer Himmel.

Wir nahmen uns Heute Morgen viel Zeit um noch alles zu erledigen und, nachdem wir eine letzte Dusche genossen hatten, gemütlich zu packen Das kann sehr wohl die letzte zivilisierte Dusche sein bis wir in Western Australia wieder in die Zivilisation eintauchen. Nur 4 Km westlich von Coober Pedy bogen wir von der Teerstrasse auf eine Gravel Road ab, welche noch für Km durch die Welt der Opalminen dahin zog. Hunderte von Abraumhügeln so weit das Auge reicht, zierten die Landschaft. Immer wieder sah man vereinzelt Maschinen an der Arbeit, aber grössten Teils war keine Menschenseele zu sehen. Alsbald kamen wir an die Grenze der Mabel Creek Station, durch deren Land die ersten Km der langen Reise auf dem Ann Beadell Highway führen. Eine Informationstafel führte einem



noch einmal vor Augen was auf einem wartet. Da stand auf dem Wegweiser: Laverton 1300 Km, und wir planten ein paar Hundert Km vorher noch einen Abstecher zu machen welchen nochmals etwas 500 Km dran hängt. Die Gravelroad wurde nun durch eine meist schmale Piste abgelöst. Teils steinig, oft aber auch sandig, meist aber mit zum Teil nervigem Wellblech, welches die Karosserie brutal zum Dröhnen und alles schrecklich zum Vibrieren bringt. Nach etwa 50 Km gelangt man einmal mehr an den Dogfence. Diesen 5400 Km langen Zaun haben wir ein paar Tage zuvor beim Cameron Corner bereits

einmal durchquert. Ein Wegweiser schickte uns 3 Km dem Zaun entlang nach Süden, wo man durch ein Tor auf die andere Seite gelangt und dann wieder zurück zur eigentlichen Piste gelangt. Wir fuhren noch etwa 50 Km weiter und entschlossen uns bei der Tallaringa Well zu übernachten. Der Brunnen ist Heute ausgetrocknet, war aber zu Len Beadells Zeiten noch eine wichtige Wasserstelle gewesen. Einer seiner vielen, berühmten Aluminiumtafeln informiert an dieser Stelle wo's lang geht.

Nur wenige Meter neben der Piste richteten wir uns ein. Auf dieser Strecke ist kaum zu erwarten, dass wir Nachts wegen Verkehrslärm nicht schlafen konnten.

13.6.2005	Montag	
Strecke	Wetter	Km
Ann Beadell Hyw-Tallaringa Well-Emu-Ann's Corner	Schön T min 4 C Tmax 19 C	Total 187 Km Asphalt Gravel Track 187 Km Bew.Mittel 40.1 Km/h

Nachdem es in der Nacht noch einmal kurz bedeckt war und sogar ein paar Minuten geregnet hatte, erwartete uns wieder blauer Himmel, wenn es auch wieder empfindlich kühl war bis die Sonne aufging.

Die Piste war nach wie vor stark „verwellblecht“ und es war schwierig eine vernünftige, sprich angenehme, Geschwindigkeit zu finden. Die Gegend war stark bewachsen und sehr grün. Die Piste schlängelte sich zwischen den Büschen und Bäumen durch und immer wieder galt es kleine Dünen zu überqueren. Kurz vor Emu kamen wir in die Gegend in welcher die englische Armee 1953 zwei Atombomben gezündet hatte. Len Beadell hatte zuvor den Auftrag erhalten, eine Gegend ausfindig zu machen, in welcher man auf Grund der Entfernung zu bewohnten Gebieten und den vorherrschenden Winden Atomtest gefahrlos durchgeführt werden konnten. Der Ann Beadell Hyw. wurde denn auch in erster Linie dafür gebaut, die Gegend zu erkunden und nach dem Entscheid das Testgelände hier zu errichten, wurde die schwere Ausrüstung auf diesem Weg vor Ort gebracht.



Heute, gut 50 Jahre später, kann man an den Detonationspunkt hinfahren und sich die Gegend anschauen. Von den massiven Stahltürmen sind nur ein paar Kilo Stahlschrott übriggeblieben. Nur ein Betonklotz informiert heute über die Explosionen. Die Gegend sei auf Grund der radioaktiven Strahlung nicht geeignet zur permanenten Besiedlung, wird man gewarnt. Für die Aborigines, das Gelände ist heute auf deren Gebiet, werden in ihrer Sprache und mit Logos informiert. Ob sie lesen können und die Logos verstehen, ist auf einem anderen Blatt geschrieben.

Wir fahren dann zum Beobachtungshügel, von wo aus die Explosionen beobachtet worden sind. Ungeschützt und in nur gerade 8 Km Entfernung hatte man das Spektakel verfolgt. Einzig die Warnung, man solle nicht in den Explosionsblitz schauen, hat die Leute vor erblinden bewahrt. Die zweite Bombe wurde dann nur ein paar Tage

später und nur gerade 3 Km von der ersten entfernt gezündet !!

Von der ehemaligen Zeltstadt wo all die Wissenschaftler und Arbeiter untergebracht waren, sind heute nur noch einige der Plattformen zu sehen, auf welchen die Zelte errichtet waren. Im weiteren Streckenverlauf wurde die Piste immer sandiger und daher war das Wellblech nicht mehr ganz so schlimm. Die Dünen folgten nun auch in häufigeren Intervallen, waren aber ohne Probleme zu befahren. Meist tuckerten wir mit 40-50 Km/h im vierten Gang durch die Gegend.

Nach etwa 50 Km erreichten wir eine Kreuzung wo wiederum eine der berühmt gewordenen Aluwegweiser errichtet ist. Die Kreuzung wurde zu Ehren Beadell's Frau „Ann's Corner“ benannt. Ganz in der Nähe fanden wir einen wunderschönen Campplatz. Eine grosse Düne schützte uns vor dem kühlen Wind und wir fanden jede Menge Feuerholz um zu kochen und uns Abends warm zu halten.



Ich kochte mir einen marinierten Schweinsbraten im Campoven. Nach einer Stunde schmoren war er perfekt und schmeckte ausgezeichnet. Als Beilage kochte ich mir ein Paket Gemüse in der Folie direkt in der Glut des Feuers.

14.6.2005	Dienstag	
Strecke	Wetter	Km
Ann Beadell Hyw-Ann's Corner-Unnamed Conservation Park	Schön	Total 188 Km
Ca 80 Km W von Vokes Hill Corner	T min 4 C Tmax C 17	Asphalt Gravel Km Track 188 Km Bew.Mittel 39,3 Km/h

Endlos schier zog sich die Piste durch die immensen Weiten Zentral Australiens. Immer wieder überquert man dicht bewachsene Sanddünen und immer wieder sieht man in der



Ferne den nächsten Sandhügel auftauchen. Bald einmal trafen wir auf die ersten Spinifex Büschel. Diese wachsen zum Teil in schönen Ringen und wenn diese wiederum zusammenwachsen entstehen interessante Formen. Je weiter wir nach Westen fuhren desto häufiger tauchten diese typischen Wüstenpflanzen nun auf. Sie dominieren grosse Teile der Australischen Wüsten und können bis 2 m hohe Gräser bilden.

Wir waren nun schon fast 600 Km westlich von Coober Pedy, der letzten Ortschaft seit wir in die Great Victorian Desert eingetaucht sind. Überraschend

tauchte ein entgegenkommendes Auto auf. Ein kurzer Schwatz am Pistenrand klärte darüber auf, dass die beiden Männer in nur gerade 2 1/2 Tagen die etwa 700 Km von Laverton zurückgelegt haben. Der Ausrüstung nach schliessend waren sie aber auch keine Touristen sondern eher beruflich unterwegs. Das hohe Tempo hatten sie allerdings mit einer gebrochenen Blattfeder bezahlt. Nach etwa 2 Stunden kamen wir an die Grenze des Unnamed Conservation Park. Dieser zieht sich für etwa 200 Km entlang des Ann Beadell Highways mit einem langen Schenkel nach Süden. Ein Dingo sorgte für Abwechslung, aber er verschwand bald einmal hinter den dichten Büschen aus unserem Blickfeld. Beim Vokes Hill Corner liegt ein Besucherbuch auf, in welches wir uns eintrugen. Die letzten Autos auf dieser Strecke hatten sich vor drei Tagen eingetragen.

Die Landschaft bleibt recht interessant und die Farbe des Sandes hatte unterdessen von dunklem Rot zu einem Senfgelb gewechselt. Die Piste hatte einige recht ausgewaschene Stellen, so dass wir gezwungen waren die Geschwindigkeit zu drosseln. Aus dem nichts tauchte ein zurückgelassener Anhänger am Strassenrand auf. Die



Achse lag neben dem Fahrzeug und schien ganz einfach unter dem Anhänger weggebrochen zu sein. Eine Inschrift informierte, dass der Anhänger seit gut einem Monat dort stand und von einem Reisenden stammte, der Richtung Osten unterwegs gewesen war.

Fast die ganze gepackte Ausrüstung war noch auf dem Hänger, bereit abgeholt zu werden. Aber das heisst mindestens 1200 Km nach Coober Pedy und wieder zurück zum defekten Anhänger, lohnt sich wohl kaum.

Da bald einmal eine 50 Km Zone begann in welcher Camping nicht erlaubt war, entschlossen wir uns etwas früher halt zu machen. Ein ebener Platz unmittelbar neben der Piste erschien uns einladend genug.

15.6.2005	Mittwoch	
Strecke	Wetter	Km
Unnamed Conservation Park-WA Grenze-plus ca. 120 Km	Schön, z.T. leicht bewölkt T min 4 C Tmax 20 C	Total 202 Km Asphalt Gravel Km Track 202 Km Bew.Mittel 44,2 Km/h

Bis zum Ende des Unnamed Conservation Park war die Strecke immer wieder von starkem Wellblech geprägt und deshalb nicht sehr angenehm zu befahren. Bei den Serpentine Lakes machte wir kurz halt um uns die Salzseen aus der Nähe zu betrachten. In der Camping Area



hatte jemand ein Konfiglas aufgehängt in welchem jede Menge kleine Nachrichten von anderen Reisenden hinterlegt waren. Ist ganz witzig zu sehen, welche Eindrücke die Leute so hinterlassen.

Kurz nach Querung des Salzsees erreicht man die Grenze zu Western Australien. Die Uhr muss deshalb eine und eine Halbe Stunde zurück gedreht werden. Wir hatten allerdings schon ein paar Tage früher eine halbe Stunde korrigiert, „Ships Time“, wie meine Begleiter, langjährige Segler, das nannten. Da wir sowieso nach der Sonne lebten, spielte die eigentliche Uhrzeit für uns eh keine Rolle. Für die folgenden Kilometer

war die Piste sehr kurvig und entsprechend langsam. Jede Menge von dicht bewachsenen Dünen mussten überquert werden. Danach wurde die Piste auf einmal viel breiter und auch viel zügiger befahrbar. Nach Hunderten von Kilometern konnte man auf einmal wieder Temp bis 70 Km/h fahren. Etwa 50 Km vor dem Ilkurlka Roadhouse entschlossen wir uns bei einer der eingerichteten Rastplätze zu Campen. Da es noch relativ früh war und die Raststätte einen vollen Regenwassertank hatte, genehmigten wir uns eine Buschdusche.

Don musste noch eine Kleinigkeit am Troopy basteln und ich widmete mich anschliessend der Essensplanung für die Canning Stock Route. Da wir dort fast 3 Wochen keine Möglichkeit zum Einkaufen haben werden und die Gruppe um weitere 5 Personen anwachsen wird, ist eine etwas genauere Planung notwendig.

16.6.2005	Donnerstag	
Strecke	Wetter	Km
Ann Beadell Hyw.-Ilkurlka Roadhouse-Neales Corner Neales Corner	Schön, Nachmittags vorübergehend bedeckt T min -4 C Tmax 21 C	Total 268 Km Asphalt Gravel Km Track 268 Km Bew.Mittel 58,4 Km/h

Auf -4 Grad war das Thermometer in der Nacht gefallen und so beschloss ich Speck und Eier zum Frühstück zu kochen. Die Spiegeleier wurden zwar ungeplant zu Rühreiern, aber schmecken taten sie sowieso.

Bis zum Ilkurlka Roadhouse waren es nur noch etwa 50 Km und da die Piste nach wie vor gut zu befahren war, tauchten die Gebäude bald einmal auf. Ein junger Typ bewirtschaftet

das supermoderne Roadhouse im Namen der Aborigines in deren Reservat die Raststätte steht. Er lebt mit seinen drei Jungs und seiner Frau in dieser abgelegenen Ecke. Er erzählte uns ein wenig von der Geschichte der Einrichtung. Die Anlage wird mit einer aufwändigen Solaranlage betrieben und der Generator wird nur eingesetzt, wenn die Batterien nicht genügend geladen worden sind. Telefon wie auch die Bankkartenanlage funktionieren via



Satellit. Die kleine Pumpe am Dieseltank ist ebenfalls solarbetrieben. Der Preis war mit AUD 1.65 / Liter eigentlich ganz vernünftig berücksichtigt man, dass der Treibstoff von Perth kommt, fast 1700 Km entfernt. Die letzten 1000 Km davon sind Piste. Einige Km nach unserem Tankstopp sahen wir den dritten Anhänger welcher den Geist aufgegeben hat am Strassenrand. In diesem Fall wundert es mich überhaupt nicht, den nebst sicher jeder Menge anderem Zeug hatte er zwei 200 l Fässer mit Diesel geladen. In Anbetracht der nach wie vor immer wieder langen Wellblech

Strecken MUSS ein Anhänger auseinander fallen.

Ein kleiner Abstecher führt zu einem Flugzeugwrack. Der zweimotorige Flieger musste 1993 in der Gegend Notlanden, nachdem er auf der Reise von Warburton nach Kalgoorlie in Schwierigkeiten geraten war. Die kleine Piste führt über einige Sanddünen bis ans Wrack heran. Alles wertvolle inklusive der Motoren und das Fahrwerks sind aufgebaut und nur noch ein mageres Gerippe ist Heute davon übrig.

Bei unserem Halt bemerkte Don, dass eines der Räder einen recht starken Schlag in der Felge hatte. Mit einem Stück Holz und einigen kräftigen Hammerschlägen konnte das Problem behoben werden. Noch während Don am Anhänger hantierte bemerkte ich, dass mein Hauptwassertank tropfte. Eine nähere Inspektion zeigte, dass nicht der Tank selber leck war, sondern dass der Schlauch am Pumpenausgang nicht dicht war. Don hat die selben Pumpen in seinem Auto und das selbe Problem hatte auch er schon. Da ich die Pumpe nicht ausbauen konnte ohne den Tank zu leeren beschloss ich 10 Km zurückzufahren um bei einem der Regenwassertank wieder aufzufüllen und gleichzeitig als Notlösung meinen 20 L Wassersack zu füllen. Es zeigte sich, dass der Wassertank bis dahin noch kaum viel Wasser verloren hatte. Ich konnte nur hoffen, dass es nicht schlimmer wird.



Kurz nachdem wir weiterfuhren, kamen uns zwei Autos entgegen. Die beiden sind der Bahnlinie entlang bis Rawlinna gefahren und dann den Connie Sue Hwy hoch bis zur Neales Junction. Wir tauschten kurz Neuigkeiten und Informationen aus und machten uns wieder auf die Piste. Nicht weit vor Neales Junction gab es gemäss Streckenbeschreibung „interessante Steinanordnungen“ zu besichtigen. Es stellte sich heraus, dass mitten in der Landschaft Kreise, Linien und andere geometrische Formen mit Steinen ausgelegt worden sind. Da es aber keine näheren Angaben oder Erklärungen gab, waren wir uns nicht so sicher, was jetzt da wirklich aussergewöhnlich und was gar von anderen Reisenden arrangiert worden ist. An der Neales Junction angekommen, richteten wir uns für die Nacht ein. Nicht weit neben der Piste sind gar Feuerstellen und Tische eingerichtet worden, welche wir gerne nutzten. Ich kochte mir eine Gemüsesuppe mit Silverside, einem Stück gepökeltes Rind. Erst hatte ich Mühe das Wasser zum Kochen zu bringen und am Ende stellte sich das Ganze als

ziemlich langweiliges Gericht dar. Nach dem superfeinen Braten vor drei Tagen war dies ein kleiner Reifall. Nun, man kann nicht immer gewinnen und der Tipp vom Metzger war für einmal nicht speziell gut für meinen Geschmack.



Um den Wasserverlust in Grenzen zu halten, hatte ich nach Ankunft ein Becken unter den tropfenden Tank gestellt. In 4 Stunden sammelte sich etwa 3 Liter. Wir beschlossen, ab sofort nur noch Wasser von meinem Tank zu verwenden und so sollten wir ohne Schwierigkeiten die 1000 Km nach Kalgoorlie schaffen ohne zu verdursten.

17.6.2005	Freitag	
Strecke	Wetter	Km
Neales Junction via Ann Beadell Hyw-Lake Rason-Plumridge Lake Nature Reserve	Schön, Nachmittags bewölkt und einzelne Schauer T min 6 C Tmax 23 C	Total 290 Km Asphalt Gravel Km Track 290 Km Bew.Mittel 45 Km/h

Don hatte gestern vorgeschlagen, nicht via Connie Sue Hyw zu den Plumridge Lakes zu fahren, sondern eine noch weniger befahrene Route via Lake Rason zu wählen. So fuhren wir erst mal etwa 45 Km auf dem Ann Beadell Hyw weiter und bogen dann auf einer kleinen Piste Richtung Süden ab. Zwischen den beiden Fahrspuren wuchs Spinifex und die Piste war nur gerade so breit wie ein 4WD. Trotzdem konnten wir auf der sandigen Strecke meist 40-50 Km/h fahren. Die Navigation erfolgte ausschliesslich mit Wegpunkten aus der HEMA Karte. Diese zeigten sich hilfreich, da bei weitem nicht alle Abzweigungen und Wege eingezeichnet sind. Bis auf etwa 20 Km, welche ziemlich zugewachsen und ausgewaschen waren, war die Strecke gut befahrbar, wenn auch



meist ziemlich kurvig. Immer wieder musste man auf umgefallenen Bäumen ausweichen. Beim Lake Rason trafen wir auf eine Piste, welche anscheinend vor nicht allzu langer Zeit gegradet worden war. Wie es sich später herausstellte, sehr wahrscheinlich weil eine Firma in der Gegend nach neuen Goldvorkommen sucht. Etwa 60 Km vor der Nature Reserve bog die neu gemachte Strasse nach Westen ab, während wir geradeaus nach Süden weiterfuhren. Angenehm war, dass auf diesem sehr wenig befahrenen Strecken kein Wellblech anzutreffen ist. Kurz vor der Nature Reserve kamen wir durch eine grosse Ebene, welche nur spärlich mit Bäumen bewachsen war und für einmal



kein Spinifex sondern Gras wuchs. In dieser Ebene sahen wir wohl Hunderte Kängurus welche kreuz und quer zum Teil in atemberaubendem Tempo über die Wiesen hüpfen. Kaum innerhalb des Parks sah ich zwei wohlgenährte und sehr gut gebaute Dingos. Sie beäugten mich kurz als ich anhielt und machten sich dann aus dem Staub. Schliesslich gelangten wir an die Hauptkreuzung im Park und da es unterdessen schon bald vier Uhr geworden war, suchten wir uns ein nettes Camp etwas abseits der Piste. Kaum dass wir installiert waren, begann es zu tröpfeln. Keine starken Regenfälle, aber halt trotzdem unangenehm wenn man draussen lebt und kocht. Ich wärmte mir eine Portion Bolognese Sauce und ergänzte diese mit Reis und Erbsen zu einem „Pilaw Royal alla Plumridge“. Da es immer wieder leicht regnete zogen wir uns bald mal in unsere Heia zurück.

18.6.2005	Samstag	
Strecke	Wetter	Km
Plumridge Lake-Cable Haul Road- PNC Base Line-Victoria Queen Springs Natural Reserve	Meist bewölkt, einzelne Schauer T min 6 C Tmax 17 C	Total 269 Km Asphalt Gravel Km Track 269 Km Bew.Mittel 47,8 Km/h

Erst fuhren wir zurück zur Kreuzung um herauszufinden, wo die Piste Richtung Süden startete. Einige Hundert Meter östlich er Kreuzung fanden wir den Abzweiger auf die Cable Haul Road. Die Piste war gut befahrbar und führte schnurgerade auf Kurs 210° zur Kreuzung



mit der PNC Baseline .Nur wenn es galt hohe Dünen zu queren, gab es eine weitläufige Umfahrung. Nach über Hundert Km kamen wir an die Kreuzung mit der PNC Baseline und bogen rechtwinklig nach Nordosten ab. Auch diese Piste ist ohne Wellblech und flüssig befahrbar auch wenn sie zum Teil ein wenig zugewachsen war. Einige Fahrzeugspuren waren relativ frisch und wir sahen dann auch immer wieder Spuren die von der Hauptpiste weg führten. Ich nehme an, dass es sich um Geologen handelt, welche die Gegend nach neuen Bodenschätzen absuchten. Weite Abschnitte dieser Piste führten durch eine

Gegend in welcher vor nicht allzu langer Zeit grossflächige Buschfeuer gewütet haben. Es war ganz skurril durch die Landschaft zu fahren, welche in erster Linie aus gelben Sand und den schwarzen Überbleibseln der Büsche bestand. Nach etwa 80 Km drehten wir Richtung Süden, der Queen Victoria Springs Nature Reserve entgegen. Ab dem Argus Corner wurde die Piste etwas langsamer und kurviger. Innerhalb der Nature Reserve war die Piste nicht mehr ausgebaut. Das letzte Stück bis zu den Queen Victoria Springs war dann harte Arbeit, da die Piste nun richtiggehend um die Bäume schlängelte. Die Springs selber sind eigentlich keine Quelle, sondern eine Stelle wo man durch graben auf Grundwasser gestossen ist. In den Tagen des Entdeckung der Gegend hat eine Expedition nur deshalb überlebt, weil sie die Wasserstelle gefunden haben.

Wir fuhren einige Km zurück und fanden einen einigermaßen windgeschützten Campingplatz. Da es den ganzen Tag nie richtig warm geworden ist und zudem ein



kalter Wind blies schätzten wir die geschützte Lage doppelt. Trotz des grossen Campfeuers zogen wir uns der Kälte wegen bald in die Schlafsäcke zurück.

19.6.2005	Sonntag	
Strecke	Wetter	Km
Queen Victoria Springs-Pinjin Station-Kalgoorlie	Meist bewölkt, windig, Nachmittags vereinzelte Schauer	Total 315 Km
Prospector Caravan Park	T min 4 C Tmax 13 C	Asphalt 25 Km Gravel 140Km Track 150 Km Bew.Mittel 59,5 Km/h

Da Heute Sonntag war, gab's ein „Cooked Breakfast“, das heisst Speck und Eier. Don hatte Pech, denn sein drittes Ei war faul.

Die ersten 50 Km mussten wir die selbe Strecke wieder zurückfahren bis wir zurück auf dem Nippon Hyw waren. Die Piste war gut ausgebaut aber ohne Reiz. In der Gegend der Kirgella Rocks Station liessen wir die Sanddünen mehr und mehr hinter uns und die Piste wurde steiniger. Bei der Pinjin Station trafen wir auf eine breite, frisch gemachte Piste. Das Homestead war nicht mehr bewohnt, wenn auch noch jede Menge Ausrüstung und auch Autos rumstanden. Hinter den Gebäuden waren recht grosse Abraumhalden, was darauf



schliessen liess, dass dort eine Mine gewesen war. Alle Aktivitäten schienen aber abgebrochen worden zu sein und die ganze Liegenschaft sah aus, als ob sie erst kürzlich verlassen worden wäre. Auf der Piste gings zügig südwärts. Der Lake Rebecca war zum grössten Teil voll Wasser, so dass man annehmen konnte, dass man in der Gegend kürzlich starke Regenfälle verzeichnet hat.

Kurz nach der Mittagsrast begann es zum Teil heftig zu regnen. Die Temperatur fiel auf gerade noch 9 °C. Zusammen mit einem heftigen Wind ein äusserst unangenehmes Wetter. Die Schauer

waren aber nur von kurzer Dauer. Wie schwarze Pilze hingen die Schauerzellen in allen Richtungen am Himmel. Wir beschlossen deshalb bis nach Kalgoorlie durchzufahren und uns in einem Caravan Park einzurichten. Als wir in der Stadt ankamen, war es erst schon komisch auf einmal wieder auf andere Autos achten und an Rotlichtern anhalten zu müssen. Wir hatten seit Coober Pedy 1900 Km zurückgelegt und in den acht Tagen haben wir drei Autos begegnet und ein bewohntes Haus gesehen.

Ich lud meine Begleiter im Monty's zu einem Capuccino ein. Ich hatte das Restaurant kennen und schätzen gelernt, als ich vor etwa zwei Monaten hier auf Geschäftsreise war. Wir hatten damals hier gefrühstückt nachdem sich das Morgenessen im Hotel als teuer und weniger als mittelmässig herausgestellt hatte.

Zum Nachtessen war ich Heute bei den Fussell's eingeladen. Gera kochte in der Küche des Campingplatzes Spaghetti Bolo. Anschliessend sassen wir im geheizten Aufenthaltsraum zusammen und plauderten über die vor uns liegenden Wochen.

20.6.2005	Montag	
Strecke	Wetter	Km
Kalgoorlie	Meist bedeckt, trocken	Total 25 Km
Prospector Caravan Park	T min 4 C Tmax 13 C	Asphalt 25 KM Gravel Km Track Km Bew.Mittel Km/h

Da wir Heute nicht weiterzogen und kein allzu ausgefülltes Tagesprogramm geplant hatten, wurde es nicht zuletzt wegen dem nach wie vor winterlichen Wetter etwas später beim Aufstehen. Nach dem Frühstück und etwas rumtrödeln fuhren wir in die Stadt um uns das lokale Museum anzuschauen. Interessant ausgestellte Relikte klären über die Geschichte Kalgoorlies und seiner Umgebung auf. Das nebst dem bekannten Goldrausch Ende des 19. Jahrhunderts eine weiter wichtige Industrie die Gegend belebt hat, war mir bis anhin nicht



bekannt gewesen. Schon vor den Goldfunden wurde in der Gegend im grossen Stil Sandelholz geschlagen. Dieses Edelholz ist seines Geruches wegen sehr geschätzt und wird auch Heute noch abgebaut und zum Herstellen von Räucherstäbchen exportiert.

Das Museum umfasst nebst der Ausstellung auch noch einige Gebäude aus der Anfangszeit, so dass man sich ein Bild machen kann wie man damals gelebt hat.

Danach fuhren wir zur Superpit hinaus, nur wenige Km vom Zentrum entfernt. Dieses unterdessen über 300 m tiefe Tagabbauggebiet pro-

duziert Heute den Grossteil des Goldes in Kalgoorlie. Von einem Aussichtspunkt hat man einen guten Überblick auf das Geschehen in diesem gigantischen Loch. Seit 1988 karren riesige Laster das Erz aus der Grube um in der nahegelegenen Verarbeitungsanlage gemahlen zu werden und dann das Gold daraus zu extrahieren. 225 t Nutzlast haben die Brummer und der Riesenbagger braucht nur gerade 4 Schaufeln voll um den Laster zu beladen.

Zurück in der Stadt nahmen wir das Mittagessen im historischen Exchange Hotel ein. Für nur gerade \$ 12 bietet man ein Buffet Lunch an. In Anbetracht der kalten Witterung genossen wir die angenehme Wärme und das grosszügige Mittagessen.

Auf dem Rückweg machte ich einige Besorgungen. Unter anderem kaufte ich mir eine Ersatzpumpe, sollte es sich herausstellen, dass die eingebaute die Ursache für das Lecken des Wassertanks sein. Da das Wetter kurzfristig etwas aufklarte, nutzte ich die Gelegenheit um einige Bilder der historischen Gebäude zu schiessen. Zurück im Camp machte ich mich daran, herauszufinden wie ich das Leck im Wassertank flicken kann. Wie es sich herausstellte war nichts kaputt, sondern einzig der ausgangsseitige Schlauchanschluss war undicht, weil



der allzusteife Schlauch durch den verkanteten Einbau trotz festgezogener Schlauchbride nicht richtig abdichtete. Ich löste alle Spannungen und verlegte den Schlauch und die Pumpe möglichst fluchtend. So gelang es mir das Leck zu eliminieren. Nun muss es sich Morgen zeigen, ob die Lösung auch Pistentauglich ist.

Zum Nachtessen machte ich mir nicht zuviel Aufwand, da wir ja ein grosses Mittagessen genossen hatten. Nachdem ich noch eine Ladung Wäsche gewaschen hatte, schauten wir uns im Aufenthaltsraum die Nachrichten an. Ich zog mich dann ins Auto zurück weil ich die morgige Etappe und den weiteren Verlauf bis Perth zu planen wollte.

21.6.2005	Dienstag	
Strecke	Wetter	Km
Kalgoorlie-Coogardie-Victoria Rock-Holland Track- Centenary Rock	Bewölkt bis bedeckt, kurze Schauer	Total 193 Km
Bush Camp 3 Km vor Centenary Rock	T min 4 C Tmax 13 C	Asphalt 42Km Gravel 81 Km Track 93 Km Bew.Mittel 48,7 Km/h

Ich fuhr noch kurz in die Stadt um frischen Brot zu kaufen, da die Bäckerei gestern Nachmittag bereits ausverkauft gewesen war.

In Coolgardie machten wir einen ersten Halt um uns die Relikte im kleinen Stadtpark anzuschauen. In Coolgardie hatte der Goldrausch der Gegend 1892 begonnen. In seiner Blütezeit wohnten über 15000 Leute im Ort, Heute sind es noch gerade knapp 1000. Nach 40 Km Asphalt bogen wir von der Hauptstrasse auf eine Gravelroad ab, welche uns zum



Gnarlbine Rock führte. In mitten von relativ dichtem Wald trifft man immer wieder auf zum Teil ganz ansehnlich grosse Granit „Lichtungen“. Diese sammeln bei Regen das Wasser und deshalb hatten sie seit Anbeginn eine wichtige Rolle in der Trinkwasserversorgung in dieser ansonsten eher trockenen Gegend. Noch grösser sind die nahe gelegenen Victoria Rocks. Über einen Km gross ist die kahle Felsplatte mit unzähligen Tümpeln, welche nach den kürzlichen Regenfällen noch immer voll waren.

Kurze Zeit später bogen wir von der Gravelroad auf den Holland Track ab. Diese 4x4 Strecke führt uns über 300 Km quer durch den Busch nach Heyden. Der Weg wurde kurz nachdem der Goldrausch in Coolgardie gestartet war, von John Holland und seinen Helfern in den unwegsamen Wald geschlagen. Die Strecke bildete eine wünschenswerte Abkürzung zu den Goldfeldern für alle die über den Hafen von Albany ankamen. In nur etwas mehr als 2 Monaten wurde der total etwa 450 Km lange Pfad erstellt.

Heute schlängelt sich eine schmale, kurvige Piste durch den Wald. Immer wieder kommt man an diesen für die Gegend so typischen Granitfelsen vorbei. Die Strecke wurde bewusst so gelegt, dass man in die Nähe der Felsen kam um die Wasserversorgung für die

Goldgräber zu sichern. Grosse Teile des Buschlandes war letztes Jahr einem Waldbrand zum Opfer gefallen. Deshalb war die Landschaft etwas tristlos, wenn auch von makaberer Schönheit. Eigentlich wollten wir in der Nähe der Centenary Rock nächtigen. Da aber auch diese Gegend schwarz gebrannt war, fuhren wir einige Km zurück um im unverbrannten Wald einen Campingplatz zu finden. Ich hatte noch einen Lamnbraten im Kühlschrank, welchen ich im Campoven garte. Mit einer reichhaltigen Gemüse garnitur ergab sich ein feines Nachtessen.



22.6.2005	Mittwoch	
Strecke	Wetter	Km
Centenary Rocks-Holland Track –Wattle Rock	Schön, windig	Total 102 Km
Bushcamp Nähe Wattle Rock	T min 6 C Tmax 17 C	Asphalt Gravel Km Track 102 Km Bew.Mittel 32 Km/h

Als wir aufstanden war es zwar noch bewölkt aber es klarte bis zu unserer Abfahrt auf, so dass wir zur Abwechslung wieder mal den blauen Himmel geniessen konnten. Der Track



schlängelte sich weiterhin durch die verbrannte Landschaft. Nur wenige kleine Oasen waren vom Feuer verschont geblieben. In einer der mit mageren Buschgerippen bewachsenen Sandebenen lag ein Besucherbuch auf. Daraus entnahmen wir, dass der letzte Eintrag 12 Tage zurück lag, wirklich nicht viel Verkehr auf dem Holland Track. Als wir auf den Kaninchenzaun stiessen, folgte die Piste diesem für ein paar Km bis er mitten im Busch aufhörte. Der Zaun hat die Aufgabe die Ausbreitung der Kaninchen zu verhindern. Die aus Europa eingeführten Nager sind nach wie vor

eine Plage für Australien. Mangels genügend natürlicher Feinde, der Dingo ist der einzige im Land, vermehren sie sich „wie Kaninchen“.

Als bald mündete der Holland Track auf eine breite Piste. Diese führt zu einer der vielen Minen in der Gegend. Nicht viel weiter machten wir einen Abstecher zum Mt. Holland. Eine steile, schmale Piste führt direkt zum Gipfel. Da Fahrzeuge mit Anhänger nicht genügend Platz zum Wenden haben, liessen Don und Gera ihr Fahrzeug unten stehen und marschierten die paar Hundert Meter. Oben angekommen, genießt man eine 360° Aussicht auf die Umgebung. Wir beschlossen, noch einmal eine Nacht am Track zu campieren. Da wir aber schon fast wieder in der Zivilisation waren schlugen wir unser Camp schon um 13 Uhr auf. Die Mittagsraststätte wurde so auch gleich zum Übernachtungsort. Den Nachmittag verbrachte ich mit lesen und planen der nächsten paar Tage, welche ich alleine unterwegs sein werde.



Kaum ging die Sonne unter, wurde es merklich kühler, so dass wir ein grosses, warmes Feuer zu schätzen wussten.

23.6.2005	Donnerstag	
Strecke	Wetter	Km
Holand Track-Hyden-Lake Grace-Albany	Regenerisch, windig, einige kurze Aufhellungen	Total 427 Km Asphalt 377 Km Gravel 30 Km Track 20 Km Bew.Mittel Km/h
Hotel London (AUD 30)	T min 8 C Tmax 12 C	

Noch etwa 20 Km verblieben vom Holland Track bevor wir auf die Hauptpiste stiessen. Auf dieser ging's Richtung Wave Rock, nur wenige Km ausserhalb von Hyden. Wir parkierten beim Hyppo Jawn, einem Granitfelsen welcher Ähnlichkeit hat mit dem Kopf eines



gähnenden Flusspferd. Von dort spazierten wir dem riesigen Fels entlang welcher nach mehreren Hundert Metern in der berühmten, versteinerten Welle endet. Die markante Form entstand in Jahrtausenden durch die Erosion von Wind und Wetter. Wir hatten Glück mit dem Wetter, denn obschon es schon seit dem Sonnenaufgang zunehmend bedeckt war, hatte es wenigstens nicht geregnet. Aber schon kurz nachdem wir wieder in den Autos sassen, begann es erst zögerlich dann aber zunehmend stärker zu regnen. In Hyden erhöhten wir den Luftdruck wieder auf „Asphalt Druck“ und trennten uns dann für die nächsten paar Tage. Während Don und Gera direkt nach Perth fahren um dort verschiedene Freunde zu besuchen, wollte ich die paar Tage bis zur Ankunft der Schweizer für einen Abstecher in die Südwestecke Australiens nutzen. Meine Fahrt führte mich deshalb ziemlich direkt nach Süden. Die Strasse verläuft durch den sogenannten Wheatbelt, einem grossen Weizenanbaugebiet. Aber auch Schaffarmen sind entlang der

Strecke anzutreffen. Das saftige Grün wirkte umso intensiver, nachdem ich bis anhin fast durchgehend in den Wüstenregionen Zentralaustraliens gereist bin bis. Der starke Regen hatte wenigstens den Vorteil, dass das schlammverspritzte Auto einigermaßen sauber gewaschen wurde.

In Lake Grace machte ich kurz halt um mir eine Meatpie zum Mittagessen zu kaufen, yam. Bald einmal tauchten die Berge der Stirling Range am Horizont auf. Allerdings waren die Gipfel in den Wolken versteckt.

Erst südlich der Berge machte das Wetter vorübergehend auf und innerhalb ein paar Km herrschte strahlender Sonnenschein. Das änderte sich aber immer wieder bis nach Albany, wo ich das erste mal seit Sydney wieder am Meer war. In Anbetracht des unfreundlichen Wetters nahm ich mir ein Zimmer im London Hotel. Im Haus befindet sich der älteste Pub Western Australiens. Nachdem ich einen Erkundungsspaziergang durch das nette Stadtzentrum gemacht hatte, war es „Beer-O-Clock“. Im Pub war nicht viel Betrieb um diese Zeit und deshalb ging ich bald einmal zum Nachtessen in ein nahe gelegenes Thai Restaurant.



24.6.2005	Freitag	
Strecke	Wetter	Km
Albany-Frenchmans Bay-Albany	Regnerisch	Total 76 Km
London Hotel (AUD 30.00)	T min 8 C Tmax 12 C	Asphalt 76 Km Gravel Km Track Km Bew.Mittel Km/h

Das war ideales Museums Wetter. Nach einem Kaffee in der Stadt fuhr ich zur Whale World hinaus. Die ehemalige Walfänger Station wurde auf Grund der Artenschutzgesetze 1978 stillgelegt. Heute dokumentiert die Anlage auf lebendige Weise die Geschichte der



Walfängerei in Western Australien. Die Ausstellungen vermitteln die Details der Geschichte interessant. Das letzte Schiff welches noch im Einsatz war, ist restauriert worden und kann besichtigt werden. Interessante Multimediovorführungen werden in den ehemaligen Walöltanks präsentiert. Die ganze Region lebte bis zur Schliessung der Station vom Walfang. Da das Ende sehr unerwartet kam, erholte sich die Wirtschaft in der Region nur zögerlich.

Auf dem Rückweg nach Albany machte ich verschiedene Abstecher im Torndirrup National Park. Der Park umfasst fast die ganze Halbinsel auf welcher auch die Walfangstation zu finden ist. Stichstrassen führen zu Aussichtspunkten von welchen man die spektakuläre Küste, Strände und „Blow Holes“ besichtigen kann. Das Wetter spielte verrückt, aber es gab immer wieder einige Minuten Sonnenschein, welche ich nutzte die Landschaft zu fotografieren.

Zurück in Albany machte ich einige Besorgungen und verträdelte die Zeit bis zum Nachtessen mit lesen.



25.6.2005	Samstag	
Strecke	Wetter	Km
Albany-Cape Wetse Howe NP-Denmark-Valley of the Giants-Warpole-D'Entrecastaux NP	Schön, Nachmittags z.T. leicht bewölkt	Total 212 Km
Banksia Camp	T min 8 C Tmax 18 C	Asphalt 177 Km Gravel 15 Km Track 20 Km Bew.Mittel 54,7 Km/h

Nach einem Cappuccino fuhr ich zum Woolie um noch ein paar frische Lebensmittel einzukaufen. Auf der Scenic Route gings Richtung Denmark. Ein Abstecher zum West Cape Howe NP sorgte für einen kurzweiligen Unterbruch. Im östlichsten Teil des Parks gibt es direkt am Meer einige wunderschöne Campingplätze (nur so fürs nächste Mal...) Ein schmaler, sandiger 4x4 Track führt zu verschiedenen Stränden und Aussichtspunkten. Unter anderem gelangt man so an den südlichsten Punkt Western Australias, das Cape West Howe. Durch saftig grünes Weideland gings weiter mehr oder weniger nah der Küste entlang bis nach Denmark. Anstatt der Hauptstrasse zu folgen, wählte ich eine kleine Strasse welche parallel durchs Hinterland führt. In einem weiteren der vielen Küstennationalparks, dem Williams Bay, machte ich einen weiteren Abstecher. Nach einer kurzen Mittagspause besichtigte ich den Greens Pool und die Elephant Cove. Ersterer ist ein von riesigen Granit



Blöcken gesäumter Pool am Strand. In der Elephant Cove liegen riesige, an Elefanten erinnernde, Granit Felsen im Meer.

Einen starken Kontrast zu den weissen, Granitfels bestandenen Stränden ist das Valley of the Giants im Warpole-Nornalup Natl. Park. In einem der wenigen noch ursprünglichen Wäldern sind riesige Tangle und Karri Bäume geschützt. Bis 85 m hoch wachsen die mächtigen Tingle Bäume. Auf einem kühn gebauten Steg spaziert man steigend bis auf 40 m über Grund,

mitten in den mächtigen Baumkronen. Aber auch auf sicherem Boden kann man die imposanten Bäume bestaunen.

Ich fuhr anschliessend noch weiter über Warpoole hinaus und bog dann Richtung Mandalay Beach von der Hauptstrasse ab. An diesem Strand musste ein Schiffskapitän in einem heftigen Sturm sein Segelschiff auf den Strand setzen, da ihn der Wind ansonsten in die Steilküste und damit höchstwahrscheinlich in eine Katastrophe getrieben hätte. Zu dieser Zeit war die Gegend nur sehr spärlich besiedelt und erst nach einigen Tagen gelang es der Mannschaft, Kontakt zu einer Siedlerfamilie zu schaffen. Die ganze Mannschaft wurde mit deren Hilfe gerettet, nur das Schiff musste preisgegeben werden. Noch Heute sieht man Teile des Wracks etwa alle 10 Jahre, wenn der Sandstrand durch die ewige Brandung wieder mal zurückweichen muss.



Ganz in der Nähe des Mandalay Strandes gelangt man über einen tiefsandigen 4x4 Track zu einem abgelegenen Campingplatz. Nicht wirklich ein Ort um Leute kennen zulernen. Obschon Wochenende, war und blieb ich der einzige Gast. Nur 50 m vom Meer entfernt fand ich einen windgeschützten Platz.

26.6.2005	Sonntag	
Strecke	Wetter	Km
Mandalay Beach- D'Enstrecotaux NP- Northcliffe-Pemberton- Warren NP	Leicht bewölkt T min 10C Tmax 18 C	Total 223 Km Asphalt 100 Km Gravel 133 Km Track Km Bew.Mittel 55,3 Km/h
Warren Camp		

Zum Frühstück machte ich mir ein paar Spiegeleier, getreu Fussels Motto „Sunday=Cooked Brekkie“

Ich blieb nur etwa 10 Km auf der Hauptstrasse und bog dann auf eine Waldstrasse ab, welche mich etwas direkter über einen 4WD Track nach Windy Harbour führen sollte. Leider war aber die Strecke später gesperrt, so dass ich mich gezwungen sah, bis fast nach Northcliffe hochzufahren um von dort der Teerstrasse nach Windy Harbour zu folgen. Wie es sich herausstellte sind im Winter auf Grund des häufigeren Regens viele der Tracks geschlossen.

Auf halbem Weg zur Küste machte ich einen Zwischenhalt um den Mount Chudalup zu besteigen. Im Übergang von den Karriwäldern zur der Küsten Vegetation erhebt sich dieser bare Granitkoloss fast 200 m über die Umgebung und bietet daher eine gute Aussicht auf die Küste. Auch die Vegetation am Felsen selbst ist ganz interessant und komplett anders als die nahe Umgebung.

In Windy Harbour wanderte ich zum Leuchtturm hoch da man von dort die Steilküste am besten sehen kann. Die imposante Küste besteht aus ausgewaschenen Kalksteinfelsen, welche zum Teil zu skurrilen Skulpturen erodiert sind. Windy Harbour selbst besteht zur

Hauptsache aus Ferienhäusern und obschon ja Wochenende war, traf man kaum auf Leute und die Häuser schauten grösstenteils verlassen aus.

Von Northcliffe nach Pemberton wollte ich auf Waldstrassen quer durch die Wälder fahren. Ich hatte extra eine detailliert Karte gekauft, damit ich mich ohne Schwierigkeiten zurechtfinden konnte. Meine erste Variante schlug fehl, da eine Brücke über den Warren River unterdessen für Fahrzeuge gesperrt worden ist. Ein weitere Variante scheiterte am selben Fluss. Zwar war die Furt nicht gesperrt, aber jetzt im Winter führte der Fluss zuviel Wasser. Wie tief das Wasser effektiv war, kann ich nicht sagen, aber allein die starke Strömung und eine breite von mehr als 20 m hielten mich davon ab, es auch nur zu versuchen. Schlussendlich musste ich trotz allen Versuchen doch über die Teerstrasse nach



Pemberton fahren. Dort besuchte ich den Gloucester Tree. In der Krone dieses riesigen Karri Baums wurde vor Jahren ein Feuerausguck eingerichtet. Dieser wird zwar Heute nicht mehr benutzt und deshalb können Besucher zur 61m über Boden montierte Plattform hochsteigen. Um das zu ermöglichen, hat man 193 Eisenstangen seitlich in den Stamm getrieben, welche als spiralförmige Leiter dienen. Definitiv nichts für Leute mit Höhenangst. Oben angekommen hat man eine weite Aussicht bis hin zur Küste und die umliegenden Wälder.

Im nahe gelegenen Warren National Park fand ich einen wunderschönen Stellplatz, direkt am Warren River gelegen. Wieder war kein Mensch zu sehen und ich hatte den ganzen Campingplatz für mich. Ich entzündete bald einmal ein Lagerfeuer. Da das bisschen Holz das ich fand feucht war, entschloss ich mich, endlich das Holz, welches ich seit South

Australia auf dem Dachträger mitführte, zu verwenden. Ich grillte mein letztes Steak von meinem Einkauf in Sydney und garte mir ein Packet Rüepli in der Folie.

27.6.2005	Montag	
Strecke	Wetter	Km
Warren NP-Black Point-Karridale-Augusta	Leicht bewölkt	Total 170 Km
Turner Caravan Park (AUD 13.00)	T min 10 C Tmax 21 C	Asphalt 90 Km Gravel 20 Km Track 60 Km Bew.Mittel Km/h

Ein paar kleine Holzstücke und etwas blasen und schon war mein Lagerfeuer wieder im Gang. Bald kochte das Wasser in Billy und das Frühstück war serviert.

Mein erster Halt Heute waren die Beendelup Falls, unweit der Strasse gelegen. Obschon der Fluss zu dieser Jahreszeit viel Wasser führte, sind die Fälle nicht sehr spektakulär.



Kurz darauf bog ich von der Teerstrasse Richtung Küste ab. Auf einem sandigen 4x4 Track schlängelt man sich durch die dichte Vegetation, vorbei an einigen Süsswasserseen. Auf der Höhe des Jasper Beaches führt eine Stichstrasse direkt an den Strand. Als ich über die letzte Düne fuhr, hielt ich kurz an und die Lage zu beurteilen. Damit war ich ganz gut bedient, denn eine steile Rampe führte direkt an die Hochwassermarke, da zur Zeit Flut herrschte. Da war kein Platz zum wenden, geschweige genügend Raum um Anlauf für den Anstieg zu nehmen. Wie ich aber schnell einmal

bemerkte, war ich schon fast ein wenig weit vorgedrungen, denn als ich rückwärts fahren wollte sandete ich ein. Erst einmal liess ich etwas Lfdruck ab und versuche es nochmals, vergeblich. Erst als ich den Luftdruck massiv reduziert hatte und durch hin und her fahren

eine etwas festere Anlauframpe geschaffen hatte, gelang es mir, mich aus dem Weichsand zu befreien. Ufff, das wäre eine schöne Bescherung gewesen, Mutterseelen allein.... Zurück auf der Piste der Küste entlang ging's weiter bis zum Black Point. Woher diese Landzunge den Namen hat, fand ich schnell heraus. Die ganze Halbinsel besteht aus kohlrabenschwarzen Basaltsäulen. Noch viel imposanter war aber die mächtige Brandung, welche unermüdlich an die Steilküste prallte. Sicher 8 bis 10 m hohe Brecher rasten der Küste entgegen und brachen donnernd. Ein Kreuz erinnert daran, das hier vor Jahren fast eine ganze Familie umgekommen ist, als sie von einer Kingswave erfasst und ins Meer geschleudert worden sind.

Die Piste verläuft weiterhin immer hinter dem bewaldeten Dünengürtel. Dichter Wald und sandige Auf- und Abfahrten prägen den Charakter. Um nach Augusta zu gelangen, musste ich auf die Teerstrasse zurück, da der Blackwoodriver, bzw. das Hardy Inlet den direkten Weg verbarrikadiert.

Ich fuhr zum Cape Leeuwin hinaus um den Leuchtturm und den südwestlichsten Punkt Australien (schon wieder ?!) zu besuchen. Hier trifft der Indische und der Südliche Ozean aufeinander. Einmal mehr beeindruckte die mächtige Brandung. Ganz in der Nähe des Leuchtturmes befindet sich ein altes Wasserrad, welches in der Vergangenheit von Quellwasser getrieben dieses auch gleich zum Leuchtturm hoch pumpte. Zwar benötigte die Einrichtung 8 l Wasser um einen Liter zu fördern, nicht sehr effizient, aber eben zweckdienlich zur damaligen Zeit.



Da in der näheren Umgebung kein Bush Camping möglich war, nistete ich mich wieder mal in einem Caravan Park ein

28.6.2005	Dienstag	
Strecke	Wetter	Km
Augusta-Jewel Cave-Point Rd-Conto	Schön	Total 69 Km
	T min 5 C Tmax 21 C	Asphalt 10 Km Gravel 54 Km Track 5 Km Bew.Mittel 40,3 Km/h
Conto Campground		

Ich nahm's gemütlich mit aufstehen, da ich als erstes die Jewel Cave besichtigen wollte und die ist nur ein paar Kilometer entfernt. Dort angekommen, musste ich nicht lange bis zur ersten Tour warten. In einer kleinen Gruppe stiegen wir in die Höhle ab. Die Jewel Cave ist insbesondere bekannt für ihre „Straws“. Die sind Strohhalm dicke bis zu 5,4 m lange Stalaktiten. Einige davon haben grosse, pendelartige Anhängsel. Diese entstanden zu einer Zeit, als die Höhle an dieser Stelle noch einen See hatte. Im allgemeinen bietet die Höhle sehr viele filigrane Strukturen aus fast schneeweissem Kalziumkarbonat.



Ein kurzer Abstecher führt zur Hamlin Bay. Vor Jahren war dies ein noch wichtiger Exporthafen für die lokale Forstwirtschaft gewesen. Heute zeugen noch ein paar wenige, halbverrottete Holzpfähle von der ehemaligen Anlegestelle. Vom Ort selber ist nichts geblieben.

Anstatt auf der geteerten Cave Road zu bleiben, bog ich auf den Boranup Forest Drive ab. Dieser führt durch den küstennahen Wald. Auf der Points Road, einer kurzen aber recht schönen 4x4 Strecke, gelangte ich an die Küste. Wie überall in der Gegend donnert die

Brandung ungestüm gegen die Felsen an der Küste. Ich beobachtete das Schauspiel eine Weile und zog dann weiter nach Conto, wo ich im schön angelegten Campingplatz frühzeitig einen Platz belegte. Aber auch hier war ich einer der ganz wenigen Besucher.



Ich verbrachte den Nachmittag weitgehend mit lesen und planen der weiteren Reise. Zwar stellte der National Park Feuerholz zur Verfügung, dieses war aber so nass, dass ich nur mit viel Mühe ein gescheitertes Feuer zu Stande brachte.

Auch musste ich laufend dazu schauen, damit es nicht wieder ausging. Erst als nach längerem feuern genügend Glut vorhanden war, war es etwas weniger „pflegebedürftig“.

29.6.2005	Mittwoch	
Strecke	Wetter	Km
Conto-Cave Road-Cape Naturaliste-Busselton- Bunbury-Perth	Regnerisch T min 12 C Tmax 19 C	Total 424 Km Asphalt 424 Km Gravel Km Track Km Bew.Mittel 64,3 Km/h
Bei Shaun		

Regentropfen fielen auf mein Blechhaus als es langsam hell wurde. Also blieb noch etwas länger liegen. Als ich dann aber aufstand und erst mal ein Feuer machte, brach ein ausgewachsenes Gewitter los. Es hatte gerade noch gereicht um mein Kaffeewasser zum Kochen zu bringen, als ein heftiger Schauer nieder ging. Mein Frühstück nahm ich deshalb im geschützten Fahrersitz ein. Da ich möglichst die erste Tour durch die nahegelegene Lake Cave erwischen wollte, musste ich Wohl oder Übel im Regen abwaschen und zusammenpacken.

Bei der Lake Cave angekommen, stellte sich heraus, dass ich der einzige Interessent war. Mir wurde erklärt, dass Minimum zwei Besucher erwartet werden um die Tour durchzuführen. Als niemand mehr auftauchte, empfahl man mir, die Mammoth Cave als erstes zu besuchen um dann wieder zurückzukommen für die nächste Tour. Die Mammoth Cave kann man ohne Tourguide besuchen. Die Infos erhält man mittels einem kleinen



MPEG Player. Auch in dieser Höhle war ich der erste und einzige an diesem Morgen. Ich konnte mir alle Zeit nehmen und in aller Ruhe meine Photos schießen. Einziger Nachteil war, dass die Beleuchtung, diese ist zeitgesteuert, hinter mir immer wieder ausging, da keiner nachfolgte um sie wieder zu aktivieren. So musste ich denn ein paar mal zurück gehen um die Beleuchtung wieder zu starten. Die Höhle selbst ist, nachdem ich die Jewel Cave schon gesehen hatte, nicht sonderlich spektakulär aber sicher trotzdem einen Besuch wert. Speziell waren vor allem die vorgeschichtlichen

Knochen längst ausgestorbener Tiere, welche man hier gefunden hat.

Wieder zurück bei der Lake Cave, gerade rechtzeitig zur 10.30 Tour musste ich feststellen, dass noch immer keine anderen Besucher aufgetaucht waren. Ich schaute mir das angeschlossenen Museum an und hatte mich schon damit abgefunden, dass es wieder nichts war mit der Tour, als zwei Brasilianerinnen aus Sydney eintrafen. Nun war dem Besuch nichts mehr im Weg. Die Dreiergruppe war dann natürlich ideal, da wir den Führer nur für uns hatten.

Den eigentlichen Eingang zur Lake Cave erreicht man, indem man über Treppen in einen tiefen Krater mit senkrechten Wänden absteigt. Vor Hunderten von Jahren war die Höhlendecke eingestürzt und hatte dieses riesige Loch hinterlassen. Alte, Heute verwitterte Stalaktiten, hängen an den Seitenwänden und auf dem Grund des Kraters waren unterdessen riesige Karribäume gewachsen. Die Höhle selbst ist zwar recht klein, aber trotzdem sehr sehenswert. Die Hauptattraktion ist eine über dem Wasser hängende Struktur, welche einem an einen auf dem Kopf stehenden Tisch erinnert. Aber auch alle anderen, für Tropfsteinhöhlen typischen Formen, kann man bewundern. Die Höhle ist zudem in einigen Teilen noch aktiv, das heisst, Stalaktiten und Stalagmiten wachsen noch immer. Auch Straws, diese ganz dünnen und hohlen Gebilde findet man zu Hauff.



Auf der Cave Road fuhr ich weiter Richtung Cape Naturaliste. Das Wetter hatte sich unterdessen beruhigt und der Himmel klärte mehr und mehr auf. Ein kurzer Abstecher zur Hamlin Bay brachte mich zur Mündung des Margeret Rivers. Der Strand daneben gehört scheinbar zu den besten Surf Gebieten der Welt. Die Bedingungen schienen aber nicht ideal zu sein, denn ausser zwei Jungs welche die Brandung vom Auto aus beobachteten, waren keine Surfer im Wasser zu sehen.

Das Cape Naturaliste kann landschaftlich mit dem Cape Leeuwin oder der restlichen Steilküste und den Stränden im Süden nicht mithalten. Ein flacher, mit niedern Büschen bewachsener Hügel fällt sanft zum Ufer ab. Einige flache Felsen säumen das Ufer. Selbst der Leuchtturm ist nur ein mickriges Türmchen verglichen mit seinem eindrucklichen Bruder am Cape Leeuwin.

Da es auf dem weiteren Weg nach Perth nicht mehr allzu viel interessantes zu sehen gibt und die Wettervorhersage für die Nacht und den kommenden Morgen nicht gerade rosig war, entschloss ich mich, Shaun anzurufen um ihm meine Ankunft zu melden. Er war zwar im Begriff, nach Bunbury zu fahren, versprach aber, den Hausschlüssel in den Briefkasten zu legen.

So machte ich mich auf den Weg nach Perth. Je näher ich der Stadt kam, umso wechselhafter wurde das Wetter. Da es so ausschaute, dass mein Diesel nicht ganz reichen würde tankte ich noch mal 15 Liter nach. Das letzte mal hatte ich in Kalgoorlie getankt, das war vor etwa 1600 Km. Zudem wollte ich von den normalerweise in den Grossstädten günstigeren Treibstoffpreisen profitieren.

Nach einigem Hin und Her, die Navigation ist trotz GPS ein wenig schwieriger wenn man allein im Auto sitzt und es langsam dunkel wird, erreichte ich Shaun's Haus. Nach einer Dusche stürzte ich mich in „saubere Stadtkleidung“ und wollte im nahegelegenen Sizzler ein Steak essen gehen. Das Restaurant war aber schon ziemlich voll und die Schlange am Eingang mindesten 30 Personen lang, keine Chance. Zudem wollte ich mir das Getümmel und den Lärm nach den vielen ruhigen Abenden im Bush nicht zumuten.

Gleich nebenan ist ein KFC (Kentucky Fried Chicken). Ich kaufte mir mein Nachtessen dort und fuhr zurück zum Haus wo ich mir noch ein Bier aus dem bordeigenen Kühlschrank fischte und mein Nachtessen vor dem Fernseher einnahm.... 😊

30.6.2005	Donnerstag	
Strecke	Wetter	Km
Keine	Bewölkt	Total Km
	T min 8 C	Asphalt Km
	Tmax 20 C	Gravel Km
Shauns HAus		Track Km
		Bew.Mittel Km/h

Heute war ein Arbeitstag !! Erst räumte ich das ganze Auto aus um im „Wohn/Schlafzimmer eine Grossreinigung durchzuführen. Das beschäftigte mich einen guten Teil des Tages. Parallel dazu wusch ich meine Wäsche. Alles in allem kein allzu spannender Tag, aber nach 7500 Km reisen, davon ein Grossteil Piste, war es schon nötig wieder mal Ordnung zu schaffen.

Im frühen Nachmittag traf Shaun ein, zurück von seinem Trip nach Bunbury. Nachdem wir die wichtigsten Neuigkeiten ausgetauscht hatten, ging nicht ganz ohne Business Talk, fuhren wir, diesmal etwas früher zum Sizzler Restaurant um doch noch ein Steak reinzuziehen. Da beide nichts zum Mittag gegessen hatten, knurrten die Mägen ganz ordentlich. Das verführte uns dann dazu viel zu viel zu essen.

Als wir anschliessend in den nahen Pub zum Billard spielen gingen, hatte kaum noch ein Bier Platz in unseren Bäuchen.

1.7.2005	Freitag	
Strecke	Wetter	Km
Region Perth	Leicht bewölkt	Total 82 Km
	T min 8 C	Asphalt 82 Km
	Tmax 21 C	Gravel Km
Shaun's Haus		Track Km
		Bew.Mittel Km/h

Noch ein Arbeitstag !! Als erstes erledigte ich mein Postumleitung an die neue Adresse von Andy und Anette. Das war eine kleine Sache, erst stornierte ich die laufende Umleitung und füllte dann das Formular für die Neuumleitung aus, erledigt. Nächster Stop war die Autowaschanlage. Nachdem ich Gestern das Wagen Innere gereinigt hatte, war Heute erst mal eine Aussenwäsche angesagt. Fast eine Halbe Stunde schruppte und spritzte ich am Auto rum bis es wieder einigermaßen sauber war.

Anschliessend fuhr ich in den Norden Perth's zu einer Gummiwaren Firma um Material für neue Kotschutzlappen zu kaufen. Mein erster Versuch hatte nicht lange gehalten, da das Material nicht zäh genug war. Die kleinen Kotschutzlappen hatte es auf dem Oodnadatta Track schon abgerissen, als Kiloweise Lehm dranhing. Einen der hinteren hatte ich beim Rückwärtsfahren abgerissen und die andern zeigten auch schon Anzeichen von Zerfall. Nun bei All Rubber war ich definitiv an der richtigen Adresse gelandet. Nebst Förderbändern und Gummiauskleidungen für die Minenindustrie produzieren sie auch Kotschutzlappen für Trucks. Für \$40 kaufte ich 3 Laufmeter Abfall, das sollte für etwa drei Sätze Kotschutz reichen. Zuhause machte ich mich erst daran die Kabine zu reinigen und anschliessend machte ich einen Satz neue Kotschutzlappen vom neuerstandenen Material.

Zum Nachtessen fuhren wir zu einem nahegelegenen indischen Restaurant. An diesem Abend hatten sie ein Buffet Dinner. Wir versprachen uns gegenseitig, uns nicht schon wieder zu „überfressen“ nachdem wir Gestern schon ein wenig gelitten hatten. Das Essen war sehr fein und ich probierte von allem ein wenig. Seit meinem Kurzaufenthalt in Indien auf dem Rückweg von Europe letztes Jahr, bin ich definitiv auf den Geschmack der indischen Küche gekommen.

Zu Hause genehmigten wir uns noch ein Bier und plauderten noch etwas bevor ich mich zurückzog um mein Reisetagebuch auf Vordermann zu bringen.

2.7.2005	Samstag	
Strecke	Wetter	Km
In der Region mit Shaun	Schön	Total Km
Shauns Haus	T min 8 C Tmax 20 C	Asphalt Km Gravel Km Track Km Bew.Mittel Km/h

Noch ein Arbeitstag, nun artet es aber langsam aus. Joe, unser zweiter Verkäufer in WA ist ursprünglich aus der Slowakei und kennt deshalb alle „europäischen“ Lebensmittelläden in der Gegend. Er brachte mir Heute Morgen die Adressen vorbei und so machte ich mich zusammen mit Shaun auf den Weg bei den Metzgereien und der Bäckerei meine Lebensmittelbestellungen aufzugeben. Danach fuhr ich zum lokalen Woolworth um alle anderen Lebensmittel zu kaufen. Das spart uns am Montag Zeit und erlaubt meinen Freunden einen gemütlichen Tag zum Akklimatisieren. Im vorbeigehen liess ich mir noch kurz die Haare schneiden um meine Frisur „bushtauglich“ zu machen.

Nach einem kurzen Mittagessen machte ich mich daran, das aufgetretene Leck in der Wasserleitung zu beheben. Don hatte nach langem Suchen Reduzierstücke gefunden und brachte mir diese am Nachmittag vorbei. Im Gegenzug gab ich ihm den Rest meiner Gummimatten, so dass auch seine Kotschutzlappen ersetzen konnte. Mein Problem war bald mal erledigt und ich hoffe, dass ich nun definitiv Ruhe habe.

Zum Nachtessen waren Shaun und ich von Joe zum Barbie (Aussieslang für Grillen) eingeladen. Wir fahren noch kurz zum Bottleshop (Spezieller Laden in dem man Alkohol kauft) um Booze (Aussieslang für alkoholische Getränke) einzukaufen.

Nun Morgen Nachmittag werde ich meine Freunde vom Flughafen abholen und das ist ein guter Grund ein neues Kapitel in meinem Reisetagebuch anzufangen.