

4. Teil Canning Stock Route

13.7.2005	Mittwoch	
Strecke	Wetter	Km
Wiluna-Windich Springs (Well 4a)	Bewölkt, Nachmittags schön	Total 202 Km
Bush Camp Well 4a	T min 5 C Tmax 20 C	Asphalt Km Gravel 50 Km Track 152 Km Bew.Mittel 39,8 Km

Schon kurz nach neun kamen wir in Wiluna an und begaben uns zur Polizeistation um die neuesten Informationen zu beschaffen. Eine junge Beamtin telephonierte den Granite und Glenayle Stations um die Situation der Zufahrtspisten zu prüfen. Granite Peak hatte seine Piste für mindestens noch eine Woche gesperrt, während die nördliche Zugangsvariante offen war. Für die Canning Stock Route selbst gab es keine konkreten Infos man rechnete aber damit, dass die Piste ziemlich nass sei und deshalb nicht einfach zu befahren wäre.

Wieder draussen, diskutierten wir verschiedene Szenarien und Lösungen. Was wenn wir zum Beispiel halb oben nicht mehr weiter kamen? Da bei Verzögerungen durch die Pistenverhältnisse die an und für sich schon knapp bemessene Zeit sehr eng werden würde, entschlossen sich Don und Gera sich von uns zu trennen und auf die CSR diesmal zu verzichten. Etwas überrascht von diesem spontanen Entscheid verabschiedeten wir uns voneinander. Nun mussten wir selber auch eine Entscheidung treffen wie es weitergehen sollte. Schlussendlich beschlossen wir die Strecke wie geplant in Angriff zu nehmen um Notfalls entweder via Glenayle nach Wiluna zurückzukehren oder falls wir zuviel Zeit aufwenden mussten um abzuwarten oder durchzukommen wieder bei der Well 23 nach Newman rauszufahren.

Wir kauften noch Brot ein und Res tankte seine Fahrzeug noch voll und dann machten wir uns auf den Weg. Die ersten 40 Km sind noch breite Gravelroad, welche nur wenige weiche Stellen aufwies. Diese waren auch ohne Probleme zu umfahren. Als wir dann auf die



eigentliche Canning Stock Route einbogen, wurde die Strecke schmaler und kurviger. Es hatte zwar immer wieder Pfützen, die konnten aber meist umfahren werden und boten keine Schwierigkeiten. Auf Grund der Fahrzeugspuren auf der Piste konnten wir sehen, dass vor kurzem einige Motorräder und auch mindestens drei bis vier Autos vor uns durchgekommen

waren. Die Richtung liess sich allerdings nicht feststellen. Bei einem Fotohalt hörten wir zwei Motorräder von hinten kommen. Wie es sich später herausstellte, gehörten sie zu einer Gruppe von fünf welche mit zwei Begleitfahrzeugen in der selben Richtung wie wir unterwegs waren.

Die Well drei wurde vor einigen Jahren komplett restauriert und führt auch Wasser in etwa 10-15 m Tiefe. Viele der ehemaligen Brunnen sind aber heute nicht mehr in Betrieb und zum Teil auch stark zerfallen. Nach der Well 3 mussten wir uns entscheiden ob wir noch bis zur Windich Spring durchfahren oder schon hier campieren wollten da die Station Besitzer auf ihrem Grund kein Camping tolerieren. Da es erst kurz nach eins war, fuhren wir weiter. Die Strecke führte an einigen Seen vorbei, welche alle Wasser führten. Wir hatten erst noch befürchtet, dass in dieser Gegend mit Überschwemmungen zu rechnen wäre. Dies bestätigte

sich aber zum Glück nicht. Die Piste blieb meist gut befahrbar und nur wenige Schlammlöcher und weiche Passagen verlangten nach etwas Vorsicht.

Um vier Uhr erreichten wir Windich Springs und fanden direkt am Wasserloch einen schönen Platz. Wunderschöne River Gums säumen das Ufer. Ihre leuchtend weissen Stämme leuchteten im Sonnenlicht des Nachmittags. Da auch die Temperaturen fast zwanzig Grad erreicht hatten, gefiel uns das Ganze wieder bedeutend besser. Zum Nachtessen gab's Heute Poulet Stir Fry mit viel Gemüse und chinesischen Nudeln. Der Campoven war voll bis zum Rand, aber trotzdem wurde die ganze Portion restlos weggeputzt.



Ein Kafi Lutz verkürzte unsere Zeit am Lagerfeuer.

14.7.2005	Donnerstag	
Strecke	Wetter	Km
Windich Springs-Well 10	T min 4 C Tmax 20 C	Total 154 Km
Bushcamp nach Well 10		Asphalt Km Gravel Km Track 154 Km Bew.Mittel 33,4 Km/h

Ein strahlender Morgen erwartete uns wenn auch die Temperatur noch immer im kühleren Bereich lag. Die Sonne wärmte uns aber schnell und das Lagerfeuer war bald wieder in Betrieb. Die Well 5 ist der tiefste aller Brunnen, aus dem massiven Fels gesprengt. Es ist, wie unterdessen einige entlang der CSR, von einem Club restauriert worden und voll funktionsfähig. Kurz nachdem wir weitergefahren waren, kamen uns die ersten zwei Autos entgegen. Sie lieferten uns einen Bericht über die Strecke bis Durba Springs. Dort waren sie vom Regen überrascht worden und für zwei Tage festgesessen. Es habe zwar immer wieder Schlammlöcher und einige kurze Strecken seien unter Wasser, aber kein besonderes Problem die Piste zu meistern. Bei der Pierre Springs (Well 6) hatten wir beim ersten Versuch 2001 übernachtet. Es ist wohl einer der schönsten Plätze, mit grossen White Gums und auch der Brunnen ist restauriert, so dass man Wasser schöpfen kann. Hier trafen wir wieder auf die Motorradgruppe und zudem auf eine weitere 4x4 Gruppe die südwärts reiste.

Nur wenige Km weiter machten wir einen Abstecher um die Ingebong Hills zu besteigen. Dieser Hügel besteht aus verwitterten, roten Felsen und bietet von seiner Anhöhe ein 360° Panorama. Durch ein Missverständnis verloren die Stägers den Anschluss an Ueli und mich und als wir zurückkamen gab es deshalb etwas Stunk. Die Geschichte war aber bald vergessen. Bei der Well 8 hielten wir Mittagsrast und trafen dabei auf einer weitere Fahrzeuggruppe. Obschon eigentlich die meisten von Süd nach Nord reisten, hatten wir Heute bereits 10 Autos begegnet.



Nach der Well 8 wurde es für ein paar Km ziemlich nass und sumpfig, aber wir kamen ohne Zwischenfälle durch.

Nach der Well 10 begannen wir uns nach einem Lagerplatz umzuschauen. Zwischen zwei Dünenzügen wurden wir in einem gut bewachsenen Abschnitt fündig und richteten uns ein. Holz hatte es hier im Überfluss, so dass wir eine gute Glut fürs Grillieren hatten.

15.7.2005	Freitag	
Strecke	Wetter	Km
Well 11-Well 16-Calvert Range	Schön	Total 175 Km
Bush Camp Calvert Range	T 2 min C Tmax 21 C	Asphalt Km Gravel Km Track 175 Km Bew.Mittel 35,4 Km/h

Nur wenige Km nachdem wir unterwegs waren kamen wir an den Lake Aerodrome. Den Namen hatte dieser Salzsee von einem der ersten Besucher erhalten, welcher in der Annahme, dass man die flache Ebene als Flugplatz verwenden könnte, den See Lake Aerodrome benannte. Nun, während unseres Besuchs allerdings höchstens mit Wasserflugzeugen, da ein guter Teil des Seebetts mit Wasser gefüllt war. Die Piste windet sich dem Ostufer entlang, glücklicherweise ausserhalb des nassen und weichen Gebiets. In der Nähe der Well 13 trafen wir schon wieder auf eine Gruppe Fahrzeuge welche uns entgegenkamen. Sie hatten beim Autowrack angehalten, welches daran erinnert, dass wenn ein Auto hier draussen Feuer fängt, dies so ziemlich sicher das Ende ist. Vor allem Anfangs der Saison, wenn das Spinifexgras auf der Piste noch hoch ist, besteht für Benzin getriebene Fahrzeuge das Risiko, dass sich das trockene Gras unter dem Auto sammelt und verkeilt und sich schlussendlich am heissen Auspuff oder Katalysator entzündet. Die Well 15 ist wieder eine der restaurierten Quellen und auch Wasser ist dort verfügbar. Wir hielten unsere Mittagsrast hier.

Obschon es noch immer einige Schlammflöcher entlang der Piste gab, waren es eindeutig viel weniger als es noch vor zwei Tagen gewesen sein mussten. Es ist schon erstaunlich, wie schnell die Pisten in diesem Land unpassierbar werden können, aber eben auch wie rasch sie wieder abtrocknen.



Bevor wir auf die Durba Hills stiessen, bogen wir nach Osten, Richtung Calvert Range ab. Eine kurvige, meist auch sandige Piste führt etwa 40 Km von der Hauptstrecke weg, zu einem felsigen Gebirgszug, welchen wir erkunden wollten. Wohl auf Grund der kürzlichen Regenfälle war die Sunday Well, eine natürliche Wasserstelle in einer Senke, wassergefüllt. Es galt einige, sichelförmige Dünen zu queren, was aber keinerlei Probleme bedeutete. Auf den

letzten paar Km nahm der Bewuchs der Dünen markant ab, so dass der rote Sand die Landschaft für einmal dominierte.

Bei den Felsen angekommen, suchten wir uns einen Platz zum Übernachten. Zu unserer Überraschung fanden wir einen Platz direkt an einem fliessenden Bach. Dies ist wohl ebenfalls das Resultat der Niederschläge vor ein paar Tagen. Nur mit Feuerholz war nicht allzu viel. Nur wenige, halbverbrannte Büsche fanden wir in der näheren Umgebung. Die Vegetation ist generell viel spärlicher als noch Gestern.



Eigentlich wollte ich Heute einen Braten machen, musste aber beim Auspacken des Fleisches feststellen, dass ich das falsche Stück erwischte hatte. Nun, es muss ja schlussendlich alles gegessen werden und so wurde das Menu kurzerhand umgestellt auf ein Lamm Curry.

Da wir Wasser im Überfluss zur Verfügung hatten, machte ich mich daran, die Buschduche einzurichten während Res heisses Wasser machte. Bald genossen die Herren eine warme Dusche, während die Damen sich entschieden hatten, bis Morgen zuzuwarten.

16.7.2005	Samstag	
Strecke	Wetter	Km
Calvert Range-Durba Springs	Schön	Total 84 Km
Durba Springs	T min 9 C Tmax 22 C	Asphalt Km Gravel Km Track 84 Km Bew.Mittel 29,4 Km/h

Nachdem das Camp abgebrochen war, machten wir uns daran, die Calvert Range zu erkunden. Eine 16 Km lange Piste umrundet den Gebirgszug und erlaubt, verschiedene Felsformationen und Aboriginal Felsmalereien zu besichtigen. Landschaftlich sind die roten Felsabbrüche eine willkommene Abwechslung zu den ansonsten eher flachen Landstrichen. Erst hatten wir eine kleines Durcheinander mit der Navigation, aber als wir dann endlich sicher waren, wo es lang geht, wurden wir auch fündig als es darum ging, eine bestimmte Felswand zu finden, wo es einige ganz schöne Zeichnungen zu bestaunen gab. Die eindrücklichsten Malereien waren dann lustigerweise nicht weit von wo wir in der letzten Nacht campiert hatten.

Rund 40 Km mussten wir dann zurückfahren um wieder auf die Canning Stock Route zu gelangen. Nicht weit von der Hauptpiste hatte Canning auf einem markanten Felsen in den Durba Hills ein grosses Steinmannli gebaut. Eine genaue Beschreibung in meinem Streckenführer erlaubte uns, einen einfachen Anstieg durch die steile Felswand zu finden. Die Kraxlerei wurde dann mit einer grossartigen Aussicht belohnt.



Anschliessend machten wir noch einen Abstecher zu den Biella Springs. Unweit von den Durba Springs gelegen, entspringt diese Quelle in einem Tal, das aus den Durba Hills hinaus in die Ebene führt. Nach den kürzlichen Regenfällen war auch hier der ansonsten trockene Bachlauf voll mit fliessendem Wasser. Wir beschränkten uns bei der kurzen Wanderung auf den vorderen Teil des Tales.

Nur noch ein paar Kilometer weiter bogen wir schliesslich zu den Durba Springs ab. Dies ist wohl der schönste aller Rastplätze entlang der CSR. In einem engen, von roten Felsen gefassten Tal campiert man unter riesigen Eukalyptus Bäumen auf grasbewachsenem Boden, eine wohltuende Abwechslung zum üblichen Sand. Ein grosses Wasserloch mit teebraunem, aber guten Wasser vervollständigt das Bild.

Vor allem die beiden Girls begrüsst das heutige Menü: Spaghetti Carbonara.

17.7.2005	Sonntag	
Strecke	Wetter	Km
Keine	Schön	Total 0 Km
	T min 11 C Tmax 21 C	Asphalt Km Gravel Km Track Km Bew.Mittel Km/h
Durba Springs		

Heute war Ruhetag und Sonntag zugleich. Das heisst, alle blieben noch etwas länger liegen. Wie es bereits Tradition geworden ist auf diesem Trip, gab's dann zum Frühstück Rührei und Speck. Ergänzt wurde das Menü durch die restlichen Spaghetti von gestern Abend.

Alle beschäftigten sich damit, Kleider und Ausrüstung wieder einmal zu ordnen, zu waschen und zu lüften. Die hinter dem Camping gelegene Schlucht wurde zu Fuss erforscht und ich kletterte aufs Plateau hinauf um einige Bilder von oben zu schiessen. Mit lesen, faulenzen und spielen war der Tag im Nu vorbei.

Heute nun hatte ich definitiv im Sinn, einen der Braten zu machen. Da er 1 ½ h braucht um gar zu werden, starteten wir das Feuer schon frühzeitig um genügend Glut zur Verfügung zu halten. Bald brutzelte das Fleisch über dem Feuer. Als Beilage präparierte ich zwei Pakete mit gemischtem Gemüse, welches wir im eigenen Saft in der Glut garten. Ergänzt wurde das Essen durch Folienkartoffeln.



Nach dem Essen luden uns die Campnachbarn zum Plaudern ans Lagerfeuer ein. Es war eine Gruppe von Mitgliedern des WA Landcruiser Club. Dieser Club hatte uns 2001 an eines ihrer Clubmeetings eingeladen nachdem wir im Vorfeld mit ihnen im Kontakt gewesen waren, um Infos über die CSR auszutauschen. Einer der Leute hatte sich an das SSRT Logo erinnert als er an unserem Camp vorbeikam und hatte uns darauf angesprochen. Er war es auch, welcher damals einen Bericht über unseren Besuch für die Clubzeitung geschrieben hatte. Welch ein Zufall.

18.7.2005	Montag	
Strecke	Wetter	Km
Durba Springs-Well 20	Schön	Total 124 Km
	T min 10 C Tmax 25 C	Asphalt Km Gravel Km Track 124 Km Bew.Mittel 26,8 Km/h
Bushcamp bei Abzw. Well 20		

Kurz nach halb nun hatten wir unser sieben Sachen gepackt und fuhren die paar Kilometer zur Kilgurra Gorge. Die enge Schlucht beherbergt sehr schöne Felsmalereien und wird auch heute noch von den Aboriginals für Zeremonien benutzt. Auch hier war mehr Wasser vorhanden als normal, wenn auch das Wasserloch im hintern Teil der Schlucht nie auszutrocknen scheint. Die Zeichnungen sind sehr gut erhalten und stellen meist Menschen mit einer Schlange über dem Kopf dar. Interessant war, dass das Wasser, welches aus dem Felsen in einen Teich strömt relativ warm war. Das lässt vermuten, dass es sich nicht um versichertes Oberflächenwasser handelt, sondern eher aus der Tiefe kommt. Hoch in den Felsen entdeckten wir zudem ein grosses Bienennest. Mehrere dicke, weisse Waben klebten in den roten Felsen.



Der Pistenverlauf ist in dieser Gegend geprägt von vielen Dünenquerungen. Viele sind sehr wellig im Anstieg, so dass man nur langsam fahren kann, um nicht durchgeschüttelt zu werden. Die Wellen entstehen, wenn man mit zu viel Luftdruck fährt und im Anstieg so stark beschleunigt, so dass die Räder durchdrehen und dadurch graben. Das rückartige Durchdrehen führt dann zu den unangenehmen Wellen. Fahrzeuge mit schweren Anhängern fördern dies wohl am meisten, da der Rollwiderstand entsprechend gross ist. Die Well 18 ist ein weiterer, restaurierter Brunnen mit gutem Wasser in nur etwa 3 m Tiefe. Ansonsten ist nicht sehr viel zu besichtigen bis zum Savory Creek, aber die Landschaft ist recht schön mit den roten Dünen und den immer häufiger auftretenden Desert Oaks. Auch mehrere Gruppen Kamele sahen wir Heute.

Der Savory Creek war trotz der Regenfälle nicht höher als beim letzten Besuch und wir konnten ihn unweit der normalen Furt im knöcheltiefem Wasser queren. Das sandige Bett war fest und bot keine Probleme. Der Fluss hat immer wieder 4x4 Fahrer zu grossen Bergeübungen gezwungen. Das ist doppelt unangenehm, weil das Wasser recht salzig ist.

Ein 5 Km Abstecher folgt dem Flusslauf bis er sich in den Lake Disappointment, einem riesigen Salzsee, entleert. An dessen Ufer gewinnt man einen kleinen Eindruck wie gross die Dimensionen dieses normalerweise trockenen Sees sind. An verschiedenen Stellen konnte man Wasser sehen und Luftspeigelungen führten dazu, dass Landzungen und Inseln zu schweben schienen. Wir machten noch einen zweiten Abstecher ans Ufer einige Kilometer nördlich. Hier fanden wir unzählige Käfer auf der weissen Salzkruste, welche aus unerfindlichen Gründen dort im Salz gestorben und konserviert waren.

Unser Camp wählten wir am selben Ort wie schon vor 4 Jahren, einem schönen Plätzchen unter Desert Oaks.

Zum Nachtessen bieten wir eine feine Wildbratwurst. Begleitet wurden diese von Bratkartoffeln, welche Res zusammen mit Zwiebelringen in aufwändiger Handarbeit auf der Hotplate brutzelte. Eine halbe Zucchini in der Folie, mit Parmesan überbacken, vervollständigte das Nachtessen.



19.7.2005	Dienstag	
Strecke	Wetter	Km
Well 20-Well 25	Schön	Total 144 Km
	T min 8 C	Asphalt Km
	Tmax 25 C	Gravel Km
Bushcamp 2 Km vor Well 25		Track 144 Km
		Bew.Mittel 36,4 Km/h

Am Morgen wurden wir von einer Gruppe Kamele begrüsst, welche nur etwa 50 m entfernt von einer Düne auf unser Camp hinunter schauten. Wir waren noch nicht lange unterwegs als wir auf dem Funk eine andere Reisegruppe sprechen hörten. Ich meldete mich um herauszufinden wo sie steckten. Es stellte sich heraus, dass es sich um eine kommerzielle Tour mit 5 Motorradfahrern handelt, welche wir bald darauf auch kreuzten. Noch einmal hatten wir einen Blick auf einen Seitenarm des Lake Disappointment, bevor sich die Piste wieder durch die roten Dünen schlängelte. Überraschend kamen wir einmal mehr an eine



Gruppe von Seen mitten in der Wüste. Normalerweise öde Salzpfannen, verwandeln sich diese nach Regen vorübergehend in kleine Oasen, wo auch die Wildtiere Wasser im Überfluss finden. Aber es führt natürlich auch dazu, dass die Piste im Bereich dieser Depressionen oft überschwemmt ist. Es hatte zwar in den wenigen Tagen bereits weitgehend abgetrocknet, aber einzelne Stelle waren noch immer nass. Die schlimmsten Passagen konnte man aber meist auch umfahren.

Bis vor die Well 21 war die Piste ziemlich langsam, aber recht gut im Schuss. Dann wurde die Strecke flach und gerade, so dass man etwas schneller fahren konnte. Mit der höheren Fahrgeschwindigkeit wurde aber auch das Wellblech viel schlimmer. Dieses begleitete uns dann fast den ganzen restlichen Tag.

Bei der Georgia Bore, diese liegt kurz bevor man auf den Talawane Track trifft, füllten wir unsere Wasservorräte auf. Mit einer ausgeleierte Handpumpe förderten wir das Wasser aus der Tiefe. Auch wenn ein wenig Sand mit hoch kam, ist das Wasser von guter Qualität. Etwa 800 Hübe waren nötig um die ca. 70 Liter Wasser zu pumpen.



Wir hielten Mittagsrast an der Wasserstelle. Ich wäre eigentlich gerne dort schon übernachtet, aber die anderen wollten noch bis etwa drei Uhr weiterfahren.

Auf dem Talawana Track fuhren wir dann bis zur Well 23 um aufzutanken. Ich hatte vor etwa zwei Monaten ein 200 Liter Fass Diesel bestellt, weil der Mietwagen nur 180 L Tankkapazität hat und das nicht ganz gereicht hätte bis Kunawarritji. Es stellte sich dann heraus, dass uns jemand etwa 60 L geklaut hatte. Das Fass war nur zwei Drittel voll und der Verschluss nur lose wieder verschlossen. So reichte der Diesel grad so, um Stäger's Troopy zu füllen. Zum Glück hatte ich noch genügend Diesel, um bis zur nächsten Tankmöglichkeit zu fahren. Nun, je mehr Leute die CSR befahren, desto grösser sind die Chancen, dass eben auch schwarze Schafe dabei sind....

Wieder zurück auf der Hauptpiste, kamen wir an eine Stelle wo schon verschiedenen Autos im Schlamm stecken geblieben waren. Wir umfuhren das schlimmste und suchten uns dann sorgfältig eine Stelle aus, welche uns relativ fest erschien. Dort kamen wir dann auch ohne Probleme über den Bach. Einige der Dünenzüge waren nun etwas höher und die Rampen ausgefahren. Ueli R, er fuhr den Stäger Wagen seit Mittag, biss sich an der einen Düne ein wenig die Zähne aus. Nach drei Versuchen hatte er aber den Trick raus und querte sie ohne weiteren Probleme.



Nach der Well 24 erklommen wir über eine steile, steinige Passage ein Plateau. Auf dieser Hochebene waren unzählige Wasserlöcher und kleine Seen und auch die Piste war immer wieder überschwemmt. Da der Boden aber meist sandig war und gut trug, hatten wir keine Schwierigkeiten. In der Nähe der Well 25 suchten wir uns schliesslich unseren Übernachtungsplatz. Die Mädchen gingen zum nahegelegenen See um sich die Füße zu baden. Das vom Sand rötliche Wasser war aber nur gerade knietief.

Zum Nachtessen kochte ich einen Risotto und Res grillte italienische Bratwürste dazu. Wie üblich versenkte der Koch eine der Würste im Feuer. Es ist das leidige Los des Koches, dieses sandige Exemplar auf dem Teller zu haben...

20.7.2005	Mittwoch	
Strecke	Wetter	Km
Well 25-Separation Well	Schön, Morgen noch windig	Total 105 Km
	T min 6 C Tmax 23 C	Asphalt Km Gravel Km Track 105 Km Bew.Mittel 32,7 Km/h
Bushcamp Separation Well		

Beim Aufstehen erwartete uns ein kalter, zum Teil starker Wind, welcher die wärmende Sonne etwas dämpfte. Noch während des Morgenessens passierte uns eine Fahrzeuggruppe auf ihrem Weg südwärts.



Unser erster Halt war bei der Well 26. Dieser Brunnen ist komplett restauriert worden und gibt einem eine sehr gute Idee, wie sich die Brunnen in der Hochblüte der CSR präsentiert hatten. Zu Ehren Cannings wurde an dieser Stelle auch ein Denkmal errichtet. Eingebettet in Natursteine ist eine Replika eines alten Wassertanks wie sie die Kamele damals transportiert hatten. 22 Gallonen, etwa 90 Liter, schleppten die Tiere auf jeder Seite ihres Höckers auf ihren langen Trecks. Die Slate Range östlich der Piste bot eine angenehme Abwechslung mit ihren knallroten Felsen. Schöne, bis 15 m hohe

Dünen prägen ansonsten die Landschaft. Eine weitere Gruppe mit zwei Fahrzeugen kreuzte uns. Ich war erstaunt, als ich in jeden der Autos fünf Personen bemerkte. Zudem waren alle Passagiere sicher weit über sechzig Jahre alt. Ich wunderte mich zudem, wie der zweite 4x4 seinen scheinbar schweren Anhänger über die Dünen bringen sollte.

Bei der Abzweigung zur Separation Well machten wir unsere Mittagsrast. Noch einmal begegnete uns eine Reisegruppe. Die schmale Spur, welche 34 Km nach Osten führt, war allerdings seit längerem unbenutzt. Demzufolge wurden wir auch von Wellblech verschont und kamen gut voran. Da die Strecke genau nach Osten führt, mussten wir nur drei Dünen queren und bewegten uns ansonsten immer entlang eines Dünentales. Kurz vor der Quelle wurde die Vegetation dichter und der Boden wechselte von Sand zu Lehm. Am Rande einer Lichtung entdeckten wir schlussendlich das Wasserloch. Der Name der Quelle entstammt von einem tragischen Ereignis als sie 1896 erstmals entdeckt worden war. Die Gruppe welche sie damals fand, trennte sich hier (Separation) und zwei Männer wurden danach nie mehr gesehen. Das

Wasserloch zieht unzählige Vögel und andere Wildtiere an. Unter anderen hatte es viele Zebrafinken.



Wir beschlossen, hier zu Campen, obschon es erst zwei Uhr war. Das gab uns aber dann auch genügend Zeit, für alle eine Buschdusche zuzubereiten.

Zum Nachtessen machte ich einen Wurst-Käsesalat. Da dies nicht allzu viel Vorbereitung bedurfte und weil auch die Tage langsam wieder länger wurden, nahmen wir das Nachtessen für einmal bei Tageslicht ein.

21.7.2005	Donnerstag	
Strecke	Wetter	Km
Separation Well-Well 31	Schön	Total 167 Km
Bushcamp bei Well 31	T min 1 C Tmax 24 C	Asphalt Km Gravel Km Track 167 Km Bew.Mittel 32,4 Km/h

Tiere hatten wir in der Nacht nicht bemerkt, aber anhand der frischen Spuren am Wasserloch konnte man feststellen, dass zumindest ein Dingo zur Tränke gekommen war. Die Temperatur war in der Nacht auf fast 0 Grad gefallen. Sobald die Sonne aufgegangen war, stieg die Temperatur bald einmal auf 17 Grad.

Erst mussten wir die 34 Km wieder zurück auf die Canning Stock Route fahren, bevor wir weiter nach Norden drehen konnten. Die Piste wand sich nach wie vor durch die roten Dünen, welche sich uns bis 18 m hoch in den Weg stellten. Immer wieder folgte der Weg einem Dünental, bevor an einer geeigneten Stelle die Düne gequert wurde. Immer wieder



sahen wir auch Kamele an der Strecke. 2001 hatten wir gerade mal zwei gesehen, diesmal müssen es schon weit über hundert gewesen sein. Der Thring Rock bot eine willkommene Abwechslung und die Besteigung des Felshügels belohnte uns mit einer grossartigen Aussicht auf die riesigen Weiten ringsherum.

Der Abstecher zur Nangabittajarra Quelle stellte sich als weniger lohnenswert heraus. Ein kleiner, felsiger Krater in der Landschaft, war alles was zu sehen war. Vor kurzem hatte jemand den Grund weiter ausgegraben um zu versuchen auf Wasser

zu stossen. Das Loch war zwar feucht, aber Wasser war noch keines zusammengelaufen. Wir nutzten die Gelegenheit und hielten unter einem grossen Eukalyptus Baum Mittagsrast.

Wenige Kilometer später machten wir einen weiteren Abstecher zu einer Höhle. Diese stellte sich aber auch eher als Krater heraus und ausser einer kleinen Unterhöhlung gabs nicht viel

zu sehen. Interessant war allerdings die Landschaft in der Nähe der Well 30. Ziemlich üppig wachsendes Gras und grosse, einzeln stehende Eukalyptus hatten eine Gruppe Kamele angezogen. Diese liessen sich von uns nicht weiter stören und grasten nur wenige Meter neben der Piste gemütlich weiter als wir anhielten.



Die Piste war nun ziemlich ruppig geworden. Wellig und steinig, waren wir gezwungen das Tempo auf etwa 30 Km/h zu reduzieren.

Wir bogen zur Well 31 ab und entschlossen uns, dort zu campieren.

Zwar war schon ein Paar aus Queensland in der Nähe und beim Brunnen selbst, sagten sie uns, war noch eine andere Gruppe, aber es hatte für alle genügend Platz in der Gegend.

Heute war Vollmond und als die Sonne am untergehen war, stieg im Osten der Mond auf. Als riesige Scheibe hing der Mond im rötlichen Abendhimmel, ein eindrückliches Schauspiel.

Bald war auch das Kochfeuer im Gang und ein Lamm Curry schmorte im Campoven.

Der Abend kühlte zwar wieder relativ schnell, aber der helle Mond liess die Nacht fast zum Tag werden. In der klaren Luft der Wüste erscheint der Mond noch viel heller und wenn sich das Auge einmal daran gewöhnt hat, kann man fast lesen in seinem Licht.

22.7.2005	Freitag	
Strecke	Wetter	Km
Well 31-Kunawarritji-Well 37	Schön	Total 157 Km
Bushcamp vor Well 37	T min 3 C Tmax 30 C	Asphalt Km Gravel Km Track 157 Km Bew.Mittel 34,7 Km/h

Heute früh streunte ein Dingo um unser Camp als will aufstanden. Da er ein sehr dunkles Fell hatte dachten wir erst es sei ein Hund, welcher zu den Campern am Brunnen gehört. Die Queenslander waren schon um sieben Uhr reisefertig und verabschiedeten sich von uns. Wir nahmen es wie immer etwas gemütlicher und waren etwa um halb neun auch unterwegs. Bezüglich der Wellblechs auf dem nächsten Streckenabschnitt waren wir bereits vorgewarnt worden. Selbst in der Karte ist erwähnt, dass für die nächsten 80 bis 100 Km mit schwerem Wellblech zu rechnen ist. Und so kam es dann auch. Da die Piste ziemlich geradeaus verläuft und auch keine Dünen das Tempo verlangsamen, kommt es zu dieser starken Wellblechbildung. Es gibt nur zwei sinnvolle Varianten: Entweder man fährt sehr langsam und lässt sich für lange Zeit durchschütteln oder man fährt ziemlich schnell und reduziert das Schütteln zu einem angsteinflössenden Dröhnen und hat es aber bald hinter einem. Nun, ich wählte Variante zwei. Mit 60 bis 80 Km/h donnerten wir der Piste entlang. Das verlangt höchste Konzentration beim Fahren und ist auch nicht ungefährlich. Wir erreichten die Abzweigung zur Kunawarritji Community nach einer guten Stunde Fahrt. Dort trafen wir auch wieder auf unsere Campnachbarn. Brian hatte auf der Strecke beiden vorderen Stossdämpfer zerstört und konnte ohne Dämpfung nur noch langsam fahren. Meine Dämpfer waren vorne nur handwarm und hinten vielleicht 50 Grad, alles im grünen Bereich. Als Res kurz nach mir ankam beklagte er, dass seine vorderen Dämpfer nicht mehr einwandfrei arbeiteten. Sein 78er hat vorne Schraubenfedern, welche im Vergleich zu meinen Blattfedern, keine Eigendämpfung haben und deshalb die Stossdämpfer deutlich mehr beanspruchen. Nachdem sie aber wieder abgekühlt waren, arbeiteten sie wieder zufriedenstellend.

In der kleinen Aboriginal Gemeinde herrschte reger Betrieb. Dutzende Hunde lagen faul herum und auch viele Einwohner hingen bei der einfachen Tankstelle herum. Ich füllte 100 Liter Diesel nach, AUD 2.20 pro Liter!! Besucher sind nur im Bereich der Tankstelle und des Souvenirladens erwünscht, der Rest des Dorfes ist nicht zugänglich. Ein Kontakt zu der lokalen Bevölkerung ist deshalb nicht wirklich möglich und scheinbar auch nicht gewollt.



Beide Geschäfte werden dann auch im Namen der traditionellen Einwohner von Weissen betrieben. Im Souvenirladen traf ich auf zwei weisse Frauen, welche als Regierungsprojekt die Malkunst der Aborigines fördern und die Vermarktung der Bilder organisieren sollen.

Wir fuhren auf der super Piste zurück auf die Canning. Bis zur Well 33 blieb die Strasse in gutem Zustand, da erst dort die Piste zum Flugfeld abzweigt. Wir füllten beim Brunnen unsere Wasservorräte aus dem Windrad gefüllten Tank auf und machten uns wieder auf den Weg. Die Piste blieb noch bis vor die Well 35

brutal zu befahren, bis wieder Sanddünen die Geschwindigkeit drosselte und das Wellblech weitgehend verschwand. Von hier aus gibt es immer wieder Streckenvarianten anstelle nur einer definierten Piste. Man muss deshalb die Streckenbeschreibung aufmerksam verfolgen. Bei der Well 35 landeten wir trotzdem in einer Sackgasse, da hier auf Grund früherer

Überschwemmungen die eigentliche Piste nicht mehr zu finden war. Wir irrten ein wenig herum und fuhren dann drei Km zurück um das Gebiet auf der Umfahungsstrecke zu umrunden. Auf einmal hatte es wieder sehr viele Desert Oaks, eine Baumart, welcher wir nun längere Zeit nicht mehr begegnet waren. Die wellige Piste schlängelte sich nun wieder um und über die roten Dünen. Das ging zwar sehr langsam von Statten, war aber viel angenehmer als das Wellblech zuvor. Bei der Bungawinne Native Well machten wir Mittagspause. Die Temperatur war unterdessen auf 30 Grad angestiegen und wir suchten einen Platz im Schatten. Das Gebiet um die Quelle ist von Schilf bewachsen, ein deutliches Zeichen von Wasser. Solches sah man aber nicht, da das Schilfdickicht undurchdringlich war.



Noch einmal kam etwas Verwirrung auf, als ich auf dem GPS Display bemerkte, dass wir auf der selben Strecke wieder zurückfuhren. Ein Hochwasserbypass hatte uns ungewollt einen Kreis fahren lassen. Eine Konsultation des Streckenführers und ein paar programmierte Wegpunkte im GPS brachten uns wieder in die korrekte Richtung.

Kurz vor der Well 37 fanden wir ein schönes Camp in einem Desert Oak Wäldchen. Wir schätzten den Schatten zum ersten Mal seit Perth, da die Sonne nun wirklich herunterbrannte. Aber es war schon angenehm mal wieder ohne Fleece Jacke herumzusitzen.

Kartoffeln hatten wir Gestern Abend schon gedämpft und Heute verwandelte Barbara dies in einen Kartoffelsalat. Dazu gab's Wienerli, aus dem heissen Wasser für die einen, gegrillt für die andern.

23.7.2005	Samstag	
Strecke	Wetter	Km
Well 37-Helena Springs Abzweigung	Schön	Total 156 Km
2 Km nach Helena Spr. Abzw.	T min 11 C Tmax 29 C	Asphalt Km Gravel Km Track 156 Km Bew.Mittel 33,8 Km/h



Wir hatten nur ein paar Hundert Meter vor der Well 37 campiert, so dass unser erster Stop nach nur einigen Minuten erfolgte. In dieser Gegend wurden in den Anfängen der CSR vier Männer von Aborigines angegriffen und getötet. Ihre Grabstätten, inklusive die eines ihrer Aboriginal Stockman's, sind noch Heute zu besichtigen. Der Brunnen selber hat noch immer Wasser nur wenig unter der Oberfläche. Die Dünen dominierten auch Heute die Landschaft und die Beschaffenheit der Piste. Laut Streckenführer sollten wir in einer Höhle unweit der Piste Aboriginal Zeichnungen finden. Die Höhle fanden wir zwar, aber die Zeichnungen entdeckten wir nicht. Die Well 38 ist eigentlich gar kein Brunnen, sondern ein wunderschönes Wasserloch in einem Flussbett. Der felsige Graben wurde einzig mit Sprengstoff erweitert, damit das Wasservolumen vergrößert werden konnte. Nach den Regenfällen vor ein paar Tagen war das

Wasserloch gut gefüllt. Unzählige Vögel leben in der Umgebung und profitieren von diesem Wasser. Wir verweilten an der Stelle und wuschen uns zumindest die Füße im kühlen Wasser. Das wäre ein schöner Campingplatz, wenn auch man nicht bis ans Wasser fahren kann, sondern etwa 100 m entfernt, ohne Schatten campieren müsste.

Nachdem wir die Well 39, dieser Brunnen ist verfallen, passiert hatten, kamen wir an den Tobin Lake. Dieser Salzsee war 2001 unter anderen auch wegen des vielen Wassers unpassierbar gewesen. Heute war er nun knochentrocken und ohne Schwierigkeiten



befahrbar. Man konnte allerdings auch hier sehen, dass einige Fahrzeug steckengeblieben waren, als sie neben die verdichteten Fahrspuren gelangten. Unmittelbar nach der See Überquerung erreicht man die Abzweigung zur Well 40. Diese ist am Ufer eines stinkigen Salzsees. Das Wasser ist extrem salzhaltig und stinkt faul. Hier trafen wir wieder auf Brian und Karen, die beiden Queenslander aus Cairns. Ein paar Hundert Meter hinter dem Brunnen befindet sich das Grab eines weiteren Opfers von Aboriginal Widerstand. Michael Tobin, nach ihm wurde der nahe See benannt, wurde hier von einem

Speer getroffen. Er konnte seinen Angreifer zwar noch erschiessen, starb aber selber auch.

Die weitere Strecke verlief noch immer in den Dünen. Diese waren nicht nur höher, sondern auch merklich weicher geworden. Man musste die Sandhügel im richtigen Gang anfahren um diese ohne Probleme zu überwinden. Kurz vor der Well 41 wurde ich vom vor uns fahrenden Brian über Funk vor einem entgegenkommenden Fahrzeug gewarnt, welches nicht, wie die meisten Reisenden, mit Funk ausgerüstet war. UHF Funk ist ein gutes Hilfsmittel um Frontalkollisionen auf den Dünen zu vermeiden. Die Geräte tragen zwar nur 3 bis 10 Km aber das reicht in der Regel, dass man einander beim Sprechen mit Mitreisenden hört. Dann kann man einander Ansprechen und die Positionen bestimmen und so ist man gewarnt, bevor man aufeinander trifft.

Die einige erwähnte Campingmöglichkeit in der Gegend war kurz nach der Abzweigung zu den Helena Springs. Da ich annahm, dass Brian und Karen dort campieren würden, nahm ich ein paar Kilometer vorher Kontakt auf um zu sehen, ob für uns auch noch Platz wäre. Sie freuten sich über unsere Gesellschaft

und bald darauf trafen wir sie an einem hübschen Platz zwischen den Dünen. Ich bat Res sofort ein gutes Feuer zu starten, damit ich Brot backen konnte. Ich machte eine doppelte Portion Teig, so dass die Mädchen noch Steckenbrot backen konnten. Die Brote, inklusiv zwei kleine für unsere beiden Campnachbarn, kamen gut heraus und alle genossen den Duft des frischen Brotes. Zum Nachtessen schnitt ich ein ganzes Rindfilet in Tranchen um diese auf der Hotplate zu grillierten. Dazu gab es noch Folienkartoffeln und ein Stir Fry Gemüse. Alle hatten die Bäuche mehr



als voll. Später schlug Brian vor, einige seiner abgelaufenen Notfackeln abzubrennen. Nachdem er die erste selbst gezündet hatte, liess er Larissa eine zweite halten. Die grellrote Flamme erleuchtete die Wüste im weiten Umkreis.

Da der Abend sehr mild war, sassen wir in Shorts und T-Shirt am Lagerfeuer bis wir ins Bett gingen

24.7.2005	Sonntag	
Strecke	Wetter	Km
Abzw. Helena Springs-Well 46	Schön T min 14 C Tmax 30 C	Total 145 Km Asphalt Km Gravel Km Track 145 Km Bew.Mittel 44,1 Km/h
Well 46		

Wie immer sonntags gab's Speck und Eier zum Frühstück. Unsere Campnachbarn waren um halb acht bereits wieder auf der Piste während wir langsam aufstanden und gemütlich frühstückten.

Schon bald erreichten wir die Well 42. Dies ist der flachste aller Brunnen auf der Canning und auch Heute füllt sich die leichte Vertiefung noch immer mit Wasser. Das zieht wie vielerorts die Vögel an, welche in der seichten Pfütze trinken können. Scharenweise kamen und gingen Zebrafinken und Wellensittiche. Auch einige Galahs liessen sich kurz nieder.



Über den Guli Lake ging's weiter Richtung des nächsten Brunnen. Von der ursprünglichen Einrichtung sind wiederum nur Ruinen sichtbar geblieben. Der kleine Salzsee daneben hatte auf seiner Oberfläche einige kleine Salzinseln mit kleinen Sandstrukturen. Diese erinnerten einem an Miniaturlandschaften aus einem Science Fiction Film. Nach einigen Kilometern drehte die Piste genau nach Norden und querte die Dünen ohne Umwege im rechten Winkel. Auf den hohen Dünen konnte man die Piste weit voran als gerade Linie erkennen.

Der Gravity Lake hatte eine kiesige Oberfläche und war noch immer

wassergefüllt. Es sieht schon fremd aus in dieser bereit wieder ausgetrockneten Landschaft auf einmal auf eine grosse Fläche Wasser zu stossen.

Bei der Well 45 gibt es laut Karte zwei Varianten. Die eigentliche CSR führt im Osten um die nächsten Brunnen herum. Diese Strecke ist allerdings wenig befahren und der Einstieg wies nur wenige Fahrspuren aus. Wir hielten hier Mittagsrast und fuhren dann Richtung Well 46 weiter wo wir planten zu übernachten. Erst galt es aber noch einen Salzsee zu queren.

Wiederum sah man, dass vor nur wenigen Tagen noch Autos tiefe Spurrinnen hinterlassen hatten nachdem sie die Hauptspur verpasst hatten.

Als wir bei der Well 46 ankamen waren wir nicht überrascht Brian und Karen wieder zu treffen. Es war noch eine weitere Gruppe bereits eingerichtet, aber das Gelände um den Brunnen herum bietet genügend Platz für mehrere Gruppen, ohne dass man sich auf die Füsse tritt. Der Brunnen ist vollständig restauriert und bietet in etwa 6 m Tiefe gutes Wasser. Wir nutzten die Gelegenheit und genossen eine Dusche. Das Wasser musste nun



nicht mehr erst erhitzt werden, da die Temperatur wieder über 30 Grad gestiegen war und daher eine Abkühlung nur wünschenswert war.

25.7.2005	Montag	
Strecke	Wetter	Km
Well 46-Well49	Schön	Total 115 Km
Bushcamp 6 Km nach Well 49	T min 16 C Tmax 30 C	Asphalt Km Gravel Km Track 115 Km Bew.Mittel 33,4 Km/h

Die Queenslander waren schon früh unterwegs und verabschiedeten sich von uns kurz nach sieben. Um halb neun waren auch wir unterwegs. Der Brunnen 47 ist in der Karte als verlassen markiert, deshalb sparten wir uns den Umweg von 8 Km. Auf der Strecke zurück zur eigentlichen CSR Hauptroute, diese führt auch hier wieder nicht an den Brunnen vorbei, schlossen wir auf Brian und Karen auf. Sie liessen uns passieren, blieben aber immer nur ein paar Minuten hinter uns. Ein kleiner Abstecher führte uns auf einen Hügel hoch, von wo man eine weite Aussicht genießt. Die Landschaft war sehr grün, meist Spinifex, was vermutlich auch wieder auf die kürzlichen Regenfälle zurückzuführen ist.

Ein sehr lohnenswerter Abstecher war die kurze Fahrt in Breaden Valley. Die Gegend ist



geprägt von Tafelbergen und Felstürmen. Am Ende des Tales findet man in einer kleinen Schlucht ein Wasserloch, welches auch in der Trockenzeit immer etwas Wasser enthält und deshalb viele Vögel anzieht. Eine kurze Wanderung über das steinige Plateau bringt einem zum Godfreys Tank, ein weiteres, etwas grösseres Wasserloch in einer stark ausgewaschenen Schlucht. An einer Sandsteinwand haben sich im Laufe der Jahre verschiedene Besucher mit ihren Initialen verewigt.

Kurz nachdem wir wieder auf der Hauptroute unterwegs waren, erwähnte

der Streckenführer, dass wir die letzte nennenswerte Sanddüne querten auf der Canning Stock Route. Vorbei an weiteren Felsformationen gelangten wir zu einem ausgebrannten Geländewagen. Das führte uns vor Augen wie Ferien im schlimmsten Fall enden können.

Die Ursache des Brandes war nicht bekannt, aber es besteht die Möglichkeit, dass sich trockenes Gras und insbesondere Spinifexsamen unter dem Auto verkeilt und sich dann an heissen Teilen wie dem Katalysator entzündet hatten. Wenn man dann das Feuer nicht sofort bekämpfen kann, ist das Fahrzeug und unter Umständen die ganze Ausrüstung verloren.



Eigentlich wollten wir bei der Well 49 Mittagessen und auch gleich unser Camp aufschlagen. Brian hatte unterdessen wieder aufgeschlossen und erwähnte ein schattiges Camp nur 6 Km weiter. Da es beim Brunnen wirklich nur wenig Schatten bot, entschlossen auch wir uns nach dem Essen noch dorthin weiterzufahren. Wir füllten noch einen Kanister mit Wasser am Brunnen. Der Wasserspiegel war etwa 5 m tief und das Wasser ist von guter Qualität.

Es stellte sich dann tatsächlich als schönes Camp im Schatten von Desert Oaks heraus. Dass zudem viel und gutes Feuerholz in der Umgebung das Camps zu finden war, kam uns

entgegen, denn ich wollte noch Brot backen, nachdem wir festgestellt hatten, dass die beiden noch vorhandenen Brote angeschimmelt waren.

Wir genossen einen gemütlichen Nachmittag und als die Brote fertig waren, war es auch schon fast Zeit, das Nachtessen zu starten. Wir hatten noch immer Steaks und Bartwürste im Kühlschrank. Folienkartoffeln und Rüeblen aus der Glut vervollständigten ein feines Nachtessen.

26.7.2005	Dienstag	
Strecke	Wetter	Km
Well 49-Bililuna-Wolfe Creek Meteorite Crater	Schön T min 12 C Tmax 26 C	Total 216 Km Asphalt Km Gravel 65 Km Track 151 Km Bew.Mittel 57,5 Km/h
Bushcamp 8 Km vor Crater		

Das sollte unser letzter Tag auf der CSR sein. Karen und Brian waren wieder einiges früher auf der Piste wie schon in den letzten Tagen.

Die Landschaft war anfangs buschbewachsen und mehrheitlich flach und ohne nennenswerte Höhepunkte. Die Well 50 liessen wir links liegen, da auch dieser Brunnen eingefallen war. Wir kamen recht gut voran und erreichten einige Kilometer vor dem letzten Brunnen, der Well 51, eine grosse Ebene. Der Sand hatte seine Farbe von Rot nach Weiss gewechselt und zur gleichen Zeit machte das stachelige Spinifex einer Grasart Platz, welche von Kühen gegessen werden kann. Der Brunnen 51 war sozusagen der Endpunkt der



Canning Stock Route. Es war der letzte nach fast 2000 Km, welchen Canning und seine Leute bauen mussten, bevor sie auf die Wasserstellen der nördlichen Cattle Stations trafen. Heute ist an dieser Stelle ein modernes Windrad, welches Wasser in die Höhe pumpt. Das Rad dreht zwar noch immer, aber die Hubstange ist abgebrochen und auch die Verrohrung ist nicht mehr funktionsfähig. Wir machten noch ein paar Bilder von der Stelle und fuhren Richtung Bililuna weiter. Die Landschaft war nun geprägt von offenem Grasland und lichten Desert Oak Wäldern. Als wir in den Bereich des

Gregory Lake Systems gelangten, trafen wir auf einen flachen See. Unzählige Brolgas und andere Wasservögel stocherten im seichten Wasser nach Futter. Haufenweise Muschelschalen machten klar, was die Vögel suchten.

Die Piste wurde nun immer besser und endete in einer breiten Gravelroad auf welcher wir nach Bililuna gelangten. Die kleine Aboriginal Siedlung war das erste Zeichen von menschlicher Besiedlung seit Kunawaritji, 600 Km südlicher. Da wir nicht tanken mussten umfuhren wir die Siedlung. Haufen von Schrottautos säumten die Strasse und Müll lag überall herum. Kein schöner Anblick. Kurz nach dem Ort trifft man auf den Tanami Track. Diese Piste führt 1000 Km von Halls Creek durch die Tanami Wüste nach Alice Springs. Auf dieser gut ausgebauten, breiten Gravelroad fuhren wir weiter bis zur Abzweigung zum Wolfe Creek Meteorite Crater. Auf dem Weg in den National Park



sondierten wir eine Campingmöglichkeit in einem Flussbett, falls und der Campingplatz im National Park nicht zusagen würde.

Dort angekommen, waren wir die einzigen und konnten uns das schattigste Plätzchen aussuchen. Bald darauf kamen Karen und Brian um sich bei uns zu verabschieden, da sie noch weiterfahren wollten. Nach dem Mittagessen und einer ausgiebigen Pause marschierten wir zum Krater, um diesen in Augenschein zu nehmen.

Es handelt sich beim Wolfe Creek Crater um den zweitgrössten Meteoritenkrater auf der Erde. Ein 50'000 Tonnen Koloss ist vor etwa 300'000 Jahren vom Himmel gefallen und mit 15 Km/sec eingeschlagen. Ein Grossteil davon ist auf Grund der Wucht verdampft, aber man hat Stücke davon in mehreren Kilometern Entfernung gefunden. Der Meteorit hinterliess einen Krater von 850 m Durchmesser und 120 m Tiefe. Das Loch hat sich im Laufe der Jahre immer mehr gefüllt und deshalb liegt der Boden des Kraters nur noch 20 m unter dem Niveau der Umgebung. Ein Weg führt zum Kratertrand und dann hinunter in die flache Ebene. Als wir in den Campingplatz zurückkamen, trauten wir unseren Augen nicht. Unsere beiden Autos waren vorne und hinten von zwei Gruppen Camper zugeparkt, so dass wir uns kaum noch bewegen konnten. Wenn es nicht noch frei Stellplätze gehabt hätte, wäre das noch auf Verständnis gestossen, so aber fand ich das ganz einfach eine Frechheit. Eine der Gruppen waren Schweizer. Wir beschlossen, uns aus diesem Zirkus zu verabschieden und weiterzufahren. Kurzerhand brachen wir die Zelte wieder ab und packten unsere Siebensachen. Die Leute vor uns mussten gar ein Auto wegfahren, damit wir überhaupt raus kamen.

Wir fuhren 8 Km zurück und bogen in das trockene Flussbett ein, welches wir bei der Anfahrt auskundschaftet hatten. Nach der ersten Biegung trafen wir überraschend wieder auf Brian und Karen. Sie und wir freuten uns und lachten uns die Bäuche krumm.

Es war ein wunderschönes Camp mit Feuerholz im Überfluss. Da ich eine Braten machen wollte, begann ich sofort mit Kochen, da dieser seine zwei Stunden Garzeit braucht. Nach der ersten Stunde füllte ich noch Zwiebeln, Rüeblen und Kartoffeln in den Topf. Um die Wartezeit zu verkürzen, plauderten wir am Lagerfeuer und schlürften eine Suppe zur Vorspeise. Der Tag hatte definitiv eine gute Wendung genommen.

27.7.2005	Mittwoch	
Strecke	Wetter	Km
Wolfe Creek Meteorite Crater-Halls Creek-Fitzroy Crossing	Schön	Total 434 Km
Fitzroy River Lodge CP (AUD 11)	T min 12 C Tmax 29 C	Asphalt 305 Km Gravel 129 Km Track Km Bew.Mittel 87,2 Km/h

Wir nannten das Flussbett in welchem wir letzte Nacht campierten „Separation River“. Das war unsere letzte gemeinsame Nacht gewesen. Brian und Karen waren obschon sie gesagt hatten sie wollten ausschlafen vor uns auf dem Weg nach Halls Creek. Wir teilten unsere verbliebenen Lebensmittel noch auf und verstauten Ueli's Gepäck in Stäger's Auto und waren auch bald unterwegs. Noch 130 Km Gravelroad und dann waren wir wieder einmal auf einer Teerstrasse. Seit wir an der Küste von der Hauptstrasse abgelenkt waren, sind wir über 3000 Km 4x4 Tracks und Gravelroad gefahren.



In Halls Creek kam es an der Dieselzapfsäule vorübergehend zu einem Stau, da kurz vor uns eine Karawane mit einigen Wohnwagen angekommen war. Wir erhöhten noch den Luftdruck in den Reifen und verabschiedeten uns voneinander. Die andern machten sich auf

den langen Weg nach Darwin. Da ich von Brian nichts in der Stadt gesehen hatte, rief ich ihn über Funk auf. Er antwortete sofort und ich konnte ihn lokalisieren um mich auch von ihnen noch zu verabschieden.

Dann war ich alleine unterwegs Richtung Fitzroy Crossing. Bei einem Fotohalt passierte mich ein Troopy an welchem ich mich dann anhängte. Auf halbem Weg wollte ich in einer Raststätte am Strassenrand Mittagspause machen. Wie ich den Blinker stellte, bog auch das Auto vor mir ab. Wie es sich herausstellte, waren es Andrea und Urs, welche zusammen mit anderen Gestern unsere Campsite belagert hatten. Wir plauderten etwas zusammen und entschlossen uns, gemeinsam bis Fitzroy Crossing zu fahren um dort zu übernachten.

Direkt am Fitzroy River bietet ein riesiger Touristenkomplex alle Arten von Unterkunft an. Wir checkten in den gut besuchten Caravanpark ein.

Nach der „Beer-O-Clock“ gingen wir ins Restaurant um dort unser Nachtessen zu geniessen. Es war bald halb 11 bis wir schlussendlich ins Bett gingen.

28.7.2005	Donnerstag	
Strecke	Wetter	Km
Fitzroy Crossing-Windjana Gorge	Schön	Total 195 Km
Windjana Gorge Camping (AUD 9)	T min 11 C Tmax 31 C	Asphalt 85 Km Gravel 110 Km Track Km Bew.Mittel 76,4 Km/h

Im Camping herrschte schon früh eine grosse Betriebsamkeit. Die ganzen Wohnwagen Touris waren sehr früh auf den Beinen und um halb sieben zogen die ersten bereits weiter. Ich nahm es Heute gemütlich und schrieb das Tagebuch am Tisch in der warmen Morgensonne. Während Andrea und Urs ihr Auto noch etwas auf Vordermann brachten packte ich schon mal und ging, nachdem ich auch noch getankt hatte, in den Ort um noch ein paar Lebensmittel einzukaufen. Der Supermarkt war erstaunlich gut bestückt, u.a. konnte ich Thomy Majonaise kaufen, etwas das ich selbst in Sydney nicht in jedem Laden bekam.

Das Timing war gut, denn als ich von Supermarkt wegfuhr, kamen mit die andern beiden entgegen. Wir fuhren die 20 Km zur Geikie Gorge hinaus. Dieser Nationalpark ist der



südlichste der drei bekannten Schluchten im sogenannten Devonian Reef. Dieses urzeitliche Felsband ist eigentlich ein Korallenriff. Es zu einer Zeit entstanden, als die Gegend noch vom Meer bedeckt war. Wir spazierten dem Ufer des Fitzroy Rivers entlang und freuten uns an den vielen blühenden Pflanzen. Die Felsen der Schlucht sind im unteren Teil weiss, während die höher gelegenen schwarz sind. Das rührt daher, dass in der Regenzeit der Fluss zum Teil über 12 m anschwillt. Die ganze Region ist dann für Tage und Wochen überflutet.

Andrea fragte mich vor der Rückfahrt nach Fitzroy Crossing, ob ich auch Lust auf eine Pie hätte. Nach drei Wochen Entzug eigentlich keine Frage. So genossen wir eine Meatpie an der Tankstelle, bevor wir uns Richtung Windjana Gorge aufmachten.

Die Piste biegt nach etwa 85 Km Teerstrasse nach Norden ab und durchquert kurz danach das Devonian Reef ein erstes Mal. In den schwarzen Felsformationen wachsen Boabs, die Flaschenbäume welche für die ganze Kimberley Region so typisch sind.

Nach einer guten Stunde erreichten wir die Tunnel Creek Gorge. Die beiden andern hatten diesen Nationalpark kürzlich schon mal besucht und fuhren deshalb schon mal voraus in den Camping der Windjana Gorge. Ich rüstete mich mit Kopflampe und Fotoausrüstung aus und kundschafte den Tunnel aus. Im Laufe der Jahrtausende hat sich das Wasser 850 m einen Weg durch die Felsbarriere gefressen und Heute kann man durch diesen Tunnel auf die andere Seite des urzeitlichen Riffs gelangen. Immer wieder muss man durchs Wasser waten und kurz nachdem man in die Unterwelt eintaucht ist es stockfinster. Es war lustig anzusehen wenn einem eine Gruppe Leute mit ihren Taschenlampen entgegen kamen, da die Lichter schon von weitem sichtbar waren. Ich ging bis ans andere Ende und schoss ein paar hoffentlich gelungen Bilder, bevor ich auf dem selben Weg wieder zum Auto zurück ging.



Zur Windjana Gorge war es dann nicht mehr weit und Urs hatte einen schönen Campingplatz ergattert. Es hatte zwar schon recht viele andere Camper, aber der Platz ist recht grosszügig angelegt, so dass man genügend Freiraum hatte. Den heissen Nachmittag verbrachten wir mit faulenzten und lesen. Später machten wir uns auf den Weg in die Schlucht. Schon am Eingang sahen wir einige der Süswasserkrokodile. Weiter in der Schlucht drin waren Dutzende mehr zu sehen. Bei meinen früheren Besuchen hatte es nur vereinzelt Kroks gehabt. Das Licht war allerdings zu dieser Tageszeit zum Fotografieren nicht besonders gut und so beschränkten wir uns auf einen kurzen Spaziergang.

Beim Eindunkeln waren wir wieder im Camp und beschäftigten uns mit Kochen. Ich genoss es nach den Wochen in der Wüste wieder einmal einen grünen Salat im Teller zu haben.

29.7.2005		Freitag	
Strecke		Wetter	Km
Windjana Gorge-Derby-Broome			Total 399 Km
Roebuck Bay Caravan Park (AUD 11)		T min 9 C Tmax 31 C	Asphalt 309 Km Gravel 90 Km Track Km Bew.Mittel 79,7 Km/h

Nach dem Frühstück wanderten wir noch einmal in die Schlucht. Nun war das Licht zum Fotografieren viel besser. Im vorderen Teil der Schlucht hatte es nicht ganz so viele Krokodile wie noch am Vorabend. Dafür waren aber schon einige am Ufer, um sich in der Morgensonne zu wärmen. Sie liessen sich kaum stören und nur wenn man auf einen Meter an sie herantrat, öffneten sie müde und anscheinend gelangweilt die Augen.



Auf der Gravelroad ging's ohne landschaftliche Höhepunkte Richtung Derby. Etwa auf halbem Weg machte Gravel wieder Teer Platz. In Derby angekommen trennte ich mich von den beiden Schweizern, denn sie wollten noch etwas in Derby bleiben, während ich direkt nach Broome durchfahren wollte. Bevor ich aber Derby verliess, fuhr ich noch zur Küste

um mir die Werft und das dortige Ufer anzuschauen. Die Nordküste Australiens und

insbesondere die Region um Derby ist bekannt für seine grossen Gezeiten-unterschiede. Bis 13 m Unterschied entsteht zwischen Ebbe und Flut. Die Küste besteht mehrheitlich aus „Mudflats“, Schlammebenen, welche bei Ebbe trocken gelegt werden.



Ausserhalb von Derby machte ich einen Zwischenhalt beim Prison Boab Tree. In diesem riesigen Flaschenbaum hatte man früher Aborigines gefangen gehalten. Danach spulte ich die 200 Km bis Broome herunter. Einzig einige Flüsse und Seen boten etwas Abwechslung in der Landschaft. Ansonsten war links und rechts der Strasse eintöniger Busch.

In Broome suchte ich erst einmal den Roebuck Bay Caravan Park auf, um sicherzustellen, dass ich eine Bleibe hatte. Der Camping war zwar schon fast ausgebucht, wie alles in der Stadt in dieser Jahreszeit, aber in der Zelt Zone fand ich einen schattigen Platz. Danach fuhr ich in die nahe Stadt zurück um ein paar Sachen einzukaufen und einen Service für den Troopy zu buchen.

Zurück im Camp machte ich die Bekanntschaft von zwei Soldaten. Sie waren mit einem Lastwagen nach Broome gekommen, um Morgen einige Kameraden und Waren abzuholen. Sie arbeiten in der Nähe von Fitzroy Crossing in einer Aboriginal Community daran, einen Flugplatz und ein Dorf mit der ganzen Infrastruktur aufzubauen. Scheinbar gibt es jedes Jahr mehrere solche Projekte, die sich aber nicht nur darauf beschränken den Leuten ein modernes Dorf hinzustellen, sondern die Einheimischen werden in den Bau der Anlage mit integriert und auch darin geschult die Einrichtungen zu unterhalten und reparieren. Wir gingen zusammen ins nahegelegene Pub um ein paar Bier zu zwitschern und etwas in den Magen zu bekommen. Im tropischen Biergarten genossen wir einen milden Abend bei interessanten Gesprächen.

Als ich schon im Bett war kam im Camping noch einmal Betriebsamkeit auf als eine Gruppe mit alten Fahrzeugen noch spät einfuhr. Ich hatte die Leute schon seit Fitzroy Crossing immer wieder begegnet. Sie sind mit drei Autos aus den 40er und 50er unterwegs von Victoria. Teil ihrer Route ist der berühmt berüchtigte Gunbarrel Highway. Ein wirkliches Abenteuer wenn man die schmalen Reifen und das einfache Fahrwerk betrachtet. Eines der Autos hat gar noch Holzspeichen Räder. Bald war wieder Ruhe eingeleitet bis ich um halb drei Uhr wieder geweckt wurde. Diesmal waren noch einige Backpacker angekommen. Diese kümmerten sich aber wenig um ihre Nachbarn und schwatzten und werkten wie wenn es mitten im Nachmittag wäre. Nun, ich freue mich auf jeden Fall jetzt schon wieder darauf in den Busch zu verschwinden....

30.7.2005	Samstag	
Strecke	Wetter	Km
Broome	Schön	Total 25 Km
Roebuck Bay Caravan Park (AUD 11)	T min 14 C Tmax 31 C	Asphalt 25 Km Gravel Km Track Km Bew.Mittel Km/h

Heute war wieder einmal Putztag angesagt. Erst lud ich zwei Ladungen Wäsche. Nachdem diese fertig und die Wäsche gehängt war, fuhr ich zu einem Hochdruckreiniger um den Troopy zu waschen. Mehr als eine halbe Stunde und zwanzig Dollar später war das Auto sauber und ich durchgeschwitzt und komplett vollgespritzt mit rotem Schlammwasser. Zurück im Camp unterzog ich das Wageninnere einer gründlichen Reinigung. Die Wassertanks wurden mit Baking Soda desinfiziert und später entleert. Einmal mehr hatte die Leitung vom Unterflur Tank leicht geleckert. Ich versuchte das Problem zu lösen indem ich die Schlauchbriden nachzog.

Im späteren Nachmittag fuhr ich ins Zentrum um meine E-Mails zu lesen und den ersten Bericht zu versenden. Die Stadt war wie ausgestorben, da die Geschäfte am Samstagnachmittag geschlossen waren.



Nachdem alles erledigt war, fuhr ich zum Cable Beach hinaus um mir den weltberühmten Sonnenuntergang anzusehen. Im Moment indem ich die hintere Tür des Wagens schloss wusste ich dass ich mir ein Problem aufgehalst hatte: Ich hatte den Wagenschlüssel eingeschlossen !!! Sch..... Da ich die Situation im Moment sowieso nicht ändern konnte, ging ich trotz des Missgeschicks an den Strand. Noch waren Leute am Baden, aber die meisten Besucher waren nur wegen des Sonnenuntergangs hergekommen. Ein

grosses, zweimastiges Segelboot kreuzte vor dem Strand und bot ein nettes Fotosujet. Da der Himmel wolkenlos war, hielten sich die Farbenspiele in Grenzen. Als das Spektakel vorbei war, hatte ich mein Problem noch immer. Auf dem Parkplatz versuchte ich bei mehreren Leuten Hilfe zu bekommen. Die hatten aber wenig Interesse und fanden fade Ausflüchte um sich aus dem Staub zu machen. Schlussendlich brach ich mit Hilfe von Holzstücken das kleine Dreieckfenster auf der Beifahrerseite auf und herauszufinden, dass mein Arm ein paar Millimeter zu kurz war und ich den Türknopf zwar berühren aber nicht ziehen konnte. Ich schaute mich auf dem Parkplatz erneut um, in der Hoffnung jemanden mit längeren Armen zu finden. Zwei Leute versuchten es auch, aber auch ihre Arme waren zu kurz. Als einer vorschlug eine Zange zu verwenden, kam mir in den Sinn, dass ich im Handschuhfach meinen Leatherman hatte. Ein Griff und das Werkzeug war in meiner Hand. Nun war es kein Problem mehr und das Auto war wieder offen.

Nun musste ich nur noch ein Ersatzglas finden und hoffen, dass der Spass nicht allzuteuer wird.

Im Camping zurück kochte ich mir Tortellini an einer Bluecheese Sauce. Ein paar Bier später war mein Missgeschick des Tages auch schon fast wieder vergessen. Einzig mein Kühlschrank machte mir wieder einmal etwas Sorgen. Dieser ist nun schon mehrmals ohne ersichtlichen Grund in Störung gegangen. Ein paar Mal ein und ausschalten haben das Problem bisher gelöst, aber wenn er seinen Geist aufgibt wenn ich irgendwo im Busch sitze, würde ich wohl eine Fleisch Kur machen müssen, bevor dieses verdarb. Am Montag werde ich mal versuchen eine Werkstatt zu finden, welche den Kühler flicken kann.

31.8.2005	Sonntag	
Strecke	Wetter	Km
Broome-Point- Quondong Point-Broome	Schön	Total 125 Km
Roebuck Bay Caravan Park (AUD 11)	T min 18 C Tmax C	Asphalt 70 Km Gravel 75 Km Track Km Bew.Mittel Km/h

Heute wollte ich gegen das Cap Le Veveque hochzufahren. 9 Km ausserhalb von Broome biegt die Strasse ab. Erst noch Teer wird sie bald einmal zur Gravelroad. Ich wollte der Küste



entlang hoch fahren und bog deshalb von der Hauptpiste ab. Die sandige, breite Piste war ziemlich wellblechig. Beim Quodong Point fuhr ich ganz ans Meer hinunter. Ein gutes Dutzend Fahrzeuge campte in verschiedenen Plätzen. Ich machte ein paar Bilder von der Küstenlandschaft, einer Mischung aus Sandstrand und Felsen. Es ist aber eher eine Gegend für vergiftete Fischer. Die Camps bieten wenig Schatten und Heute blies der Wind zudem ziemlich stark. Ich brach meine „Expedition“ hier ab und kehrte um. Auf dem Rückweg machte ich noch einen Abstecher zum Barred Creek.

Dies stellte sich aber als schlammiger Fluss in den Mangroven heraus. Einzig ein, zwei Fischer in ihren Dingis machten sich daran auf dem Fluss zu fischen. Zurück in Broome machte ich einen Rundgang durch die Chinatown. Chinesen haben in Broome, nebst den japanischen Perlentaucher, einen wichtigen Platz in der Geschichte. Sehr chinesisch ist die Chinatown allerdings nicht. Unterdessen hat sie sich zu einem touristischen Einkaufszentrum gewandelt. Nach einem Snack fuhr ich zum Hafen hinunter. Dieser liegt ein paar Kilometer ausserhalb, da ansonsten alle Ufer zu flach für einen Tiefseehafen sind. Viel Betrieb herrscht nicht hier. Ein Frachter war dabei Rinder aufzunehmen und auf See war noch ein weiteres Schiff in Warteposition. Über eine Piste kann man vom Hafen direkt zum Gantheaume Point fahren. Interessante, rote Felsformationen bilden einen starken Kontrast zum türkisblauen Wasser und dem schneeweissen Cable Beach im Hintergrund. Ein hässlicher, moderner Leuchtturm warnt Schiffe vor dem exponierten Kap.



Im Campingplatz wollte ich endlich mein Buch fertig lesen. So genoss ich den Rest des Nachmittags im Schatten der Mangobäume.

1.8.2005	Montag	
Strecke	Wetter	Km
Broome	Schön	Total 26 Km
	T min 16 C Tmax 32 C	Asphalt 26 Km Gravel Km Track Km Bew.Mittel Km/h

Pünktlich um acht Uhr fuhr ich zur Garage um den Troopy für den Service abzuliefern. Während die Mechaniker am Auto arbeiteten, bearbeitete ich meine Digitalbilder und redigierte mein Tagebuch. Nach rund drei Stunden war die Arbeit getan. Das kleine Dreieckfenster hat mich übrigens 30 Dollar gekostet, viel billiger als jede vor Ort Hilfe.

Als nächstes ging's zur Kühlschrankschrankwerkstatt damit ich meinen Kühlschrank überprüfen lassen konnte. Man sagte mir, dass ich die Box für ein paar Stunden da lassen müsse, damit sie ausführlich getestet werden konnte. Meine Lebensmittel konnte ich in der Zwischenzeit

im Firmenkühlschrank unterbringen. Eine Rücksprache mit Waeco ergab, dass mein Kauf nicht in deren Datenbank registriert war. Deshalb werde ich die Reparatur erst mal bezahlen müssen, kann aber die Kosten im Nachhinein wieder vergüten lassen, mal sehen.



Auf dem Rückweg hielt ich beim Japanischen und Chinesischen Friedhof an. Hier sind alle asiatischen Bewohner Broomes begraben. Als Broome für seine Perlmuscheln bekannt geworden war, waren es Japanische Perlentaucher, welche die Fertigkeit hatten, an diese Kostbarkeiten heranzukommen. So ist es nicht verwunderlich, dass Japaner dazumal und selbst Heute noch eine wichtige Rolle spielen in der Geschichte Broomes. Die Grabsteine sind mit Japanischen, bzw. Chinesischen Schriftzeichen markiert, ein ziemlich ungewöhnliches Bild in Australien.

In der Stadt kümmerte ich mich um einen weiteren Garantiefall. Mein neuen Teva Sandalen waren schon vor ein paar Wochen kaputtgegangen. Anbetracht des Preises den man für die Schuhe zahlt, nicht akzeptabel. Ein Anruf bei Teva genügte allerdings um einen Ersatz zu organisieren. Teva versprach noch am selben Tag ein Paar per Express an einen lokalen Laden zu schicken. So hoffe ich diese am Mittwoch abholen zu können.

Später am Nachmittag erhielt ich einen Anruf von der Kühlschrankwerkstatt um mir mitzuteilen, dass man meinen Kühlschrank erst Morgen flicken könne. Nun, das bedeutet in erster Linie, dass ich mein Bier Heute ungekühlt genießen muss.

Ich kam mit Steve, einem Campnachbar, ins Gespräch. Er radelt seit Monaten in Australien herum und ist seit 5 Wochen in Broome. Er ist zwar selber auch ein komischer Vogel, aber unsere Meinung über die vielen Backpacker in Campingplatz deckt sich weitgehend. Es ist unglaublich wie die Leute im wahrsten Sinn dahinvegetieren in ihrem eigenen Dreck und in einer Unordnung sondergleichen. Er sagte zwar, dass es im Moment recht ruhig sei verglichen mit den Leuten vor ein paar Wochen. Interessant auch eine Bemerkung, dass es sich bei vielen dieser jungen Leute um Kids von reichen Eltern handelt, welche deren Reise dann auch grosszügig finanzieren. Mir selbst ist zum Beispiel aufgefallen, dass man leere Boag's Bierkarton herumliegen sieht, eines der teuersten Boutiquebiere Australiens. Wirklich nicht das Getränk, wenn man mit einem kleinen Budget reisen muss.