

OUTBACK AUSTRALIA

2. SEPTEMBER BIS 22. DEZEMBER 2003
DAVID JENNI



1	ROUTE.....	3
2	VORBEREITUNG DER MOTORRÄDER.....	4
3	PERTH	5
4	VON PERTH NACH WILUNA.....	6
5	GUNBARREL HIGHWAY	8
6	ULURU UND KATA TJUTA.....	12
7	KINGS CANYON UND HENBURY METEORITE CRATERS.....	14
8	ALICE SPRINGS.....	16
9	SANDOVER HIGHWAY.....	17
10	MOUNT ISA	19
11	TRANSIT ZUM PAZIFIK.....	20
12	TOWNSVILLE.....	21
13	CAIRNS.....	22
14	DAINTREE UND LAKEFIELD NATIONAL PARKS	23
15	IRON RANGE NATIONAL PARK UND OLD TELEGRAF TRACK	26
16	BAMAGA UND UNSER WEG NACH KARUMBA	30
17	GULF SAVANNAH TRACK.....	32
18	KATHRIN GORGE UND KAKADU NATIONAL PARKS	34
19	DARWIN.....	36
20	LITCHFIELD NATIONAL PARK UND GIBB RIVER ROAD	37
21	BROOME	40
22	PILBARA.....	42
23	WESTCOAST.....	45
24	PERTH	47

1 ROUTE

Wenn man von einer Reise nach Australien hört, dann denkt man immer zuerst an das Opernhaus in Sydney und die anderen Sehenswürdigkeiten der Ostküste. Bei meiner Freundin Isabel und mir liegt die Motivation jedoch anders: Uns ziehen die menschenleeren Weiten des australischen Outbacks an. Von Anfang an ist auch klar, dass wir Australien mit dem Motorrad bereisen wollen, oder genauer gesagt mit unseren KTM Adventures. Das Ziel heisst also möglichst wenig Asphalt, möglichst viel Pisten und Tracks. Das Projekt nimmt parallel zum Alltag langsam Formen an und reift im Laufe der Jahre zur endgültigen Fassung heran.

Informationen finden wir vor allem in Rainers Outback-Guide (www.outback-guide.de), wo wir dann auch über die beiden Schwerpunkte der Reise stolpern: Den Gunbarrel Highway und den Old Telegraf Track. Der Gunbarrel ist eine alte Piste durch die Simpson Desert, wird seit bald 50 Jahren nicht mehr gewartet und weist auf eine Distanz von 500km keinerlei Versorgung oder bewohnte Gebiete auf. Der Old Telegraf Track führt durch die Tropen der Cape York Halbinsel, quert unzählige Rivers und Creeks und gilt als einer der fahrerisch anspruchsvollsten Tracks Australiens. Wir legen uns also eine Route zurecht, die neben diesen beiden Höhepunkten noch eine Menge Nationalparks, Sehenswürdigkeiten und staubige Pistenkilometer bietet. Total werden das ziemlich genau 15'000km sein.

Starten wollen wir am 2. September 2003 – zwei Tage nach der Hochzeit meines Bruders – und am 22. Dezember wollen wieder zu Hause sein. Total also 16 Wochen - genug, um uns vom roten Kontinenten und seinen Bewohnern ein Bild zu machen.

Wie schon fast alles fixfertig geplant ist, muss unser Freund Berend leider aus dem Projekt aussteigen. Kurz davor hat dafür Bernhard über meine Webseite (www.jenniweb.ch) Kontakt zu mir aufgenommen und angefragt, ob wir in mitnehmen würden. Übers Internet haben wir auch Kudi kennen gelernt, der ebenfalls auf einer KTM Adventure den Gunbarrel machen möchte – allerdings aus Sicherheitsgründen nicht alleine, weshalb wir beschliessen, gemeinsam bis nach Alice Springs zu fahren.



2 VORBEREITUNG DER MOTORRÄDER

Die LC4 Adventure aus dem Hause KTM ist eigentlich ab der Stange bereit für das grosse Abenteuer abseits der Strasse. Das Fahrwerk ist exzellent und verzeiht dem manchmal müden Fahrer so manchen Fehler. Ausserdem ist die Maschine extrem robust und seit einigen Jahren auch absolut standfest und zuverlässig.

Auf Asphalt reicht der Benzinvorrat von 28 Litern bei schonender Gashand bis zu 570km weit. Für die Australischen Pisten, insbesondere für den Gunbarrel ist das allerdings etwas knapp bemessen und wir entschliessen uns, Hecktanks zu montieren. Hecktanks werden für die Adventure zwar nicht offiziell angeboten, doch lassen sich die Hecktanks aus dem Rallysport mit etwas Geduld und einigen unzimmerlichen Handgriffen für unsere Zwecke anpassen. Ich montiere einen 15 Litertank (im Jargon der KTM Adventure-Gemeinde „Schläuche“ genannt) an meine Adventure und muss dazu das ganze Heck umbauen. Der Umbau ist auf meiner Webseite detailliert beschrieben. Für Isabel ersteigern wir auf eBay den rechten Hecktank, den Thierry Magnaldi 1998 an der Dakar montiert hatte. Leider muss dafür der Hauptständer zu Hause bleiben, was wir aber während der ganzen Reise verschmerzen können. Diese Art Hecktank („Hängetaschen“) fasst auf jeder Seite sieben Liter, kann aber wegen dem Auspuffsystem nur rechts montiert werden. Kaufen kann man das Teil offiziell bei KTM Sommer (www.ktm-sommer.de) und die Montage ist auf der Webseite des Swiss KTM Adventure Clubs beschrieben (www.ktm-adventure.ch).

Zur schwerpunkt günstigen Unterbringung von Werkzeug und Ersatzteilen kaufen wir uns eine polnische Kopie des Rallymotorschutzes. Diese verfügt über zwei Werkzeugboxen, wo das Nötigste verstaut werden kann. Durch die linke Box ist dann auch der Benzinhahn des Haupttanks optimal geschützt. Aufgrund der schlechten Qualität kann ich diese Kopie nicht empfehlen, ich weiss allerdings nicht, ob die Mängel (z.B. katastrophale Passgenauigkeit) nicht auch beim Original von SW Motech (www.mo-tech.de) auftreten.

Ansonsten sind keine weiteren Änderungen notwendig, wir erneuern aber Reifen (Michelin Desert), Ketten (DID VM Gold), Ritzel und Kettenräder.



Die Verfrachtung der Motorräder mit dem Flugzeug ab Zürich hat sich als unbezahlbar herausgestellt. Ab Frankfurt soll es jedoch einiges günstiger sein. Wir entscheiden uns schliesslich für Seefracht und vertrauen unsere Maschinen der Firma Crowe in Basel an. Da sich die Frachtkosten bei Seefracht hauptsächlich durch das benötigte Volumen berechnen (und nicht durch das Gewicht), versuchen wir die KTMs so klein wie möglich zu machen. Wir bauen dazu die Räder den Lenker und den Windschild aus. Dadurch können wir das Volumen in etwa auf die Hälfte reduzieren.

Nach Abgabe meiner Diplomarbeit beginnt dann die zwar gut geplante aber trotzdem ziemlich anstrengende Vorbereitungsphase: Neue Reifen aufziehen, Isabels Hecktank montieren, Kettenkits wechseln, Motorräder putzen und für die Verschiffung verpacken (Und noch alles andere, was mir im Moment entfallen ist). Mein Vater hat uns fantastische Holzkisten gezimmert, worin die Adventures die Reise gut geschützt überstehen sollen. Bernhard kommt aus Wien, um bei mir in der Werkstatt auch seine Maschine vorzubereiten und zu verpacken. Nach drei Tagen und einer ordentlichen Nachtschicht sehen wir zuerst die Sonne aufgehen und ein paar Stunden später den Spediteur unsere eben fertig gewordenen Motorräder abholen.



die Motorräder müssen aber für die Einfuhr in Australien blitzsauber sein. Ansonsten können bei der Quarantäne hohe Kosten für die vorsorgliche „Ungeziefervertilgung“ anfallen. Noch ein Wort zur Einfuhr: Für die problemlose Zollabwicklung ist ein Carnet de Passage notwendig, ein Dokument, mit dem der heimische Automobilclub (in unserem Fall also der TCS) dafür bürgt, dass das Fahrzeug wieder reexportiert. Dadurch müssen keine Importzölle bezahlt werden. In Australien kann man sich dann ein „permit to drive an unregistered vehicle as overseas visitor“ (Bewilligung, als Besucher aus Übersee ein nicht registriertes Fahrzeug zu fahren) ausstellen lassen. Eine Haftpflichtversicherung ist da bereits drin enthalten.

3 PERTH



Der freundliche Supervisor Demmer von der Flughafenpolizei hat einfach kein Einsehen: Obwohl ich alle Anweisungen bezüglich Verpackung des Checkin-Beamten befolgt habe, will er unseren Benzinkocher im Handgepäck nicht durchgehen lassen - seine feine Polizistennase kann noch das entfernte Aroma von Brennstoff feststellen. Nach heftigen Protesten (wir haben uns ja extra erkundigt) sieht er dann wenigstens von einer Anzeige und einer Vernichtung des fraglichen Gegenstandes ab.

Der Flug via Dubai ist nicht für alle Beteiligten dasselbe Vergnügen - Ich jedenfalls habe mal ausnahmsweise sehr, sehr wenig Appetit. Nach endlosen 22 Stunden treffen wir (Bernhard, Isabel und ich) dann endlich in Perth ein, wo uns Kudi bereits erwartet.



Am kommenden Morgen ist die Freude gross: Die Motorräder sind alle unbeschädigt und ohne Seeluftkorrosion angekommen und haben Zoll und Quarantäne problemlos durchlaufen. Im Folgenden beginnt dann die grosse Schrauberei. Nach anderthalb mehr oder weniger chaotischen Tagen fahren wir die vier KTM's beim örtlichen Strassenverkehrsamt vor, um sie der Prüfung durch das strenge Auge von James und Dave zu unterwerfen. Licht geht, Blinker geht, Hupe geht, wunderbar, have a nice day! Das war's? Ja, das war's! Wenn das Vorführen bei uns doch nur auch so einfach wäre... Nach einigen Stunden Bürokratie (Amily von der Zulassungsstelle stellt zum ersten Mal ein "Permit to drive an unregistered vehicle as overseas visitor" aus) sind die Mopeds dann endlich für das grosse Abenteuer bereit. Nach den letzten wichtigen Handgriffen (Einkaufen, waschen, etc) starten wir unsere Reise am Sonntag, den 7. September 2003 am indischen Ozean.



4 VON PERTH NACH WILUNA



Es ist wie üblich: Wenn ich und meine KTM unterwegs sind, dann regnet es. Wir haben natürlich weder Regensachen noch anständig warme Kleider dabei, weil wir ja extra wegen Sonne und Wärme nach Australien gekommen sind. Aus der ersten Nacht im Zelt wird deshalb erst mal nichts, wir brauchen dringend eine heiße Dusche und ein warmes Bett. Am zweiten Fahrttag verlassen wir endlich den Great Northern Highway und biegen bei Paynes Find auf die Piste nach Sandstone ein. Nach 140km Piste schlagen wir unser Camp mitten im Bush auf, genießen die absolute Stille und die Distanz von mindestens

30km zur nächsten Behausung.





Nach Sandstone wählen wir eine Piste, die mit unseren Motorrädern "zu machen" sei. 100km weiter kurven wir ziemlich ratlos durch eine verlassene Mine auf der Suche nach der Abzweigung nach Wiluna. Wir finden einen Weg, der einigermaßen in die richtige Richtung führt und schlagen da unser Lager auf. Während dem Kochen verschütte ich das Spaghettiwasser in die Glut des Feuers und der sofort aufsteigende Dampf verbrennt mir die ganze Hand. Zum Glück haben wir eine Krankenschwester dabei, die die ganze Hand grosszügig verbindet. Das Motorradfahren an sich stellt kein Problem dar aber das An- und Ausziehen der Handschuhe ist in den kommenden zwei Wochen nicht unbedingt ein Vergnügen. Am nächsten Morgen führt uns Kudi mit seinem GPS entlang eines erst rein theoretisch, später dann tatsächlich vorhandenen Tracks. Zahlreiche Büsche zwischen den Spuren beweisen, dass zumindest Autos seit mindestens fünf Jahren nicht mehr auf dieser Route verkehrt sind. Nach 30km treffen wir auf eine etwas breitere dafür ordentlich sandige Piste, die uns nach Wiluna führt.





Wiluna ist ungefähr das, was man in Europa als "am Arsch der Welt" bezeichnet. Es gibt einen Laden, der zugleich die Tankstelle ist, ein Hotel (zugleich Pub und Besitzer des einzigen Bankomaten) und einen Polizeiposten (zugleich Strassenverkehrsamt). Die Leute leben in billigen Fertighäusern aus Blech oder einfach in Wohnwagen auf dem Campingplatz. Bei einem ersten kleinen Spaziergang werden uns auch die riesigen Distanzen in diesem Land bewusst: Wiluna ist für eine Elektrizitätsversorgung viel zu weit von seinen Nachbarn entfernt. Deshalb steht gleich ausserhalb des Dorfs ein kleines Kraftwerk mit ein paar Gasturbinen. Am Abend sind die Trottoirs voll von betrunkenen Aborigines und im Pub lungern einige Einheimische herum. Trotzdem beschliessen wir, hier einen Ruhetag einzulegen, um unsere Motorräder etwas zu warten und unsere Befahrung des Gunbarrel Highways vorzubereiten.



5 GUNBARREL HIGHWAY



Wir befinden uns in Wiluna, dem Startpunkt des legendären Gunbarrel Highways. Von hier sind es 350 km bis zur Carnegie Cattle Station, dem letzten bewohnten Flecken Erde, wo es auch Benzin und einige Lebensmittel zu kaufen gibt. Danach folgen 500km ohne jegliche Versorgung durch die Gibson Desert. Der Gunbarrel wurde in den 50ern im Zusammenhang mit den britischen Atombomben- und Raketenversuchen vom legendären Len Beadell angelegt. Seither wurde nie er wieder gewartet und nur noch von Offroad-Enthusiasten benutzt.

Erster Tag

Mit frisch gereinigten Luftfiltern starten wir auf die erste Etappe zur Carnegie Station. Wir fahren auf der staubigen Piste alle vier zusammen, so dass die Fahrt für den Letzten in der Staubwolke der Vorausfahrenden ziemlich unangenehm ist. Vor allem in sandigen Passagen, wo die Sicht eigentlich besonders gut sein sollte, artet es am Ende unseres kleinen Konvois zu einem regelrechten Blindflug aus.

Trotzdem erreichen wir nach 340km kurz vor der Dämmerung unser Ziel, schlagen auf dem einzigen Rasen im Umkreis von sicher 500km unsere Zelte auf und geniessen die letzte Dusche für drei Tage.



Zweiter Tag

Wir beschliessen, heute jeweils nebeneinander in Zweiergruppen zu fahren und alle 20km aufeinander zu warten. Die Piste ist anfänglich sehr gut, wir kommen ziemlich schnell voran und ich fühl mich schon wie ein richtiger kleiner Meoni. Mit Sicherheit hätte der grosse Meoni aber jenen Stein hinter der Kurve gesehen, der nun dafür sorgt, dass ich mich und meine KTM ziemlich unelegant auf den Boden der Realität lege. Nach dem ersten Schrecken werden die Schäden raportiert: Mir ist zum Glück nichts passiert und die KTM ist mit ein paar zusätzlichen Schönheitsfehlern davongekommen. Der Motorschutz ist allerdings ziemlich verbault, an einer Schweissnaht gerissen und an zwei Befestigungsschrauben abgerissen. Während Kudi das Teil mit dem Beil wieder einigermaßen zurechthämmert, realisieren wir, dass wir an einem ziemlich einsamen Platz für solche Spässe sind, und beschliessen, künftig das Tempo etwas zu reduzieren.



Am Nachmittag wird die Piste plötzlich wesentlich schlechter: sandige Passagen wechseln sich mit Wellblech, tiefen Auswaschungen und einer wahrscheinlich nur hier existenten Kombination von Sand und Wellblech ab. Gegen Abend kommen wir in ein ziemlich mühsames und tiefes Sandfeld mit tiefen Autospuren. Verspurter Sand

wird am besten mit etwas Schwung und Tempo durchfahren, Bremsen und Anfahren sind nicht ganz einfach. Mit der Theorie sind wir zwar bestens vertraut, mit der Praxis will es diesen Abend aber nicht mehr so recht funktionieren. Wie Kudi seine ziemlich überladene Adventure dann hinlegt, muss Isabel anhalten und legt sich praktisch gleich daneben. Nach einigen weiteren ungewollten Bodenkontakten realisieren wir, dass wir einfach zu müde sind, und schlagen direkt neben der Piste unsere Zelte auf. Erst nach einer Pause haben wir Ohren für die herrliche Ruhe fernab der Zivilisation und Augen für den phantastischen Sternenhimmel.



Dritter Tag

Heute geht alles ziemlich mühsam. Kudis Adventure verhält sich im Sand plötzlich völlig instabil und wirft ihn immer wieder ab. Wir schieben das Problem auf das umfangreiche Gepäck, den wahren Grund sollen wir aber erst später erfahren. Er versucht, das Motorrad durch etwas mehr Tempo in den Sandfeldern zu stabilisieren, stürzt dann aber bei einer Bodenwelle im Anschluss an eine sandige Passage auf die harte Piste und verstaucht sich die Hand. Er hat nun einen Heidenrespekt vor Sand und fährt deshalb die entsprechenden Passagen nur noch sehr langsam und mit ausgefahrenen "Stützrädern". Obwohl wir ihm und Bernhard einen ordentlichen Vorsprung geben, laufen wir immer wieder auf und helfen ihm, seine KTM wieder aufzustellen. Isabel legt sich beim Anhalten noch zwei-, dreimal hin, bis sie den Trick mit dem Anhalten und Anfahren draussen hat.

Zu allem Übel macht Kudis Adventure Zicken und will nur noch mit dem Kickstarter zum Leben erweckt werden. Kicken und Moped-Aufheben sind bei 34°C extrem ermüdend. Kudi ist ziemlich erschöpft und braucht nach der Mittagsrast noch mal eine lange Pause. Wir beschliessen, heute nur noch bis zu einem im Streckenführer beschriebenen Brunnen (Len Beadell's Tree) zu fahren. Die alte Konstruktion flösst wenig Vertrauen ein, doch nach einigen Minuten Pumpen spuckt das rostige Rohr tatsächlich kühles, frisches Wasser aus. Mit den ursprünglichen je zehn Litern Trinkwasser sind wir sehr sparsam umgegangen und haben bis hierher knapp die Hälfte gebraucht. Umso mehr geniessen wir jetzt den Überfluss an diesem hier so raren Gut. Wir fahren noch 7km weiter bis zur nächsten Kreuzung (das heisst hier treffen zwei Feldwege namens Gunbarrel und Heather Highway aufeinander) und zünden dort unser letztes Lagerfeuer an.

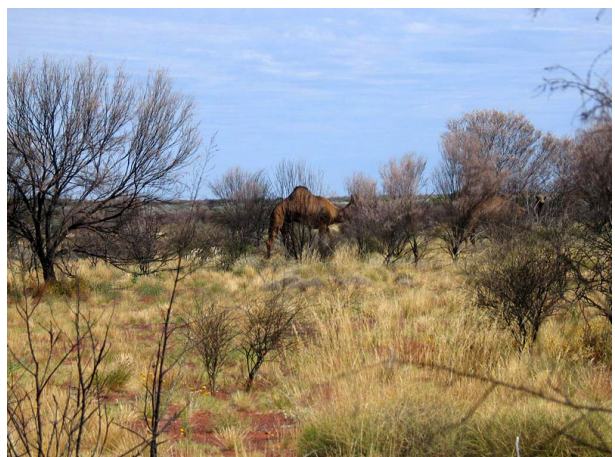


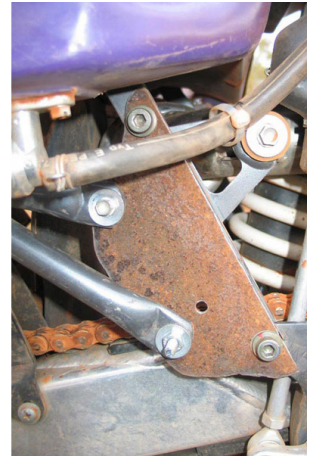
Vierter Tag

Nach 40km mühsamer Piste mit tiefen Auswaschungen und mühsamem Wellblech wird die Piste besser und nach weiteren 50km stossen wir auf die Great Central Road, ebenfalls eine Piste, aber immerhin eine Hauptverkehrsachse (für Outbackverhältnisse) mit etwas Verkehr - manchmal begegnet man hier sogar einem Roadtrain. Gegen Mittag treffen wir in Warburton ein, wo wir uns im Roadhouse auf Cola, Chips und allerlei frittierte Fleischwaren stürzen. Wir beschliessen, hier zu campieren und uns etwas von den Strapazen der letzten Tage zu erholen.

Warburton ist eines dieser Ureinwohnerslums, die der Durchschnittstourist nie zu Gesicht bekommt, weil sie gut im Outback versteckt sind. Die hier lebenden Aboriginals sind grösstenteils arbeitslos und natürlich tragen auch Alkohol und Drogen einen Teil zu ihrem Elend bei. In diese Gegend geht das soweit, dass die Regierung den Verkauf von Benzin untersagt hat, da einige der Ureinwohner es sonst schnüffeln würden. Da man uns versichert hat, dass wir in Warburton Benzin bekommen werden, fragen wir mal im Roadhouse nach: Es gebe Flugzeugtreibstoff. Flugzeugtreibstoff? Für Motorräder? Oktanzahl 100 hört sich auf jeden Fall mal gut an und mangels Alternativen füllen wir den Saft zu zwei Franken den Liter etwas skeptisch ein. Geschadet hat der Sprit den KTM's jedenfalls nicht – allerdings sind sie dadurch auch nicht schneller geworden.

Hier entdecken wir dann auch den Grund für Kudi's instabiles Fahrwerk: Die Befestigungsbleche für den Hecktanks-Hilfsrahmen ist auf beiden Seiten gebrochen. Die Hecktanks konnten so natürlich ungehindert hin- und herschwingen, was den Kudi verständlicherweise ziemlich aus dem Konzept gebracht hat. Der Besitzer des Roadhouses schickt uns zum lokalen Mechaniker und verkauft uns auch gleich zwei Flaschen Cola, die wir ihm geben sollten. Der Mechaniker schneidet dann mit dem Schweißbrenner zwei rostige Stahlblechteile aus, die in etwa die gleiche Form haben, den Zweck aber wunderbar erfüllen. Was es denn kosten soll? Erstaunter Blick, wir hätten ihm die Colas doch schon gegeben...





6 ULURU UND KATA TJUTA



"Fährt David Motorrad?", fragt der heilige Petrus. "Ja", antworten seine himmlischen Beobachter, "David fährt Motorrad." "Ist er immer noch in Australien?", will Petrus wissen. "Ja, er fährt auf der Great Central Road durch das Red Center." Petrus legt seine Stirn in tiefe Falten: "Der Herr hat das Red Center als Wüste deklariert und mir ausdrücklich aufgetragen, es dort nur sehr, sehr selten regnen zu lassen!" "Gewiss", antworten die himmlischen Späher, "aber bedenkt, dass er auch ausdrücklich gesagt hat, dass es immer regnen muss, wenn David Motorrad fährt!" "Das stimmt", meint darauf

Petrus, geht zum Wasserhahn für das Red Center und lässt es gehörig regnen.

Diese himmlische Anekdote ist keinesfalls übertrieben. Wie man uns am folgenden Tag, wie wir die Giles Weather Station besichtigen, wissen lässt, regnet es in dieser Gegend im gesamten September normalerweise 16mm, der letzte Rekord war 1972, wo im September 29mm Niederschlag fiel. Wie wir von Warburton nach Warakurna fahren, regnet es an einem einzigen Tag 60mm! Es ist also mal wieder bewiesen: Davids KTM ist ein echter Regenmacher. Die Piste wird darauf immer schlechter und wir kommen kaum voran. Am frühen Nachmittag erreichen wir nach 250km ohne jeglichen Unterstand tropfnass und ordentlich durchgefroren Warakurna, wo wir uns im Roadhouse gehörig mit heissem Tee zuschütten.



Wir legen erstmal einen Ruhetag zur Besichtigung der wohl abgelegensten Wetterstation der Welt, der Giles Meteorological Station ein. Die Wetterstation wurde ursprünglich von den Briten errichtet, um durch Messung der Windrichtung sicher zu gehen, dass der radioaktive Niederschlag ihrer Atombombenversuche über „unbewohntem“ Gebiet in der Gibson Desert niedergeht. Dass die Gibson Desert allerdings von zahlreichen Ureinwohnerstämmen bewohnt war, wurde bewusst in Kauf genommen. Heute dienen die Messdaten der Station dem Flugverkehr und den Wetterprognosen. Ein Besuch lohnt sich allemal, es gibt den Original-Grader (Planierfahrzeug) von Len Beadell und einen Teil einer abgestürzten britischen Rakete zu besichtigen. Die drei Meteorologen, die auf der Giles „Wache“ schieben, freuen sich ausserdem über jeden Besuch und führen die Touristen gerne über das Gelände ihrer Station.

Wir folgen der Great Central Road weiter nach Osten und überqueren die Grenze zum Northern Territory. In der Aboriginal-Community Docker River wird es wieder einmal Zeit, die Tanks nachzufüllen und Lebensmittel

einzukaufen. Wie wir im Laden so plaudern, kommt plötzlich die Verkäuferin auf uns zu und meint im breitesten Thurgauerdialekt: „Ha doch tänkt, da mir dä Dialekt bekannt voorchunt!“. Jeannette ist aus Liebe zu Land und Leuten nach Australien ausgewandert und lebt nun seit fünf Jahren in Docker River. Das Leben in der Community sei nicht immer einfach, Rassismus von beiden Seiten sei oft gut spürbar und das Elend der Aboriginals mache ihr manchmal schwer zu schaffen.



Wir zelten kurz vor der Grenze zum Nationalpark der Kata Tjuta (The Olgas) und des Uluru (Ayers Rock) im Busch und fahren nur kurz zum Sonnenuntergang an den Kata Tjuta in den Park hinein. Viel erschlagender als das zugegebene phantastische Naturschauspiel ist der offensichtliche Kontrast zwischen uns, die durch die Wüste an diesen Ort gekommen sind, und den Massen an deutschen und australischen Pauschaltouristen, die mit Flugzeugen und in klimatisierten Bussen angekarrt wurden, und irgendwie gar nicht zu realisieren scheinen, wo sie eigentlich sind.

Wir ziehen nach Yulara, dem eigens für den Nationalpark gebauten Touristenort. Der Kulturschock ist gewaltig: Wir kommen aus dem Outback, wo jeder jeden grüsst, jeder mit jedem quatscht, jeder jedem hilft und der Mechaniker Kudis gebrochenen Hilfsrahmen für zwei Flaschen Cola repariert ("No worries, Mate!"), und sind nun hier in einem abstrakten Tourismusgebilde, wo jeder anonym ist und einfach nur unanständig abgezockt wird (Der Bus zum 14km entfernten Uluru z.B. kostet für beide Wege 35AUD (etwa 30CHF) – ohne Champagnerfrühstück wohlverstanden). Nach einem Tag am Uluru inkl. Umrundung zu Fuss beschliessen wir dann weiter zu ziehen. Kudi hat uns bereits Richtung Alice Springs verlassen, da er noch an seinem Projekt arbeiten muss.



7 KINGS CANYON UND HENBURY METEORITE CRATERS



Isabel: „Von Yulara geht es weiter Richtung Kings Canyon, genauer gesagt auf den Campingplatz am Kings Creek. Wir genießen die Teerstrasse bis dahin in vollen Zügen und kosten jede Kurve voll aus.“

Kings Creek ist ein schön gelegener Campingplatz mit allem Komfort, jedoch sind hier viel weniger Touristen anzutreffen als in Yulara. Wir stellen unsere Zelte im Schatten eines grossen Baumes auf einer vollkommen leeren Wiese auf, packen unsere Termarests aus und genießen die Ruhe nach dem Trubel der letzten zwei Tage.

Am nächsten Morgen fahren wir früh los, um den Kings Canyon bei Morgenlicht zu sehen und vor allem den steilen Anstieg auf den Weg, der auf dem Grat rund um den Canyon führt noch in der kühlen Morgenluft in Angriff nehmen zu können. Die Aussicht auf den Canyon ist atemberaubend und die Landschaft fasziniert uns alle. Wir

befinden uns in der kahlen Höhe, während unter uns Bäume, sogar Palmen gedeihen. Die Palmen sind Überreste aus der Zeit, in der in diesem Gebiet noch ein Regenwald stand. Der Weg führt uns rund um die ganze Schlucht, die im hintersten Teil sogar ein Wasserbecken verbirgt. Dies ist wohl der Treffpunkt aller Teenager, die die Wanderung machen und es ist ziemlich laut dort.



Nach der dreistündigen Wanderung sind wir jedoch alle froh wieder beim Parkplatz anzukommen, denn allmählich wird es heiss und wir sind hungrig. Also nichts wie aufs Moped und zurück zum Camping, wo wir unsere ersten Camelburgers verdrücken. Den Nachmittag verbringen wir mit lesen und baden im Pool. Tags darauf fahren wir auf der Giles Road, einer leicht sandigen Piste in Richtung Alice Springs. Nach einem kurzen Abstecher zur Besichtigung der Henbery Meteoritenkrater führt uns die Piste auf den Stuart Highway: Viel Asphalt, kaum Kurven, kaum Verkehr, von den Australiern liebevoll „the most boring highway on earth“ genannt.“



8 ALICE SPRINGS



The Alice ist schwer in Worte zu fassen: Die Stadt scheint extra für die zahllosen Rucksacktouristen gebaut worden zu sein. Shops mit Souvenirs und "authentischer" Aboriginal-Art wechseln sich mit Backpackers und Internetcafes ab. Dazwischen sind die Wiesen und Parks voll mit betrunkenen und grölenden Aborigines, die von einigen Polizisten diskret eingesammelt werden.

Wir lassen uns bei Toddy's nieder, wo wir für 65AUD die Nacht ein kleines Appartement mit Küche und Bad bekommen und auch wieder auf Kudi treffen. Gleich am ersten Abend bringen wir unsere KTM's zu Woody, seines Zeichens der einzige KTM-Händler im Umkreis von 1000km (und wir regen uns darüber auf, dass es in Winterthur keinen gibt und wir jeweils nach Diessenhofen zu Sigi Zachmann müssen). Unsere Mopeds brauchen etwas Liebe und die Motorschützer von mir und Bernhard müssen geschweisst werden. Woody sieht überhaupt kein Problem, kann alles machen (no worries, will take a day or two...) und bietet uns an, die Bikes selbst von Tanks und Verkleidungen zu befreien (help yourself with some tools and save some money). Hinter seiner Werkstatt erstreckt sich ein beachtliches Freilichtersatzteillager, welches man bei uns eher als Motorradfriedhof bezeichnen würde.



Die Stadt an sich ist wenig interessant, dafür gibt es ein paar interessante Museen, die uns die folgenden Tage beschäftigen: Im Desert Park werden die Zusammenhänge der Wüste erklärt und wir bekommen im Nachttierhaus endlich die Tiere zu Gesicht, die sonst nur verdächtig hinter, neben oder unter unserem Zelt rascheln. Das Old Ghan Museum, das sich der Geschichte der ehemaligen Schmalspurbahn von Adelaide nach Alice Springs angenommen hat, ist mehr ein überdimensionaler Schrottplatz, wo Lokomotiven unter freiem Himmel vergammeln und ausgeschlachtet werden.



Dazwischen schauen wir immer mal wieder bei Woody vorbei, um den Stand der Dinge mit unseren Mopeds zu überprüfen. Die Motorschützer sehen fast besser aus als neu und Woody lässt uns in seinem gigantischen Second-Hand-Ersatzteillager nach neuen Schrauben suchen. Der Schweisser will für 4 Stunden Arbeit inkl. Material 83AUD sehen, die Schrauben von Woody sind gratis - So geht das in Australien.

9 SANDOVER HIGHWAY



Isabel: „Zu Viert starten wir von Alice Springs frisch erholt und mit gewarteten Motorrädern in den neuen Tag. Zuerst fahren wir auf dem Stuart Highway Richtung Norden, um dann nach 80 Kilometern Richtung Ostküste auf den Plenty Highway einzubiegen. An der Verzweigung Plenty- und Sandover-Highway verlässt uns Kudi endgültig, um seine Reise durch sämtliche Bundesstaaten Australiens fortzusetzen. Bei uns heisst es endlich wieder Piste fahren, deshalb sind wir ja nach Australien gekommen. Im ersten Dorf halten wir an und wollen tanken sowie unsere Lebensmittel aufstocken, da wir nur für einen Tag ausgerüstet sind. Leider müssen wir dabei feststellen, dass heute Sonntag ist und der Laden entsprechend geschlossen ist. Der Besitzer ist jedoch nachsichtig und füllt uns unsere Tanks auf – den Laden aufzuschliessen hat er jedoch verständlicherweise keine Lust.

Unsere Zelte schlagen wir an einem ausgetrockneten Flussbett auf und kochen, was unser magerer Essensvorrat noch hergibt. Danach sind wir alle satt und geniessen die Stille und den prächtigen Sternenhimmel im Outback.





In den kühlen Morgenstunden setzen wir die Fahrt entlang unzähliger Termitenhügel fort. Gegen Mittag treffen wir im nächsten Dorf ein, einer Aboriginal-Community, die auf uns den Eindruck eines Ghettos macht. Überall liegt Abfall herum, die Hütten sind schäbig, in desolatem Zustand und oft umzäunt. Auf der Strasse treiben sich gelangweilte, arbeitslose Gestalten und ein paar herrenlose Hunde herum. Nach dem Einkauf fragt Bernhard David, ob er noch genug Benzin bis Mt. Isa habe. Da David bejaht, gehen Bernhard und ich automatisch davon aus, dass auch wir noch genug hätten. Da unsere Hecktanks jedoch acht Liter kleiner sind, soll sich dieser Schluss noch als falsch erweisen...

Kurz darauf überqueren wir die Grenze zu Queensland. Es folgt ein abrupter Landschaftswechsel und auf der Piste treffen wir auf das erste grosse und knietiefe Bulldust-Feld. Ich rase hindurch und komme mit viel Glück auf der anderen Seite an. Im Gegensatz zu David, der direkt hinter mir fährt und auf Grund der schlechten Sicht plötzlich quer auf der Piste bis zum Motorschutz mit den Rädern in verschiedenen Truckspuren festsitzt. Weite, mit trockenem Gras überwachsene Ebenen lösen die Buschlandschaft ab, die uns bisher begleitet hat. Grosse Rinderherden drängen sich um die wenigen Wassertürme oder liegen dicht gedrängt im Schatten einiger Bäume.



Bis Mount Isa sind es nun mehr knapp 160 Kilometer und da wir auf dem Sandover gut vorankommen, glauben wir, gegen Mittag in der Stadt anzukommen. Doch erstens kommt es anders und zweitens als man denkt.

Mitten auf der Piste, nach ca. 40 Kilometern, muss Bernhard auf Reserve umschalten. Laut Kilometerstand mindestens 100 km zu früh! Und nach weiteren 20 Kilometern bleibt seine Adventure mit komplett trockenem Tank ganz stehen. Als Notlösung schütten wir von Davids Hecktank einige Tassen Benzin in Bernhards Haupttank und hoffen, dass wir es so zumindest bis zur 40 Kilometer entfernten Teerstrasse schaffen, damit David mit seiner Adventure Benzin holen kann (Ich fahre nämlich auch schon mit der Reserve!) Wir müssen Bernhards Moped noch ein zweites Mal mit der Tasse nachhelfen, doch dann fährt seine Adventure brav bis zu einem Rastplatz 50km vor Mt Isa. David geht also Benzin auffüllen, während Bernhard und ich warten.

Bei Davids Rückkehr werden schnell seine beiden Hecktanks geleert und nachmittags um 16.00 Uhr, nach einem Stopp an der nächsten Tankstelle, fahren wir endlich in Mt Isa auf dem Campingplatz ein.“



10 MOUNT ISA



Obwohl Mt Isa flächenmässig die grösste Stadt der Welt ist (rund so gross wie die Schweiz) leben hier lediglich 20'000 Menschen und jeder zehnte davon arbeitet in der lokalen Kupfer-, Blei-, Silber- und Zinkmine. Die Mine dominiert das Stadtbild nicht nur optisch (Der Schlot des Bleischmelzers war mit seinen 274m bis zum Bau der Petronas Towers in Kuala Lumpur das höchste Gebäude der südlichen Hemisphäre), sondern auch akustisch: Die grossen Crusher und unzähligen anderen Maschinen sind 24 Stunden in Betrieb und werden teilweise nicht mal für Wartungsarbeiten abgeschaltet. Die

Geräuschkulisse erfährt nur morgens und abends um acht eine Veränderung wenn die Sirenen die unterirdischen Sprengungen ankündigen, welche die ganze Stadt erschüttern.

Wir nehmen an einer Besichtigungstour durch das Minengelände teil, wo uns Ron, der freundliche Buschauffeur alles detailliert erklärt, zum Beispiel, dass die Mt Isa Mines seit ein paar Wochen einer Schweizer Firma gehören ("Mt Isa is actually part of Switzerland"). Wir erfahren auch, dass die Minengesellschaft sehr viel für den Umweltschutz tue, beispielsweise wird alles Regenwasser auf dem Minengelände, das wegen der dicken Staubschicht hochgradig mit Schwermetallen kontaminiert ist, mit Dämmen zurückgehalten. Allerdings will man damit nur verhindern, dass das Wasser in die Trinkwasserversorgung der Stadt gelangt. Was hinter den Dämmen nicht vor dem nächsten Gewitter verdunstet, wird einfach über einen Bergrücken in die Wüste gepumpt: Umweltschutz auf Australisch also...

Abgesehen von der Mine ist Mt Isa absolut uninteressant, ein Nest, abhängig von der Mine, das krampfhaft versucht, etwas Kultur und Lebensqualität zu etablieren. Doch welcher Minenarbeiter hat nach 12 Stunden Schicht unter Tage schon gross Lust auf Kultur?



11 TRANSIT ZUM PAZIFIK



Isabel: „Wir fahren von Mt. Isa los in der festen Überzeugung, auf dem schnellsten Weg nach Cairns zu unterwegs zu sein. So tuckern wir gemütlich auf der Teerstrasse dahin und haben viel Zeit, die Landschaft zu betrachten. Wir übernachten schliesslich auf einem wunderschönen Campingplatz in Richmond, der mit offizieller Auszeichnung saubersten Stadt im Staate Queensland. Uns gefällt sie auch sehr gut, denn sie wirkt sehr gepflegt vor allem im Vergleich zu Mt. Isa. Der Camping liegt im Übrigen direkt neben einem künstlich angelegten See, der allerdings nur mit Flutwasser gefüllt werden darf.“

In Hughenden machen wir Mittagsrast und treffen dort zwei Truckerfahrer. Wir sprechen mit ihnen über unsere Reise und erfahren von ihnen einige interessante Dinge, unter anderem über die noch vor uns liegende Reiseroute, aber auch über die Sache mit den überfahrenen Tieren. So wie wir in Western Australia und im Northern Territory am Laufmeter überfahrene Kängurus gesehen haben, sind hier die Kühe die meisten Opfer der. Die Zwei erklären uns die Situation folgendermassen: Die Bremsen der bis zu 200 Tonnen schweren Roadtrains wären zwar für eine Vollbremsung stark genug, der Motor sei aber viel zu schwach („nur“ 600PS) um danach in einer vernünftigen Zeit wieder auf 100 zu beschleunigen, so dass das unglückliche Rind oder Känguru meist sehr schlechte Karten hat. Bei Kamelen, Büffeln und Schweinen sei die Situation allerdings anders, da werde alles unternommen, um den Crash zu vermeiden: Bei Büffeln, weil die selbst für den Bullbar des Trucks zu massiv sind, so dass am Lastwagen ein Schaden entstehen könnte, bei Kamelen, weil sie zu hoch sind, so dass die Gefahr besteht, dass das Tier über den Bullbar und durch die Windschutzscheibe fliegt und damit den Fahrer gefährdet, und bei Schweinen, weil diese steif abstehende Beine hätten, welche die zahlreichen Benzin-, Öl- und Pressluftleitungen herunterreissen, wenn das tote Tier unter dem Lastwagen hindurchrollt. Uns schaudert bei den ganzen Erzählungen, doch dürfen diese Fahrer nicht einfach als rasende Tierquäler abgestempelt werden: In Australien gibt es keine Gesetze, welche die Bauern verpflichten, ihre Weiden zur Strasse hin einzuzäunen, so dass besonders nachts Tiere auf der Strasse keine Seltenheit sind.

Während des Gesprächs entschliessen wir uns nun doch über Townsville nach Cairns zu fahren, unter anderem, weil es uns ans Meer zieht. Je näher wir der Küste kommen, desto grüner wird es um uns herum, aber auch tropischer. Der Tag neigt sich allmählich dem Ende zu und wir geben Gas, um noch vor der Dämmerung (wie war das mit den Tieren auf der Strasse? Und wir haben keine Bullbars und wiegen auch keine 200 Tonnen) die Stadt zu erreichen.

Abends sind wir alle froh, dass wir die Sättel unsere KTM's endlich verlassen können, denn wir haben an diesem Tag über 500km zurückgelegt. Aber wir sind am Meer und dies lässt uns die Strapazen des Tages rasch vergessen. Auf einem Campingplatz, der nur durch die Strasse vom Meer getrennt ist, finden wir Platz zum Übernachten.“



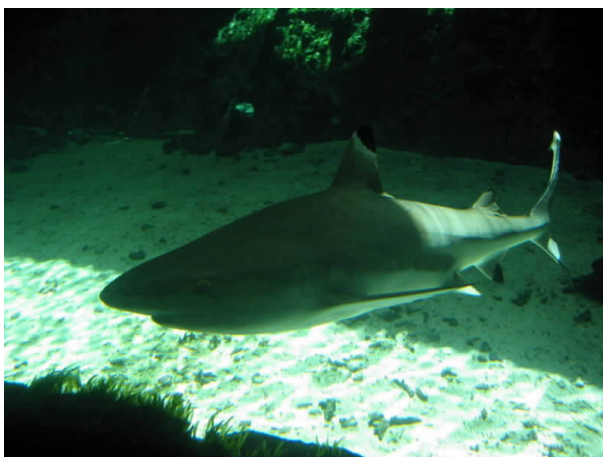
12 TOWNSVILLE



Isabel: „Townsville ist eine Stadt mit ca. 150'000 Einwohnern und unserer Meinung nach nicht sonderlich sehenswert. Wir besichtigen in der Stadt eine Simulation des Great Barrier Reefs, ein Aquarium, in dem auch Forschung betrieben wird. Für Besucher gibt es auf Tafeln sehr viele Informationen über die Entstehung und das Leben am Riff und auch die Umweltproblematik zu lesen und es werden mehrere Führungen zu unterschiedlichen Themen angeboten. Auch der Haifütterung kann dreimal wöchentlich zugeschaut werden, was aber nicht sonderlich spektakulär ist, da die Tiere mehr oder weniger gleichgültig über die toten Fische hinweg gleiten. Im Gegensatz zur einzigen Schildkröte im Becken, die sich gierig auf jeden Tintenfisch stürzt und alles andere "schnäderfrässig" verschmäht.

Eigentlich wollen wir noch den Frachthafen besichtigen, doch dieser ist leider rundherum abgesperrt und somit für Besucher nicht zugänglich. Deshalb reut es uns kein bisschen ohne weiteren Ruhetag nach Cairns weiter zu ziehen.

Zuerst jedoch müssen die Motorräder wieder voll getankt werden. Als Bernhard als letzter seinen Hecktank füllt, geschieht das Maleur: Benzin strömt irgendwo auf der Hinterseite seines Tanks heraus und plätschert auf den Asphalt. Also demonstrieren wir das Plastikteil und sehen einen ca. 12cm langen Riss, der sich quer über die Rückseite zieht. Es bleibt uns nichts anderes übrig, als das bereits getankte Benzin in einen Eimer zu füllen (etwas anderes kann uns der Tankwart nicht zur Verfügung stellen) und es an der Tankstelle zurückzulassen. Wir beschliessen, den Tank vorerst nicht zu reparieren, da wir ihn eigentlich für den Rest der Reise voraussichtlich nicht mehr benötigen werden.





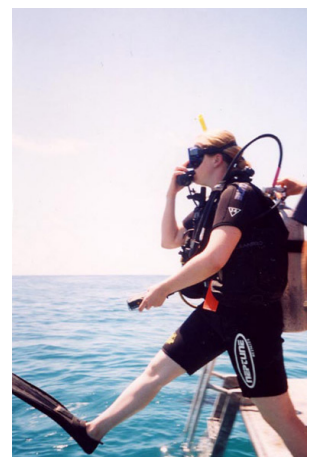
Während der Weiterfahrt ziehen dicke dunkelgraue Regenwolken am Himmel auf. Natürlich, David fährt Motorrad! Wir befürchten, jederzeit in einen gewaltigen Regenschauer zu fahren. Es tauchen auch bereits Ideen auf, wie David sich in besonders trockenen Regionen als Regenbringer vermarkten könnte. Doch das Wunder geschieht und wir erreichen Cairns trockenen Reifens.“

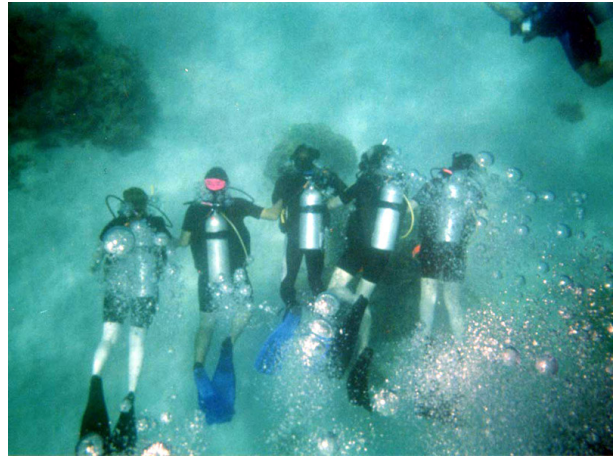
13 CAIRNS



Isabel: „Es ist Zeit, unsere hinteren Pneus zu wechseln. Doch dies ist gar nicht so einfach, da in Australien erst gerade eine Rally stattgefunden hat und somit alle für uns brauchbaren Pneus praktisch ausverkauft sind. So haben wir erst nach vierstündiger Suche zu Fuss quer durch die Stadt von drei verschiedenen Motorradhändlern drei unterschiedliche Hinterreifen auf sicher. Einen Michelin T 63, einen Continental TKC 80 und einen Metzeler MCE Karoo.“

Nach all der Anstrengung leisten wir uns einen Tag Scuba Diving am Great Barrier Reef. Bernhard und ich genießen den Tauchgang nach anfänglichem Bibbern recht entspannt - ganz im Gegensatz zu David, der (als Maschineningenieur!) nicht so recht Vertrauen zu der Ausrüstung fassen kann und darum in hektischen (panischen?) Atemzügen seinen Luftvorrat in weniger als 20min aufbraucht. Deshalb geht er nachmittags auch alleine Schnorcheln, während Bernhard und ich noch einen zweiten Versuch wagen. Dabei sieht er vom Riff und dessen Unterwasserwelt einiges mehr als wir, die mit Guide unter Wasser umherziehen. Die grossen Highlights des Tages sind "Wally", ein riesiger farbiger Riff-Fisch, der gerne mit den Tauchern spielt und eine Wasserschildkröte.





Der Strand von Cairns ist im Übrigen absolut nicht schön. Es gibt allerdings einige Vögel wie Pelikane und Silberreiher zu beobachten. Zum Baden gibt es einen öffentlichen Pool direkt am Meer, der von zwei Rettungsschwimmern betreut wird (wahrscheinlich wegen der extremen Gefahr durch die unglaubliche Maximaltiefe von 1.2m) und der einen künstlichen Strand besitzt.“

14 DAINTREE UND LAKEFIELD NATIONAL PARKS



Wir verlassen Cairns und fahren auf dem Captain Cook Highway Richtung Norden. Zuerst passieren wir riesige Zuckerrohrplantagen, die durchzogen von Schmalspureisenbahnen für den Zuckerrohrtransport schon die Landschaft südlich von Cairns dominiert haben, bis die Landschaft plötzlich wilder und tropisch wird. Die Strasse wird (endlich!) kurvenreich und folgt ziemlich direkt dem Verlauf der Küste. Wir setzen mit der Fähre über den Daintree River und campieren im gleichnamigen Nationalpark im tropischen Regenwald am Noah Beach. Wie uns der Park-Ranger versichert, sind die tödlich giftigen Würfelquallen (box jelly fish) dieses Jahr spät dran und Salzwasserkrokodile (fressen auch Menschen) sind erst weiter nördlich zu erwarten. Wir genießen also das letzte Bad im Meer, bis wir dann Ende November an der Westküste wieder ohne Angst vor Quallen, Krokodilen und Haien baden können.

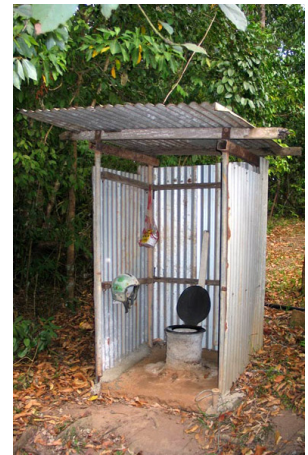


Während Isabel ein kleines Schläfchen im offenen Zelt macht, bahnt sich ein etwa 2.5m langer Waran (monitor lizard) gemütlich seinen Weg durchs Vorzelt. Bernhard und sie nehmen sofort mit Kameras bewaffnet die Verfolgung auf. Wir haben den absolut friedlichen Waran dann noch einige Male auf dem Lagerplatz angetroffen, das Zelt haben wir bis auf weiteres aber zugemacht zum Schlafen...

Am nächsten Morgen nehme ich das Abenteuer einer kleinen Wanderung durch den Regenwald in Angriff, mit dem Ziel, einen Hügel in Sichtweite zu erklimmen. Zur Sicherheit wird Kompass und GPS eingepackt. Die Vegetation ist allerdings extrem dicht, so dass ich kaum vorankomme und wie ich dann anderthalb Stunden später auf einem umgestürzten Baum endlich wieder den freien Himmel sehe und das GPS ein Signal empfangen kann, stelle ich fest, dass ich es gerade mal 300m von der Strasse weg geschafft habe. Wegen der extremen Luftfeuchtigkeit rinnt der Schweiß in Strömen und Wait-a-wiles (extrem mühsame Pflanzen, die über und über mit Stacheln bedeckt sind und ihre Luftwurzeln kreuz und quer durch die Botanik wachsen lassen) zerren dauernd an Hose, Shirt und Hut und zerkratzen jeden Flecken Haut, der nicht vom schützenden Leder der Stiefel bedeckt ist. Ich stelle also am Kompass den Kurs für den Heimweg ein und trete nach weiteren anderthalb Stunden leicht desillusioniert wieder auf die Strasse.



Wie wir dann etwas später das letzte Stück nach Cooktown unter die Stollen nehmen, begegnen wir Lachie, einen Helikopterpiloten der australischen Armee, der gerade auf Urlaub ist und mit seiner 1150er BMW mal eben seinen Freund Ron besucht - einige hundert Kilometer pro Weg. Er bietet uns an, uns auf dem Bloomfield Track nach Cooktown zu begleiten, uns ein paar speziell schöne Ecken zu zeigen und selbstverständlich bei Ron mit uns ein Bier zu trinken. Bei Ron treffen wir dann auf Lachies Freunde, einen Haufen leicht gealterter Haudegen, die ohne Angst vor Tod und Teufel mit bis zu 170km/h auf ihren leichten Huskies und Yamahas wochenendweise durch die Botanik heizen. Rons etwas rustikales aber durchaus gemütliches Heim dient dabei als Ausgangsbasis. Ron sorgt für einen anständigen Bier- und Lebensmittelvorrat und die anderen geben ihm halt was dafür. Der wohl interessanteste Charakter ist Paul, ein 60 jähriger Huskie-Mechaniker (auf dem Bild mit Sonnenbrille), der - obwohl einäugig - der mit Abstand Schnellste der Truppe ist und in seiner Werkstatt auch schon an den KTMs der beiden Motorrad-Weltreisenden Romana Eichhorn und Uwe Krauss geschraubt hat.



In Cooktown überfallen wir am Montag früh den hiesigen Motorradmechaniker und lassen ihn unsere Hinterreifen aufziehen. Eine Maschine zum Reifenaufziehen hat er keine ("I'm the machine, mate") und drei Kunden auf einmal hat er an einem Montagmorgen noch nie erlebt.

Zwei Stunden später erreichen wir den Lakefield National Park. Man hat uns dichte, grüne Wälder versprochen, die wir ein Leben lang nicht vergessen würden. Für einen durchschnittlichen, die Trockenheit gewohnten Australier mag das stimmen. Uns jedoch erinnern die Wälder eher an die trockenen Regionen Italiens oder Südfrankreichs. Was wir jedoch nie vergessen werden sind die blendend weissen Pisten mit Unmengen Bulldust (zum Teil tiefe Löcher feinsten, weissen Staubes, der in undurchdringlichen Wolken auffliegt, wenn jemand durchfährt). Bernhard schlägt ein ordentliches Tempo an, kombiniert das aber leider nicht mit der dafür notwendigen Konzentration. Ich kann das Bulldustloch sogar als Hinterster sehen, er gerät hinein und schafft es leider nur bis fast zum Ende. Wie sich der Staub etwas legt, ist er glücklicherweise bereits wieder auf den Beinen. Mensch und Maschine sind unbeschädigt, so dass wir uns wenig später den letzten Kilometern zu unserem Lagerplatz am Catfish Waterhole zuwenden.



Der Lagerplatz ist wunderschön, direkt an einem Wasserloch und frei von Touristen. Aus Baden wird jedoch nichts - laut Informationsblatt ist in sämtlichen Gewässern mit Salzwasserkrokodilen zu rechnen. Und tatsächlich: Wie ich ans obere Ende der Böschung trete, verschwinden zwei Nasenlöcher und zwei Augen rückwärts im Wasser und nur die Luftblasen sind noch zu sehen. Nach Einbruch der Dunkelheit leuchten wir mit den Taschenlampen die Wasseroberfläche ab, da die Augen der Krokodile im Dunkeln hell reflektieren sollen, und können unseren Nachbarn tatsächlich am anderen Ufer orten. Obwohl wir alle Sicherheitsregeln (2m über der Wasseroberfläche campen, kein Wasserholen / Händewaschen, etc) streng befolgt haben, ist der Schlaf in dieser Nacht nicht sonderlich erholsam - Ich jedenfalls stehe zweimal auf, um die Position des Überbleibsel aus der Zeit der Dinosaurier zu überprüfen. Dass ich das Vieh beim zweiten Mal nicht mehr lokalisieren kann, trägt nicht sonderlich zur Beruhigung meiner Nerven bei...

Nach einem weiteren Tag auf anständigen Pisten (heute etwas langsamer...) erreichen wir am Abend Coen, die Hauptstadt der Cape York Halbinsel. Den Status einer Hauptstadt unterstreicht Coen mit der Tatsache, dass es hier ganze zwei Läden gibt...



15 IRON RANGE NATIONAL PARK UND OLD TELEGRAF TRACK



Isabel: „Für den zweiten Teil des Cape York lassen wir uns Zeit und besuchen den Iron Range Nationalpark. Die Piste dorthin ist einfach zu befahren, ebenso die Wasserdurchfahrten, die eine willkommene Erfrischung darstellen. Die Chili Beach ist wahrhaftig etwas windig, aber ein wunderschöner Platz, um Davids Geburtstag zu feiern. Bernhard überrascht ihn mit einem Kuchen und kühler Pepsi. Hier gönnen wir uns einen Ruhetag und genießen die Natur, die sich von ihrer schönsten Seite präsentiert. Hier gibt auch Kokospalmen von denen wir uns frische Früchte pflücken, die herrlich schmecken.

Der einzige Wehrmutstropfen sind die Krokodile, die das Schwimmen im Meer zu einer Exklusivangelegenheit für Malcom Douglas und Mr. Dangerous (Steve Irvin) machen. In der Nähe entdeckt David (das heisst er stolpert darüber, wie er mit Isabels KTM am Strand entlang heizt) ein paar verlassene Gebäude einer Aboriginal Community. Wieder ein Zeuge der verfehlten Australischen Sozialpolitik: Man hat entschieden, dass kein Australier obdachlos sein soll und den Aboriginals für Milliarden von Dollars Häuser in den Wüsten und im

Dschungel gebaut – ohne sie zu fragen, ob sie überhaupt in Häusern leben möchten. Das tun sie nicht, und deshalb gammeln die Baracken jetzt vor sich hin...



Den Rückweg fahren wir über den Frenchmans-Track, der laut Reiseführer recht steinig und etwas sandig sein soll, laut Ranger mit unseren Bikes völlig easy zu befahren sei. An der ersten Flussdurchfahrt beginnt für Bernhard und mich das grosse Zittern: die Ein- sowie auch die Ausfahrt sind recht steil und der Fluss ist knietief und sehr steinig! Mit Davids Unterstützung meistern wir diese Passage aber letztendlich und kommen heil auf der anderen Seite an.

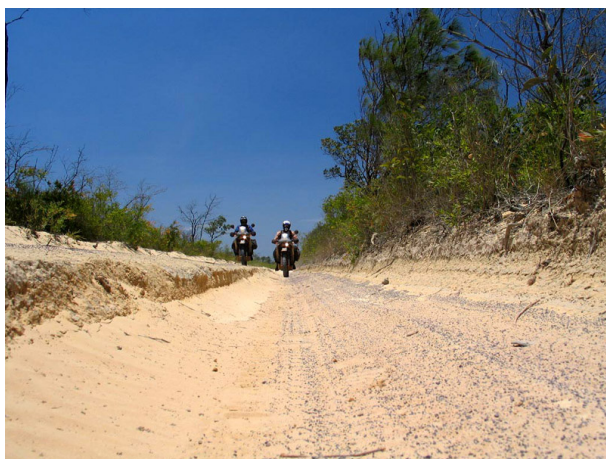


Auf der Telegraph Road trinken wir bei der Moreton Station erst mal "es chiëls Coci" (eine kühle Cola) und fahren dann noch die 40 Kilometer bis zur Bramwell Junction. Dort gibt es laut Karte seit Beginn 2003 einen Camping, ein Motel, einen Laden, warmes Essen und Benzin. Dort angekommen schauen wir etwas verduzt auf die Baustelle, die vor uns liegt. Das Benzinfass steht auf Stützen auf einem Dreckhaufen, der fahrbare Fastfoodstand ist gerade geschlossen und der Laden besteht aus drei grossen Tiefkühltruhen die in einer Wellblechhütte stehen, die dem Inhaber der graslosen Ebene zusätzlich als Unterkunft dient. Andere Behausungen ausser einigen Zelten sind nicht sichtbar. Die Sanitären Anlagen sind rein provisorisch, wobei einige der Duschen und Toiletten sogar abgeschlossen werden können!

So. Endlich geht es richtig los. Der Telegraph Track beginnt gleich hier beim "Campingplatz" und wir sind froh am Tag zuvor die 40 Kilometer noch zurückgelegt zu haben. Es beginnt ganz gemütlich mit einer guten schmalen Piste, doch bald kommt das erste Sandfeld, wo ich meine Adventure zum ersten Mal ganz sanft zu Boden gleiten lasse, weil meine Beine den Boden um Zentimeter verfehlen. Sofort ist jedoch ein starker Mann zur Stelle, der mir hilft, das voll beladene Moped wieder aufzustellen.

Die Auswaschungen auf der Strasse machen allen riesigen Spass zu fahren, ebenso die Wasserdurchfahrten und auch landschaftlich bietet der Track einiges. Nur die Ausfahrt am Gunshot River hat in sich. David fährt einfach hoch, ich bin zu langsam, da grosser Respekt vorhanden ist vor den Auswaschungen in der steilen Auffahrt, und Bernhard macht einen spektakulären Abgang, wie sein Vorderrad in einem Loch "hängen" bleibt. Die Aktion fordert den Reissverschluss von meinem Tankrucksack, die Fahrer kommen ungeschoren davon.

Wir übernachten an den Elliot- / Twin Falls. Ein Stück vom Paradies mitten im Dreck und dazu fast touristenfrei. Das beste daran ist jedoch, dass es in der Nähe von Wasserfällen keine Krokodile gibt, da sie sich im unruhigen Wasser schlecht orientieren können (Auf jeden Fall glauben wir den beiden badenden Australiern diese Erklärung und geniessen selbst ein Bad). Den zweiten Teil des Telegraph Tracks fahren wir mit Genuss und ohne Probleme. Sogar über eine wahnsinnig Vertrauen erweckende Brücke schieben wir die Motorräder unfallfrei.







Den Jardine River, der bekannt ist für seine Fülle von Krokodilen überqueren wir mit der Fähre. Sie wird von Aborigines betrieben, die genau wissen, wie sie den Touristen um sein Geld erleichtern können (1 Moped: 33 AUD, ein Auto 88 AUD für keine 50 Meter Flussüberquerung).

In Seisia haben wir auf dem Camping vom Zelt her Meeresblick und auf dem Platz eine Art Hütte mit Spülbecken und Ablagefläche. Natürlich fahren wir nach einem Ruhetag auch zum Cape York, dem nördlichsten Punkt Australiens, und machen das Beweisfoto. “



16 BAMAGA UND UNSER WEG NACH KARUMBA



Nach ein paar Ruhetagen am Strand von Seisia stehen wir am Wendepunkt unserer Reise: Von nun an sind wir auf dem Rückweg nach Perth, entlang der australischen Nordküste. Zuerst müssen wir allerdings mal wieder von der Cape York Halbinsel runter. Wir entschlossen uns, diesmal der Bamaga Road zu folgen, die nach der Substitution der Telegrafienlinie durch Richtfunkantennen in den 80er-Jahren als Ersatz für den Telegraph Track (die Flussdurchfahrten umgehend) durch den Busch gewalzt wurde. Die Bamaga Road lässt sich tatsächlich etwas schneller befahren, ist aber alles andere als eine Freude:

Sie besteht fast ausschliesslich aus verspurtem Sand und hier verkehren all die Stadtaustralier, die sich ohne jegliche Erfahrung einen brandneuen Geländewagen gekauft haben und das Cape York in Rekordzeit erreichen wollen. Die Jungs kommen dann mit massiv überhöhter Geschwindigkeit in herrlichen Drifts um die Kurve, zum Teil auf der falschen Seite der Piste, und sind dann schnell mal ziemlich überfordert, wenn sie ein entgegenkommendes Fahrzeug entdecken. An dieser Stelle empfehlen wir jedem, der das Cape York besuchen möchte, genügend Zeit einzuplanen, um den Telegraph Track in beiden Richtungen zu machen: Erstens ist das Abenteuer und das Naturerlebnis grösser und zweitens ist der Telegraph Track in diesem Sinne viel sicherer.

An den Fruitbat Falls machen wir Mittagspause und erfrischen uns im kühlen Wasser unterhalb des Wasserfalls. Gegen Abend treffen wir auf der Moreton Telegraf Station ein, wo wir uns für die Nacht in einem Safarizelt (mit Bett - das erste seit Alice Springs) einmieten.

Nächstentags wollen wir Weipa, die grösste Bauxitmine (Aluminium) der Welt erreichen, von wo wir mit einem Containerschiff nach Karumba reisen werden. Bald treffen wir auf die Peninsula Developmental Road nach Weipa, die in erstklassigem Zustand ist. Entlang der Piste treffen wir immer wieder auf - wie üblich nicht eingezäunte -

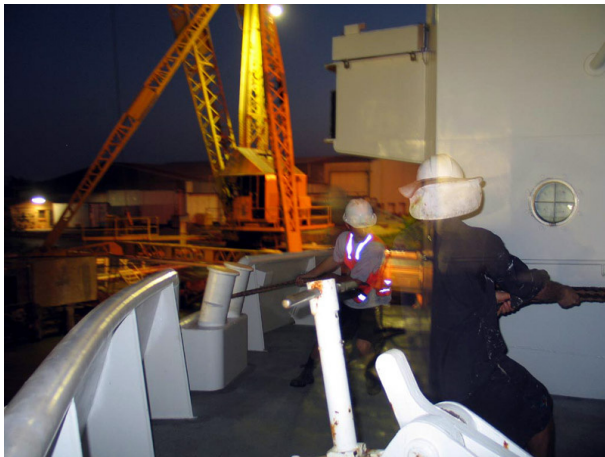
Rinderherden. Hier ist immer Vorsicht geboten: Wenn die Rinder unsicher werden, dann rennen sie nicht von der Gefahr (also Piste, Motorräder) weg, sondern zur Herde. Man kann also sicher sein, dass immer entweder der linke oder der rechte Teil der Herde über die Piste rennen wird, wenn man näher kommt.



Weipa selbst ist keine Gemeinde, sondern ein überdimensionales Minencamp. Es sieht zwar wie eine Kleinstadt aus, in Wahrheit wird aber alles, was mit Öffentlichkeit zu tun hat, von der Minengesellschaft Comalco finanziert: Das Spital, die Feuerwehr, die Strassen, der Flughafen, der Camping, der Golfplatz und die Motocrosspiste. Die Leute können hier keinen Bürgermeister wählen, weil es keinen gibt - Comalco macht die Regeln und die Gesetze (natürlich im Rahmen des Legalen). Eine Handvoll Polizisten sind das Einzige, was daran erinnert, dass Weipa auf australischen Territorium liegt. Wenn einst (vermutlich erst in etwa 70 Jahren) der Leasingvertrag mit dem Landbesitzer - den lokalen Aboriginals - ausläuft, wird Weipa dem Erdboden gleichgemacht und renaturisiert - für einen jahrhundertealte Städte gewohnten Europäer völlig unvorstellbar.



Wir geben unsere KTMs bei der Frachtgesellschaft ab und buchen eine Tour durch die Mine, wo das Bauxit im Tagebau abgebaut wird. Da wir die einzigen Passagiere sind, stellt uns der Busfahrer eine ganz persönliche Tour zusammen und erklärt uns all die Abläufe vom Abbau über den Transport bis zur Renaturisierung durch lokale Pflanzen und wirtschaftlich interessante Hölzer wie Mahagoni und das termitenresistente Cooktown Ironwood. Wie wir von der Tour zurückkommen sind unsere Mopeds bereits verladen und wir können an Bord gehen. Thyssen, der Schiffskoch, zeigt uns unsere Kabine (die einzige für Passagiere) und erklärt uns, wo wir auf dem Schiff hindürfen und wo nicht. Kurz nach dem Ablegen gibt es Abendessen, während dessen Verlauf wir die ganze Besatzung (6 Mann) kennen lernen - natürlich ausschliesslich mit Vornamen. Während dem Tag auf See führt uns der erste Ingenieur durch das ganze Schiff, inkl. Maschinenraum (David ist im Element) und Kommandobrücke. Nach Sonnenuntergang legen wir in Karumba an und die Besatzung beginnt mit dem Entladen der Container. Mit einem bootseigenen fahrbaren Containerkran werden die Container auf die Pier gestellt, wo sie der Maat mit einem riesigen Gabelstapler verstaut. Anschliessend hat die Besatzung Landgang und steuert das lokale Pub an. Das Schiff wird nicht irgendwie abgeschlossen und es wird auch keine Wache zurückgelassen. Man bittet uns halt einfach, nichts anzufassen und wünscht uns eine gute letzte Nacht an Bord.



17 GULF SAVANNAH TRACK



Isabel: „Wir dürfen noch auf dem Schiff frühstücken, doch um 08.00Uhr müssen wir runter sein, denn dann beginnt eine Feuerübung. Also nehmen wir unsere Mopeds aus dem Container, beladen sie und fahren eine halbe Stunde später los. In Normanton brauchen wir bereits die erste Pause, denn wir fühlen alle noch das schwanken des Bootes unter uns. Gott sei Dank lässt dieses Gefühl allmählich nach und wir starten nachdem wir unsere Wasservorräte etwas aufgestockt haben in den nächsten Abschnitt unserer Reise.“



Der Gulf Savannah Track führt von Normanton (QLD) bis nach Matarranka (NT) über 1250 km Piste. Laut Führer soll die Piste in Queensland bedeutend schlechter sein als im Northern Territory, vor allem die 150 Kilometer vor der Grenze seien besonders schlimm. Guten Mutes nehmen wir die Strasse gegen Mittag unter die

Räder und stellen bald fest, dass dies ein Fehler war. Um 13.00 Uhr wird's unangenehm warm und eine Stunde später bläst ein heisser Wind ins Gesicht. Wir machen Mittagspause im spärlichen Schatten eines Eukalyptus, schwitzen und nerven uns tödlich ab der Unmenge von Fliegen und stechendem Ungeziefer, das uns das Leben zusätzlich erschwert. Gegen 15.30 Uhr raffen wir uns wieder auf, denn jetzt haben sich einige Wolken vor die Sonne geschoben und es wird erträglicher zum Fahren. Wir überqueren einige wasserlose Furten und erreichen am späten Nachmittag Burktown, wo wir auf dem Camping einchecken. Dort erfahren wir auch, dass es heute 41,7 Grad warm war!

Am nächsten Tag machen wir uns bezüglich der Piste auf alles gefasst, müssen jedoch feststellen, dass sie in den letzten Jahren ausgebessert wurde und die schlimmsten Passagen sogar geteert sind.

Wir erreichen die Grenze QLD/NT ohne Probleme und campen in Wollogorang. Auch hier gibt's Frösche auf der Toilette, allerdings sind hier die Exemplare grösser und zahlreicher als am Cape York. Ausserdem sind sie bevorzugtes Schlangenfutter und man wird als Besucher gebeten, den Toilettendeckel zu schliessen, damit die Frösche nicht ins Klo kommen. Die Mühe ist umsonst, denn sie mögen auch die ständig tropfenden Wasserhähne der Duschen und Lavabos.



Auf den nächsten Kilometern finden wir sogar einige Wasserdurchfahrten, die trotz des wenigen Nass Spass machen und eine willkommene Abwechslung zum Staub darstellen. Hinter der Furt steht ein uralter Landcruiser auf der Piste und zwei Männer beugen sich über den Motorblock. Die Reifen können sich wahrscheinlich nicht mehr daran erinnern, irgendwann mal Profil gehabt zu haben und die Führerkabine ist wohl schon vor einiger Zeit einer Flex zum Opfer gefallen. Vor dem massiven Bullbar sind zwei alte Reifen befestigt. Wie es sich im Outback gehört, bieten wir unsere Hilfe an, wovon die beiden natürlich keinen Gebrauch machen. Wir plaudern ein bisschen und die beiden erzählen uns, dass sie hier im Busch ausserhalb des Farmlandes als Bullcatcher arbeiten. Das heisst, sie fahren den ganzen Tag durch den Busch auf der Suche nach wilden Bullen. Sehen sie einen, so fahren sie ihm hinterher und rammen ihn schliesslich von der Seite. Er fällt dann (meistens) um, sie springen vom Auto und fesseln ihn (it's a good job, it's hard but it's fun, if you like the danger!). Auf die Frage, was sie dann mit den Bullen anschliessend machen, schauen sie uns nur etwas mitleidig an: „Hamburger!



In Borroloola entscheiden wir uns, auf der Teerstrasse weiterzufahren, da ich mich nicht so recht entscheiden kann, ob ich das Frühstück bei mir behalten soll. Nach dem langweiligsten Stück Strasse, das wir je gefahren sind, erreichen wir den Stuart Highway und setzen nach einer Mittagspause im Pool vom Highway-Inn Roadhouse den Weg bis nach Matarranka fort. Dort geniessen wir den herrlichen Thermalpool und auch hier sind wir wieder einmal fast allein.“



18 KATHRIN GORGE UND KAKADU NATIONAL PARKS



Bevor wir Darwin ansteuern, steht uns noch eine touristische Etappe bevor. Wir besuchen als erstes den Kathrin Gorge National Park, der hauptsächlich die 13 Schluchten des Kathrin Rivers umfasst. Je nach Zeit, Geld, Lust und Laune können die Schluchten als Passagier von Motorbooten oder auf eigene Faust mit dem Kanu besichtigt werden. Für die weiter entfernten Schluchten müssen mehrere Tage eingeplant und eine Bewilligung vom Ranger eingeholt werden. Wir entscheiden uns für einen einfachen Halbttag mit dem Kanu in die vorderste Schlucht. Dafür werden wir mit Atem beraubender Natur und reichlich Schatten zwischen den schroffen Gesteinsformationen belohnt. Da wir sowieso am Ende der Saison da sind, sehen wir während des ganzen Nachmittags nur eine Handvoll Kanus und gerade mal zwei Motorboote - also gar nicht notwendig, tiefer in die Schluchtenwelt einzutauchen. Steile Felswände wechseln sich ab mit bewaldeten Böschungen und Sandbänken, wo die Süßwasserkrokodile momentan ihre Nester angelegt haben. Leider sehen wir davon lediglich die Schilder, die davor warnen, die Sandbänke zu betreten (Nester bewachende Krokodilmütter sind offenbar extrem aggressiv), und ein paar ganz schlaue Touristen, die sich neben diesen Schildern fotografieren lassen.



Abends bekommen wir auf dem Campingplatz Besuch von einigen Wallabies, die offensichtlich jegliche Scheu vor dem Menschen verloren haben. und nach Einbruch der Dunkelheit zu Duzenden auf den Wiesen grasen. Uns ist klar, dass die Tiere nur so zutraulich sind, weil sie immer wieder von Touristen gefüttert werden und weil die Wiesen hier auch in der Trockenzeit bewässert werden. Trotzdem geniessen wir es, diese Tiere so nahe und so ausgiebig beobachten zu können.

Wegen der langsam unerträglich werdenden Hitze beschliessen wir, dem Kakadu National Park nur einen kurzen Besuch abzustatten, und danach ein Backpackers mit Aircondition in Darwin zu beziehen. Wir übernachten beim Gunlom Wasserfall, der in der Regenzeit wahrscheinlich ein Riesenschauspiel ist - am Ende der Trockenzeit rinnt allerdings nur sehr, sehr spärlich Wasser die imposante Felswand hinunter. Unterhalb des Wasserfalls liegt ein herrlich kühler Pool, der lediglich von Süßwasserkrokodilen bewohnt ist und sich somit zum Baden eignet. Der Badespass wird dann allerdings von etwa 10cm langen Fischen etwas relativiert, die an den Füßen und Knien zu knabbern beginnen, sobald man sich mal einen Moment nicht bewegt. Ein sehr steiler und schroffer Weg führt zum oberen Ende der Felswand, wo sich dass Wasser im Laufe der Jahre seinen Weg durch die steinerne Barriere gefressen hat und nun von Becken zu Becken fließet, bis es dann am Ende über die Felswand in den Pool hinunterstürzt (oder im Moment eben rinnt). In den folgenden Tagen schauen wir uns noch die Barramundi Falls und verschiedene Höhlenmalereien der Aborigines an.





Der Kakadu ist mit Sicherheit einen längeren Aufenthalt wert, aber die momentan herrschenden Temperaturen und die allgegenwärtigen, rekordverdächtig lästigen Fliegen schmälern das Vergnügen doch ganz gewaltig. Nun denn, wir sind alle noch jung und werden den gewaltigen Naturschauspielen und kulturellen Vermächtnissen der Aborigines wohl ein andermal zu einer geeigneteren Jahreszeit einen zweiten Besuch abstatten.

19 DARWIN



Isabel: „Wir erreichen Darwin in der Mittagszeit und können von dem angeblich angenehm kühlen Küstenklima überhaupt nichts bemerken. Es ist sehr warm und vor allem feucht. So freuen wir uns alle auf ein klimatisiertes Backpackers mit Bett und Dusche. Nach kurzer Suche entscheiden wir uns für die Gecko Lodge, die einen angenehmen Eindruck auf uns macht. Es gibt da beispielsweise jeden Morgen frische Pfannkuchen mit Unmengen von verschiedenen Saucen. Das Zimmer hat eine Klimaanlage. Allerdings werden wir gebeten, diese nur von 19.00 bis 07.00 Uhr zu benutzen. Da wir die Anlage aber selbst bedienen können, läuft sie meistens den ganzen Tag, da die Wärme sonst einfach unausstehlich ist.

Untertags besichtigen wir einige Museen, die sich hauptsächlich um den zweiten Weltkrieg drehen. Als die Japaner damals von den Pazifikinseln und Neuguinea erste Angriffe auf Australien starteten, bekam Darwin das Meiste davon ab. Nach dem Krieg war Darwin fast vollständig zerstört. In verschiedenen Museen können sehr interessante Dinge aus dieser Zeit besichtigt werden. Zum Beispiel unterirdische Öltanks, die man begehen kann, ein Gefängnis, das während dem Krieg als Militärbasis diente (Auf dem Bild stehe ich gerade im Eingang zum Frauengefängnis - man beachte dazu den "Stewi") und ein Militärmuseum, das sich in einem alten Bunker befindet. Hier entdeckt David einen kleinen Spähpanzer, auf dem er im zarten Alter von 12 Jahren auf Zypern mit ein paar britischen Soldaten mitfahren durfte. Daneben gibt es in Darwin auch noch ein sehr grosses Fliegermuseum, an dem man mit David natürlich nicht vorbeigehen kann.



Darwin hat aber noch mehr zu bieten, unter anderem ein reges Nachtleben und Kinos. Wir können es uns nicht verkneifen und sehen uns den dritten Teil von Matrix an. Abgesehen davon, dass die Klimaanlage auf Arktis programmiert ist und es keine Pinkelpause gibt, haben wir den Film bei Cola und Popcorn sehr genossen.



Hier in Darwin treffen wir auch Sandrine und Stefane wieder, zwei Schweizer aus dem Waadtland, die mit ihrem 25-jährigen Landcruiser bereits neun Monaten Afrika und einen Monat Australien bereist haben (Siehe unter: <http://www.toyotaworldtour.com>). Wir verabreden uns auf ein Abendessen an der Werft. Dort dürfen wir das selbst umgebaute Auto der beiden besichtigen, was besonders die Herren sehr interessiert. Während des Essens tauschen wir unsere Erfahrungen und interessante Geschichten aus und verbringen einen gemütlichen Abend zu fünft.



Weiter erleben wir hier die ersten heftigen Regenschauer der Vorregenzeit. Sie kommen immer erst nachmittags, sind enorm heftig und dauern ca. eine halbe Stunde. Sie erinnern uns daran, dass wir zu Hause den feucht-nassen Herbst verpassen, mit seinen farbigen Blättern und den nebligen Tagen.“

20 LITCHFIELD NATIONAL PARK UND GIBB RIVER ROAD



Wir starten bei stark bewölktem Himmel und es wird uns klar, dass die Regenzeit hier in Darwin wohl nicht mehr allzu lange auf sich warten lassen wird. Die ersten Regengüsse haben die Natur auch schon sehr ergrünen lassen und Australien präsentiert sich plötzlich von einer ganz anderen Seite.

Wir verbringen die Nacht an den Wangi Falls im Litchfield National Park. Auch hier gibt es Süßwasserkrokodile, was die zahlreichen Pauschaltouristen aus Italien und dem restlichen Europa zu teilweise ziemlich infantilem Gekreische beim Baden animiert.

Wirklich ein Krokodil gesehen hat aber garantiert keiner - die wollen doch auch ihre Ruhe haben.

Nachdem meine Adventure ihren 30'000sten Kilometer gefeiert hat (und immer noch rüstig, die Gute), besichtigen wir die Magnetic Termite Mounds, Termitenhügel, die alle streng auf der Nord-Süd-Achse ausgerichtet sind, um die Temperatur infolge der Sonneneinstrahlung untertags möglichst konstant zu halten.



Wir verlassen den Litchfield National Park, folgen dem Stuart Highway nach Süden und biegen in Kathrin auf den Victoria Highway in Richtung Western Australia ein. Langsam kommen wir ins Land der Baobabs (eine nur in Westafrika, auf Madagaskar, in den Kimberleys und im Winterthurer Stadtpark vorkommende Baumart), unter denen Gregory's Tree wohl der berühmteste sein dürfte: Augustus Charles Gregory hat hier mit seinen Männern vom Oktober 1855 bis zum Juli 1856 campiert, nachdem ihr Boot während der Erkundung des Victoria Rivers Schiffbruch erlitten hatte. Kurz vor Victoria River bricht an Bernhards Vorderrad eine Speiche - die erste auf dieser Reise und die erste unserer Motorradkarrieren (OK, die sind noch ziemlich jung) überhaupt. Da uns der Händler unseres Vertrauens (<http://www.motoshop-zachmann.ch>) glücklicherweise ein paar Ersatzspeichen mitgegeben hat, ist das Problem mit einigen Handgriffen und etwas gut gemeinter Gewalt schnell behoben, so dass wir noch vor Einbruch der Dunkelheit den Campingplatz beim Roadhouse erreichen.



Nach Kununurra biegen wir auf die Gibb River Road durch die Kimberleys ein, das letzte Stück Piste auf dem Weg nach Perth und seines Zeichens 300km Abkürzung gegenüber dem asphaltierten Highway. Entlang der Gibb River Road gibt es zahlreiche wunderschöne Schluchten und Wasserfälle auf privatem Farmland zu besichtigen. Leider sind die Farmen jedoch vom 1. November bis zum 1. April wegen der Regenzeit verlassen. Man verspricht

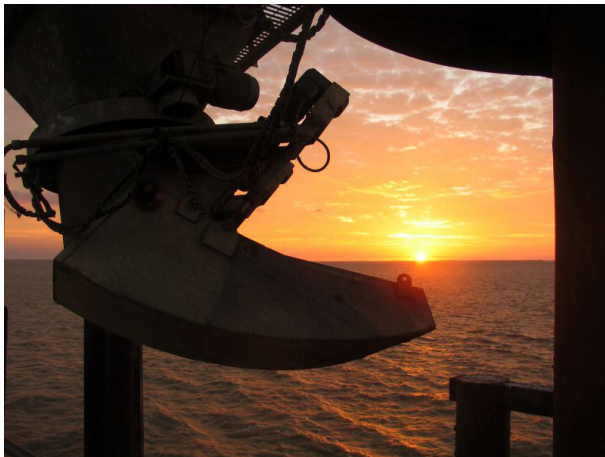
uns aber, dass die Ellenbrae Station offen sei, so dass wir dort nach 250km Piste übernachten könnten. Bei der Ellenbrae Station werden wir dann allerdings von einem geschlossenen Gatter und Schildern mit freundlichen Aufschriften wie "Keep out" und "Entering at your own risk" empfangen. Da wir uns auf die Angabe verlassen haben, ist unser Wasservorrat etwas knapp bemessen. Bis zum nächsten Roadhouse sind es zwar nur noch 180km, trotzdem möchten wir diese Strecke mit einigen Litern Wasser für alle Fälle angehen. Wir beschliessen, die einladenden Schilder zu ignorieren und finden tatsächlich einen Wasserhahn, der unsere Wassersäcke mit trübem und widerlich stinkendem Wasser auffüllt. Wir sind zwar mit einem Katadynfilter zur Wasserentkeimung und Mikropurchasemikalien zur Konservierung ausgerüstet, hoffen aber trotzdem, dieses Wasser 180km weiter unangetastet wieder ausschütten zu können.

Wir nehmen also das letzte, von einem kürzlich niedergegangenen Gewitter etwas aufgeweichte Stück Piste unter das, was nach 10'000km noch von den Stollen an den vorderen Deserts übriggeblieben ist.

Das Mt Barnett Roadhouse erreichen wir um 15.55Uhr - nur fünf Minuten bevor das Roadhouse schliesst. Wir werden aber noch mit Benzin, ein paar Beef Pies und Cola ausgerüstet und können noch auf dem Camping (mit dem einzigen, zu dieser Zeit zugänglichen Naturpool der Kimberleys) einchecken.



Tags darauf erreichen wir nach einem kurzen Zwischenstopp beim wohl grössten Termitenhügel der ganzen Reise Derby, das ausser einem Steg zum Verladen von Bleierz und zum Beobachten von phantastischen Sonnenuntergängen kaum etwas zu bieten hat. Wir verlassen Derby um 07.00Uhr früh, während Bernhard nochmals etwa 100km auf der Gibb River Road zurückfährt, um die schönsten Baobabs auf einen Schwarzweissfilm zu bannen. Wir machen kurz Halt beim Prison Tree, einem gigantischen und hohlen Baobab, in den Polizisten und Sklavenhändler einst Aborigines eingesperrt hatten. Gleich daneben steht die angeblich längste Viehtränke der Welt, die als Fotomotiv einiges mehr hermacht als der Prison Tree. Nach zwei Stunden Fahrt auf einer unglaublich langweiligen Strasse (langsam haben wir die ewig geraden Strassen mit den sanften Kurven wirklich gesehen - Ein Königreich für eine enge Schweizer Passtrasse!) parkieren wir die beiden Adventures vor der Touristeninformation von Broome, wo wir uns betreffend Campingplätzen beraten lassen. Das Hauptkriterium ist klar: Ein Pool muss her!



21 BROOME



Im 19ten Jahrhundert beherrschte Broome 80% des weltweiten Perlen- und Perlmutmarktes. Vorwiegend Chinesen, Japaner und Malayen wurden als Taucher angestellt und die Sterblichkeit unter den Tauchern war enorm hoch. Heute zeugen nur noch der chinesische, der japanische und der muslimische Friedhof mit total über 1'000 Gräbern.

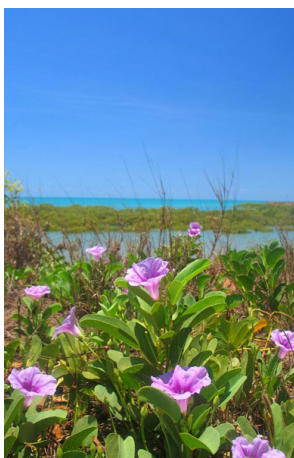
Isabel: „Hier in Broome gibt es bereits wieder Anzeichen dafür, dass wir uns in einer Stadt befinden. Es gibt zwei grosse Einkaufszentren und verschiedene Take-Away's.

Allerdings machen auch hier um 17.30 Uhr alle Läden einschliesslich der Cafés dicht und nur in den Pubs ist noch Licht zu sehen. Natürlich haben auch einige Restaurants geöffnet, doch es ist eindeutig Nebensaison und kein Lokal ist wirklich voll. Am ersten Abend stellen wir ausserdem fest, dass der reguläre Bus nur bis 18.00 Uhr fährt. Wer danach noch mit öffentlichen Verkehrsmitteln fahren will, muss den Nachtbus benützen, der ebenfalls nur ein Mal pro Stunde fährt, dafür einen Dollar mehr kostet. Broome liegt übrigens direkt am Meer und besitzt einige schöne Plätze.

Hier können endlich auch Hovercraft-Touren gebucht werden (in Karumba und anderen Städten wird dies, wenn überhaupt noch nur in der Hochsaison angeboten) und David ist sofort begeistert. Wir entscheiden uns, so eine Tour mitzumachen. Der Tourist wird dem Strand entlang gefahren, auf alle möglichen Felsen und ein unspektakuläres Wrack aufmerksam gemacht, erfährt dabei auch einiges über Broomes Geschichte und kann als Höhepunkt der Tour versteinerte Dinosaurierspuren am Strand besichtigen.



An einem Nachmittag besuchen wir die Krokodil Farm von Malcolm Douglas. Schliesslich haben wir bis jetzt noch keines dieser Tiere in voller Grösse gesehen und sind mal gespannt auf diese Überbleibsel aus der Urzeit. Auf der Farm sollen 20 verschiedene Krokodilarten heimisch sein, wovon wir allerdings nichts bemerken, was vielleicht auch daran liegt, dass die Tiere sich bei dieser Hitze lieber unter Wasser aufhalten und so von den meisten maximal die Schwanzspitze zu sehen ist. Wir beobachten die Fütterung und erfahren vom Guide einige interessante Details über Krokodile. Zum Beispiel jagen Krokodile selten wirklich. Meist töten sie zwecks Revierverteidigung und entscheiden dann, ob die erlegte "Beute" gefressen wird oder nicht. Das Hirn der Tiere ist hat die Grösse einer Wallnuss und der Führer meint, sie seien wirklich recht dumm.



Abends bestreiten David und ich ein Mini Golf Turnier mit 18 Löchern, was die Beschäftigung für weitere drei Abende darstellt. Es entwickelt sich zu einem richtigen Sport, das Ergebnis des Vortages um mindestens einen Schlag verbessern zu können. Bernhard vergnügt sich derweilen anderweitig, unter Anderem mit einem Kinobesuch und viel Relaxen.

Auch die Cable-Beach muss besucht werden. Erstens ist sie der Hausstrand unseres Campings und zweitens soll sie sehr schön sein. Also machen wir uns am Abend auf dem Weg, um uns den Sonnenuntergang anzusehen. Sowie

die Sonne weg ist, spazieren wir zu dritt noch etwas dem Wasser entlang und sehen plötzlich eine ca. einen Meter lange Wasserschlange im seichten Wasser liegen, die mit jeder Welle der kommenden Flut näher an den Strand gespült wird. Wir sind uns nicht sicher, ob das Tier überhaupt noch lebt, doch zwischendurch sind spärliche Bewegungen zu erkennen. Da stellt sich uns die Frage, ob sie es möglicherweise alleine nicht mehr zurück ins tiefere Wasser schafft, denn sie wirkt erschöpft. Also werfen wir sie mit einem Stock ins tiefere Wasser, was sie zu recht aggressiven Drohgebärden veranlasst und gar nicht mehr erschöpft aussehen lässt. Daraufhin verschwindet sie mit vollendeter Eleganz in den Fluten. Irgendwie sind wir plötzlich nicht mehr so sicher, ob wir das arme Tier gerettet oder beim Nickerchen gestört haben.“



22 PILBARA



Ursprünglich war ja geplant, von Broome entlang der 80-Miles Beach zu fahren. Da unsere Reifen allerdings nur noch ein absolutes Minimum an Profil aufweisen, verschieben wir dieses Abenteuer auf die Strecke Nouadhibou-Nouakchott in Mauretanien, die wir sicher eines Tages mal machen werden. Einen Abstecher vom Great Northern Highway zum 80-Miles Beach Caravan Park lassen wir uns aber dennoch nicht nehmen. Der Campingplatz ist fast leer und der Strand macht einen komplett unberührten Eindruck. Angeschwemmte Muscheln, Schwämme und Korallentrümmer vermögen unser

Interesse den ganzen Nachmittag zu absorbieren.





Für mich steht jetzt einer der Höhepunkte der Reise bevor: In der Pilbara werden nicht nur ungeheure Mengen an Eisen und anderen Erzen abgebaut, verarbeitet und verschifft, sondern auch Meersalz gewonnen und Erdgas gefördert. Das erste Ziel in der Region ist Port Hedland, wo die längsten regelmässig verkehrenden Züge der Welt Eisenerz von den Minen im Landesinnern zum Hafen transportieren (Allerdings behauptet man das in Mauretanien von den dortigen Erzzügen ebenso – das zu klären wäre eigentlich ein guter Grund für die nächste Reise). Die Züge bestehen aus bis zu sechs dieselektrischen Lokomotiven und 312 Eisenerzwagen (zu je 120 Tonnen). Die Vorbeifahrt eines solchen Zuges dauert mehrere Minuten und ist zweifellos ein unvergessliches Erlebnis. Die Wagen werden dann am Hafen je drei zusammen ausgekippt und das Erz auf gewaltigen Haufen bis zum Verladen zwischen gelagert. Die Schiffe fassen bis zu 260'000 Tonnen Erz und müssen nach genau definierten Vorgaben beladen werden, damit sie dabei nicht zerbrechen oder kentern. Im Hafen werden auch riesige Mengen an Meersalz umgeschlagen, die in gewaltigen Verdunstungsbecken ausserhalb der Stadt gewonnen werden ("For the ice on the roads in Europe, you know, mate?"). Bernhard beschliesst hier, uns zu verlassen, um in Exmouth einen Tauchkurs zu absolvieren.



Nach einem Aufenthalt in Dampier (noch eine Eisenerzverladeanlage und gigantische Erdgasförderanlagen), machen wir uns auf den Weg nach Coral Bay am Ningaloo Reef, wo man vom Strand aus im Riff schnorcheln können soll. Wir kommen allerdings nicht sehr weit, da beim Nanutarra Roadhouse die Karkasse von meinem Hinterreifen das Licht der Welt erblickt. Da haben wir also mal wieder etwas Wichtiges gelernt: Beim Metzeler MCE Karro kommt nach "wenig Profil" nicht "kein Profil", sondern eben "Karkasse". Wir haben absolut keine Erfahrung, wie weit wir damit noch kommen, immerhin sind es bis zum nächsten Motorradreifenhändler in Carnarvon noch über 500km. Es ist allerdings bereits zu spät, jetzt noch etwas zu organisieren, so dass wir uns auf dem Camping einquartieren. Das Nanutarra Roadhouse ist definitiv kein Platz zum längeren Verweilen: Die Campingwiese ist ein von Rindern versch... Stück Wiese ohne Schatten und die Toiletten und Duschen erreichen schon fast den nordafrikanischen Standard. Dafür sind die Preise gut anderthalbmal so hoch wie üblich (natürlich gemessen an den anderen Roadhouses - nicht am nordafrikanischen Standard).

Am nächsten Morgen rufen wir Westcott Motors in Carnarvon an, der einzige Laden, der im Umkreis von 500km Motorradreifen verkauft und an diesem Tag gewillt ist, das Telefon abzunehmen. Die nette Kylie verspricht uns, einen Reifen passender Dimension aufzutreiben und dem nächsten Kurier nach Darwin mitzugeben. Zwei Stunden später hat sie dann allerdings die ernüchternde Antwort für uns, dass der Kurier erst am nächsten Morgen ankommen wird. Sehr schön, dann verbringen wir halt noch mal einen ganzen Tag an dieser gastlichen Stätte. Ausser Roadtrains in diversen Varianten und Rindern gibt es hier absolut nichts zu sehen. Isabel macht aus der Not eine Tugend und deckt die ganze Bekanntschaft mit Postkarten ein, während ich schon mal das Hinterrad ausbaue und den alten Reifen händisch und mangels Übung ziemlich ungeschickt demontiere. Der Mechaniker (auch Besitzer des Campings) schaut dabei etwas mitleidig zu, ich habe aber absolut keine Lust, diesem Halsabschneider noch mehr Geld in den Rachen zu werfen.

Tags darauf geht alles sehr schnell: Wir stehen auf, packen alles zusammen und wie der Kurier eintrifft, ist der Reifen mit Hilfe von Tex, dem Besitzer der Rinder, innert Minuten aufgezoogen. Keine halbe Stunde später lassen wir das Nanutarra Roadhouse in den Rückspiegeln kleiner werden.



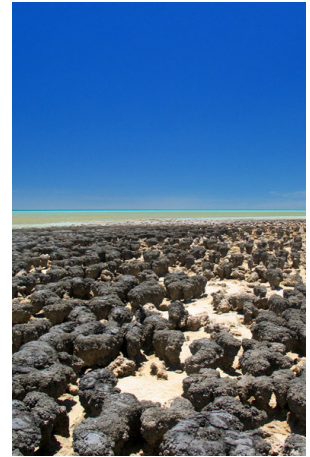


Isabel: „Wir erreichen Coral Bay und sind überrascht, wie kühl es hier ist. Mit den ganzen Motorradklamotten ist es gerade angenehm, sich irgendwo hinzusetzen und hausgemachte Pies zu essen. Allerdings werden wir von allen, die hier in der Badehose herumrennen, ziemlich schief angesehen. Na ja, so wie es aussieht, werden wir uns an die Kälte gewöhnen müssen. Nach dem Einchecken auf dem Camping machen wir uns auf die Suche nach Internet, um Bernhard mitzuteilen wo er uns wieder finden kann, wenn er seinen Tauchkurs in Exmouth absolviert hat. Danach erkunden wir die Umgebung und die Paradise Beach, wo David zuerst mal eine Sandburg baut (als Kind ist er aber nicht etwa zu kurz gekommen). Hier in Coral Bay soll es die schönsten Tauchplätze des ganzen Ningaloo Reefs geben und auch für Schnorchler gibt es eine Menge zu sehen. Selbstverständlich mieten wir uns Schnorchel, Taucherbrille und Flossen um an Paradise Beach im Riff, das dort an den Strand angrenzt, die dort 200 heimischen Riff-Fischarten zu betrachten. Leider macht uns die Ausrüstung einen Strich durch die Rechnung, denn die Brillen sind ungefähr so dicht wie die Titanic an ihrem letzten Tag und so geben wir nach einer halben Stunde mit verschwommener Sicht frierend auf. Bernhard kommt in Coral Bay an und bucht nach einigem Hin und Her einen Tauchgang mit Mantarochen. Wir geben den Schnorchelausrüstungen noch mal eine Chance und erkunden diesmal die andere Seite der Bucht, wo wir neben ganzen Schwärmen von Fischen auch Riffhaie und Rochen sehen, die uns bis auf einen halben Meter an sich heran lassen.“

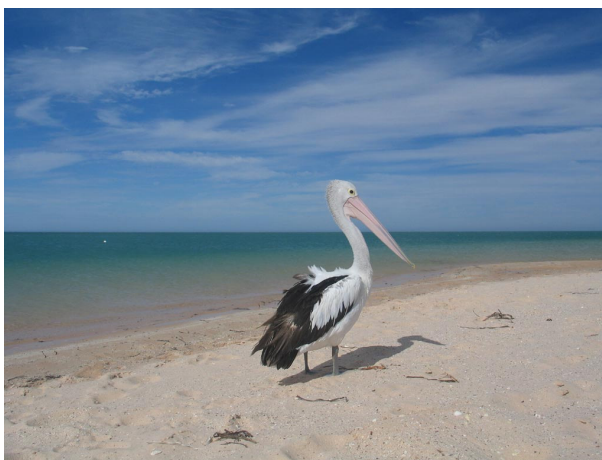


In Carnarvon wird es Zeit auch meinen hinteren T63 zu wechseln, wobei wir die freundliche Kylie gleich persönlich kennen lernen. Wir legen einen Ruhetag ein, um uns die Stadt und einige Sehenswürdigkeiten etwas näher anzusehen. Darunter ist eine Satellitenschüssel, welche die Amerikaner für das Apolloprogramm (Mondlandung) hier an der Australischen Westküste gebaut haben, und eine der ältesten Tramlinien Australiens, die zum One-Mile-Jetty, einem beinahe eine Meile langen Steg ins offene Meer führt. In dieser Zeit entschliesst sich Bernhard, dass er in Geraldton oder Perth noch einen Tauchkurs machen will und wir doch ohne ihn nach Monkey Mia fahren sollen. So trennen wir uns also erneut voneinander.

Auf der Fahrt nach Monkey Mia legen wir bei Hammelin Pool und Shell Beach einen Zwischenstopp ein. Hammelin Pool ist einer der wenigen Plätze, wo heute noch lebende Stromatoliten zu finden sind. Stromatoliten werden von Cyanobakterien gebildet, die in Kolonien auf ihren Oberflächen leben und zu den ältesten Lebensformen (mehrere Milliarden Jahre) dieses Planeten zählen. Die Shell Beach dagegen ist ein weisser Strand, bestehend aus abertausenden von kleinen Muscheln. Die harten Schichten dieser Muschelmassen wurden früher sogar für den Bau von Häusern verwendet. Das Wasser leuchtet Türkis und es weht ein permanenter, starker, kühler Wind, der uns seit Coral Bay ständig begleitet. Die Weiterfahrt führt durch eine weiterhin völlig menschenleere Gegend, über grün bewachsene Hügel roter Erde, die einen zwischendurch einen Blick aufs Meer erhaschen lassen.



Monkey Mia besteht aus einem Camping mit Bungalows, der sich direkt am Meer befindet und einer Touristeninformation, in der jede Art von Ausflügen gebucht werden können. Ausserdem gibt's einen Ausstellungsraum, der über das Delfinprojekt informiert. Die Tiere kommen täglich an den Strand und werden dort maximal dreimal täglich mit max. 20 kg Fisch (ein Viertel ihres Tagesbedarfs) bis max. 13.00 Uhr gefüttert, während den Touristen die Gelegenheit gegeben wird, die Tiere aus nächster Nähe zu betrachten. Im Anschluss an die Fütterung nehmen wir an einem Wildlife-Segeltrip teil, wo wir neben den Delfinen auch Dugongs, Wasserschildkröten und Pelikane zu Gesicht bekommen. In Monkey Mia sehen wir nun auch noch mit eigenen Augen, was wir all den Erzählungen bisher nicht glauben wollten: Es gibt tatsächlich Leute, die Australien in Bussen bereisen, wo sie tagsüber vorne sitzen und nachts hinten in sarggrossen Kojen übernachten...



50 Kilometer vor Geraldton bemerken wir, dass Davids Vorderpneu allmählich seine innersten Geheimnisse preis gibt und so fahren wir als "Verkehrshindernis" mit 80 km/h weiter, um den noch verbliebenen Gummi zu schonen. Da es bis Perth nur noch 500km sind beschliessen wir, den Reifen an der Stelle, wo die Karkasse schon durchgekommen ist, mit einem Schlauchflicker in Eigenregie etwas aufzugummieren. Danach besichtigen wir auf eigene Faust noch etwas die Stadt.



Es ist morgen, die Mopeds sind beladen, ich starte meinen Motor - und von neben an ertönt statt dem satten Sound von Davids KTM nur Geflüche. Der Grund dafür: David hat die ganze Nacht das Licht brennen lassen (den Schlüssel zieht im Outback eh niemand ab) und die Batterie ist selbstverständlich entsprechend flach. Zum Glück jedoch besitzt der Camping-Chef ein Überbrückungskabel und so können wir nach Abladen des gesamten Gepäcks von einer Kati zur anderen überbrücken. Dann heisst es wieder beladen und endlich können wir die Strecke nach Cervantes unter die Räder nehmen. Der Schlauchflick macht sich als Reifenflick erstaunlich gut und so werden noch weitere Stellen entsprechend ausgebessert. Allerdings wird am Abend die Besichtigung der Pinnacles nur mit Isabels Motorrad unternommen. Nun beginnt der letzte Fahrtag und nach total über 15'000km schliesst sich der Kreis an der Kreuzung, wo wir am ersten Fahrtag geradeaus Richtung Mekatharra gefahren sind und heute von links wieder eingebogen sind.“



24 PERTH



Wir erreichen Perth am frühen Nachmittag und quartieren uns auf dem Central Caravan Park ein, um die letzten Nächte auf unseren Thermarests geniessen und uns richtig auf unsere Betten freuen zu können. Gleich am nächsten Tag fahren wir zur Frachtgesellschaft, um unsere Adventures wieder in ihre Kisten zu verpacken. Nach 15'000km sind die KTMs noch in bestem Zustand, eigentlich bereit, um gleich noch eine Runde anzuhängen. Wir treffen ein letztes Mal mit Bernhard zusammen, der gleich am nächsten Tag allein noch in den Süden gehen will. Die letzten Tage down under verbringen wir in Perths Museen und auf seinen weihnachtlich geschmückten Strassen.

Am 21. Dezember verlassen wir Australien und ein paar Stunden später zeugt nur noch der Staub an unserem Gepäck von einer langen Reise, einer Reise durch einen Kontinent, durch faszinierende Landschaften, durch die Herzen der Aussies und auch durch uns selbst.

