

REISE

Canning Stock Route

Alfred Canning startete mit einer kleinen Gruppe Männern und Kamelen im April 1906 in Wiluna um eine neue Viehtrackroute zu erkunden. Er brauchte bis Oktober um nach Halls Creek zu gelangen. Ein Jahrhundert später startet Markus Linse mit seinem Allradler und erlebt neue Abenteuer.

Text/Fotos: Markus Linse

Was hatten wir alles für Geschichten über diesen legendären Track gehört. Von "Extrem schwierig" bis "Alles kein Problem" reichten die Auskünfte anderer Traveller, die diese Strecke schon einmal befahren hatten. Aber zuerst ein kurzer Abriss zur Geschichte der "Canning Stock Route", die ich im folgenden nur noch "CSR" nennen werde.

Der Ursprung der CSR liegt wohl im Jahr 1898. Die Viehhändler der Kimberleys im Norden durften wegen Zecken ihr Vieh nicht mehr direkt nach Derby treiben. Also dachte man an eine Route quer durch die Wüste nach Süden. Bereits zuvor waren Entdecker und Abenteurer wie Carnegie, Giles, Wells, Snell und viele andere durch dieses noch heute extrem abgelegene Stück Australien gereist. Niemand hielt es jedoch für möglich eine Route für eine Herde Rinder dort zu erschließen. Mussten hierfür doch Wasserstellen erweitert, Brunnen gegraben und Weidegründe gefunden werden.

Man entschied sich schließlich dafür, den Job einer Erkundungstour an den expeditionserfahrenen Alfred

Canning zu vergeben. Er startete mit einer kleinen Gruppe Männern und Kamelen im April 1906 in Wiluna. Er brauchte bis Oktober um nach Halls Creek zu gelangen. Im Februar 1907, im Südherbst, machte er sich auf den Rückweg nach Wiluna. Auf der Rückreise verlor er einen seiner Männer bei Waddawalla Rockhole durch einen Speerangriff eines Aborigines. Der Mann hieß Michael Tobin und sein Grab kann man auch heute noch bei Well 40 (Waddawalla) auf einer Düne besuchen. Im März 1908 schließlich startete eine größere Gruppe unter der Leitung Alfred Cannings von Wiluna aus um die Brunnen zu graben und die Route zu markieren. Der tiefste gebaute Brunnen ist 30 Meter und aus festem Stein mit Spitzhacken herausgehauen. Bis Juli 1909 hatten die Männer auf dem Weg nach Halls Creek 31 Wasserstellen erschlossen und befestigt. Weitere 21 Wasserstellen kamen einen Monat später auf dem Rückweg hinzu. Im April 1910 schickte Canning ein Telegramm nach Perth an seine Auftraggeber:

„Work completed - Canning“



Die "Stock Route" wurde nie so richtig von den Viehherden genutzt. In den 60ern schließlich versuchten ein paar Fahrzeugexpeditionen und die Army eine fahrzeugtaugliche Spur zu legen. Einige der Expeditionen mussten aus logistischen Gründen (Mangel an Sprit, Ersatzteilen und Lebensmitteln) aufgegeben werden. Die Army kapitulierte vor Regen und Schlamm. Erst als in den späten 60ern ein paar Stichstraßen und der Talawa Track existierten, war es Fahrzeugexpeditionen möglich Benzinbunker entlang der Strecke einzurichten. Man fuhr die CSR sozusagen von den bereits erschlossenen Seiten dieses Remote-Country aus an. Laut des HEMA Buches "Discover Australia 4WD" wurde die "CSR" 1968 zum ersten Mal komplett befahren. Nur ein paar wenige fuhren die Strecke in den 70ern. Erst in den 80ern, als der Benzinbunker an Well 23 sich etablierte (existiert auf Vorbestellung noch heute!) tröpfelte mehr Verkehr durch. Auch heute gilt diese Strecke als eine der längsten und einsamsten in Australien. Sie wird fast ausschließlich vom Tourismus genutzt. Nach schweren Regenfällen vor ein paar Jahren wurde die Strecke von einigen Australiern nachgespurt, indem sie eine Art Schneepflug hinter einem Landruiser herzerzten. Also immer noch eine Strecke für Enthusiasten, Abenteurer und Entdecker. Heute ist der Verkehr allerdings teilweise so stark,

dass die Polizistin in Wiluna bei der wir uns für die "CSR" abgemeldet haben gewitzelt hat: "We have to bring a set of trafficlights in..." Nun aber zur Tour: Bei immer noch kalten 15 Grad starten wir in Wiluna. Wir füllen unsere Tanks noch einmal auf, kaufen das letzte Brot bis Halls Creek und starten Richtung Pisteneinstieg. Bereits am Einstieg treffen wir auf die erste andere Truppe mit 3 Fahrzeugen. Sie sind gerade dabei ein Tässchen

Tee zu trinken und grüßen in freundlicher Aussie Manier. Zuerst geht es über privates Farmland, zum einen zu erkennen an den "No Entry" Schildern an den links und rechts abzweigenden kleinen Stationways und zum anderen an den idyllischen Windrädern, die das Wasser unermüdlich aus den Bohrlöchern nach oben in die Tanks der Viehtränken pumpen. Das Weglein ist ein gut unterhaltener Feldweg, der nur ab und an ein zu dieser Jahreszeit trockenes Flussbett quert.



An manchen Stellen wird es ein wenig steinig in den An- und Abfahrten zu den Flüssen. Als wir nach einiger Zeit Well 3A anfahren wollen um dort zu nächtigen,

staunen wir nicht schlecht. Ca 20(!) Autos stehen bereits unter den Bäumen und aus Platzmangel bauen Mopedfahrer gerade ihre Zelte auf dem Weg auf. Am Lagerfeuer sitzen Männer und Frauen beim Sundowner. Das Wasser, das wir aus dem Brunnen ziehen, stinkt nach Brackwasser. Nichts wie weg zum nächsten Buschcamp auf unserer Karte. Am Anfang der Strecke wird es nicht gerne gesehen, wenn man ein neues Buschcamp etabliert - wie gesagt, Farmland. Es gibt aber viele Gelegenheiten, bereits existierende Buschcamps, die andere schon angelegt haben, zu nutzen. Ausreichend abgestorbenes Holz für Lagerfeuer liegt am Wegesrand. Aber bitte auf die Buschbrandgefahr-situation achten! Diese wird in der

Das Wasser, das wir testhalber aus dem Brunnen ziehen, stinkt nach Brackwasser, trotz des geschlossenen Blechdeckels darüber. Nix wie weg zum nächsten Buschcamp auf unserer Karte!

Tageszeitung des jeweiligen Gebietes bekannt gegeben. Nach wenigen Kilometern weist ein Schild darauf hin, dass man die folgende Etappe nur noch mit mindestens 3 Stunden Tageslicht in Angriff nehmen soll. Campen und Nachtfahren absolut verboten auf den nächsten 3 Stunden - Privatland.

Nach den vielen alten Feuerstellen an dieser Stelle zu urteilen, sind auch vor uns schon andere in der Dämmerung hier gestrandet. Auf

Freier Blick ins Outback. Nur die tiefhängenden Wolken bedrohen uns mit neuen Regenschauern.

der anderen Seite der Piste steht bereits eine weitere Gruppe mit 4 Fahrzeugen. So viele Autos wie heute, hatten wir die Tage zuvor auf einem abgelegenen Dirt-Track (unbefestigte Strasse, manches Mal auch als Highway ausgezeichnet) in Autobahnbreite nicht zu Gesicht bekommen.

Am nächsten Morgen jedoch verläuft sich der Verkehr recht schnell auf der Piste. Die größte Gruppe an Well 3A von gestern ist wohl zum Glück in die Gegenrichtung unterwegs. Ab und an überholen sich die Gruppen beim Pausemachen. Der Versuch alle anderen Gruppen abzuhängen scheitert jedoch in den folgenden Tagen daran, dass alle Aussies mit der Sonne aufstehen. An Well 12 schließlich können wir zum ersten Mal unser Brauchwasser ergänzen. Dieses Well ist erst vor kurzer Zeit von einem der vielen australischen 4x4 Clubs renoviert worden. Neue Balken nach unten in den Grund zur Befestigung der Schachtwände und ein neuer Deckel nebst Rollenzug sind installiert worden.

Übernachtet haben wir trotz des Wassers sehr selten an den Wells. Erstens gibt es dort immer viele Fliegen, vermutlich wegen des Wassers und des Tierkots der dort trinkenden Tiere und zweitens sind dort oft schon andere.

So stoppen wir entweder kurz vor oder kurz nach den Wells. Auch andere hatten wohl bereits dieselbe Idee, denn wir können auch hier bereits vorhandene Lager nutzen. Es sind traumhafte Campsites! Fast täglich Lagerfeuer, so auch in dem Buschcamp, welches direkt unter dem Wendekreis des Steinbocks liegt. Fällt uns aber erst am nächsten Morgen auf - Danke GPS! Obwohl es bei "Durba Springs" zugeht wie auf einem Campingplatz inklusive Komposttoilette, können wir dem malerischen Übernachtungsplatz unter Bäumen zwischen hohen Felsen gelegen nicht widerstehen. Nicht vergessen: Brennholz vorher sammeln! Vor und nach diesem Topspot gibt es zwar Möglichkeiten alleine zu stehen, aber "Durba Springs" hat wirklich etwas ganz Besonderes. Auch eine Übernachtung am "Thring Rock" ist nicht zu verachten. Man kann relativ einfach

hochsteigen und weit in die Landschaft schauen. Möglichkeiten für eine gute Aussicht bieten sich des öfteren. Man kann auf ausgezeichnete "Lookouts" hinaufsteigen und die Aussicht über das weite, unbewohnte Land genießen.

An vielen Camps haben wir nachts Dingobesuche. Eines nachts stehen die Tiere direkt neben dem Auto und heulten den Vollmond an. Mit einem etwas linkischen Öffnen des Fensters vertreiben wir sie leider unbeabsichtigt. In der Aboriginal Gemeinde "Kunawariti" stoppen wir kurz, um unseren Vorrat an russischen blauem Toilettenpapier aufzufüllen. Leider gibt es dort nur weißes Toilettenpapier. Das kann man vielerorts in den Gräsern und Büschen des Outback hängen sehen, auch wenn die CSR eher zu den sauberen Routen zählt! Leute! Bitte! Ein Feuerzeug wiegt nichts und sorgt in Windeseile für eine "weißbefahrenfreie" Landschaft. (Hoffentlich nicht auch für das nächste Buschfeuer...)

Am Camp von Well 33, das etwas außerhalb der "Kunawariti" Community liegt, haben wir eine Gruppe von Australiern mit vielen Hunden getroffen. Die CSR ist im Gegensatz zu 99% der Nationalparks mit Haustieren legal zu befahren. An diesem Camp

gibt es übrigens gutes Trinkwasser im Überfluss! Wir haben hier zum ersten Mal beobachtet, wie man mit 24 Volt schweiß.

Die Gruppe mit den Hunden hat ein Auto mit Rahmenriss und kaputten Stoßdämpfern. Kurzerhand wird auf dem Schrottplatz der Community ein paar in der Länge passende Dämpfer abgestaubt und umgeschweißt, da die oberen Augen der Dämpfer nicht passen. Auch der Rahmenschaden wird so behoben. Wir sind später erneut auf das so reparierte Fahrzeug im "Bungle Bungle" Massiv gestoßen und es war immer noch fahrtüchtig!

Einen Tag nach Well 33 setzt uns der Schlamm fest. Bogged - wie der Australier sagt. Weder vor noch zurück geht es aus eigener Kraft. Zwei der Fahrzeuge der Hundegruppe vom Vortag sind zum Well 35 gefahren, das se it 2 Jahren abseits der Hauptstrecke liegt. Es hat vor 2 Jahren auf der CSR so stark geregnet,

Einen Tag nach Well 33 setzt uns der Schlamm fest. Bogged - wie der Australier sagt. Weder vor noch zurück geht es aus eigener Kraft.



Wüstenrose in voller Blüte.



Einstieg in die Canning Stock Route.

Vorsicht - Salzpflanze!





Rivercrossing - zum Glück bei Niedrigwasser!

dass Teile der ursprünglichen Strecke seitdem unbefahrbar sind. Dazu gehören auch heute noch vollständig unter Wasser stehende Wells. Kleine Seen gibt es dort zu bestaunen, mit Schilf und dem dazugehörigen Schlick! Vorsicht! Die beiden Fahrzeuge kommen uns auf dem Weg zu Well 35 entgegen. Sie sind umgedreht, nachdem bei einem der beiden das Wasser über die Motorhaube kam und der Untergrund zu viel Widerstand leistete. Gerade noch so aus eigener Kraft herausgekommen! Wir fahren kurz bis zum Wasser, um uns die Stelle anzusehen.

Als wir die Stelle erreichen drehe ich von der Piste ab um umzukehren. Oft gemacht immer festen Untergrund gehabt. Doch keinen Meter von der Piste weg ist das Auto bereits bis zur Unterkante der vorderen Stoßstange im Schlamm versackt. Es wäre noch tiefer gesunken, hätten gerade Flächen wie Unterfahrschutz und Trittbretter dies nicht verhindert. Wir probieren es mit allen Sperren und Untersetzung: Es bringt nichts. Die Reifen haben sich trotz des grobstolligen Profils zugesetzt und können sich durch die Drehbewegung beim Gasgeben nicht von dem Schmodder befreien. Es ist als habe man kein Profil - nur Slicks. Ähnliches hatten wir ein paar Jahre zuvor bereits in Algerien erlebt. Mitten in der Wüste steckten wir im Schlamm fest. Eine nicht wasserdurchlässige Bodenschicht verhindert das Versickern des angestauten Wassers. Die darüber liegende Schicht war wie Pudding, voll mit Wasser. Nur die oberste, der Sonne ausgesetzten Seite trocknete immer wieder und bildete eine Art Kruste über dem Pudding. Ist man durch diese Kruste einmal durchgebrochen... Also, Sandbleche legen und schaufeln. Aber auch das erste und zweite Legen der Bleche bringt nicht den gewünschten Erfolg. Möglichst viel von der sich regelrecht am Fahrzeug ansaugenden Masse muss

unter dem Fahrzeug weg, um den Widerstand zu verringern. Auch ein zusätzliches Anziehen durch ein Fahrzeug der anderen Gruppe bringt nichts. Erst nachdem der Winkel für die Bleche unter den Vorderreifen noch einmal verflacht wird, der größte Teil des Schmodders unter der vorderen Stoßstange heraus ist und 2 Autos mit Berggurten gleichzeitig ziehen, kommt unser Iveco frei. Alleine hätten wir mit Hilfe des Greifzuges, den Geländeketten, Ästen zum Unterbauen und viel Schaufelarbeit einen halben Tag gebraucht (und einen

Alleine hätten wir mit Hilfe des Greifzuges, den Geländeketten, Ästen zum Unterbauen und viel Schaufelarbeit einen halben Tag gebraucht.

zusätzlichen Tag um uns und die Ausrüstung wieder sauber zu bekommen...). So hat es ca 1 Stunde gedauert, bis wir wieder frei waren. Dank auf diesem Weg an die Helfer aus Perth! (Eines der Fahrzeuge war übrigens das mit den geschweißten Dämpfern und dem Rahmenschaden vom Vortag. Der Besitzer meinte auf meine besorgte Äußerung er würde sich das Auto ruinieren nur: "There is nothing OK on that bloody thing, so dont be nuts!") Nun ist es nicht ganz so einfach mit einem Fahrzeug, das möglichst gerade aus dem Schlamm gezogen wurde, auf dem schmalen Weg zu bleiben. Man muss rangieren um wieder in die richtige Spur zu kommen. Und dazu müssen wir mit einer Seite kurz auf den unbefestigten Untergrund auf der anderen Seite der Piste gekom-

men sein... Die freundlichen Helfer sind bereits weg und wir stehen bereits wieder so schräg mit beiden Rädern der linken Seite, dass wir wieder Bodenkontakt mit dem Schmutzlappen haben... Doch diesmal gelingt es mit dem letzten Röcheln wieder auf die Piste zu gelangen ohne das Auto umzuwerfen! Das wäre in der Gegend dann wirklich der Super GAU... Ab diesem Zeitpunkt wissen wir, was für Dramen sich hinter den tiefen Spuren auf den vielen trockenen Salzseen der CSR abgespielt



men sein... Die freundlichen Helfer sind bereits weg und wir stehen bereits wieder so schräg mit beiden Rädern der linken Seite, dass wir wieder Bodenkontakt mit dem Schmutzlappen haben... Doch diesmal gelingt es mit dem letzten Röcheln wieder auf die Piste zu gelangen ohne das Auto umzuwerfen! Das wäre in der Gegend dann wirklich der Super GAU... Ab diesem Zeitpunkt wissen wir, was für Dramen sich hinter den tiefen Spuren auf den vielen trockenen Salzseen der CSR abgespielt

ALLGEMEINES

Tourdauer 14-21 Tage, fast 2.000km
Beste Reisezeit ist Juli bis September
Dies sollte dabei sein:

- Lebensmittel für 21 Tage
- Sprit für 2000km plus ca 20% Mehrverbrauch durch eventuelle Schlammpassagen/Sandfahren einrechnen
- Mit dem Ausfall von Stoßdämpfern muss wegen des Wellblechs und der Beschaffenheit der Strecke gerechnet werden
- Mindestens 2 Fahrzeuge, oder sich an eine der Gruppen hängen die dort unterwegs sind
- Gut sortierte Ersatzteil und Werkzeugkiste nebst Kompressor
- 2 Ersatzreifen, Schläuche, Flickzeug
- 2 Sandbleche
- Jackall/Hi Lift
- Winch oder Greifzug, eventuell Erdanker da die Bäume immer in der falschen Richtung stehen (ansonsten sitzt man im Schlamm bis er trocken ist...)
- Schaufel und übliches Bergezeug wie Berggurte, Schekel

Tipp: Es gibt immer wieder Wasser in den Brunnen, aber nicht darauf verlassen! Teilweise ist es nur Brackwasser! Abmelden in der Polizeistation nicht vergessen und natürlich am Ende wieder anmelden (Wiluna oder Halls Creek, je nach Richtung).

Karten/Literatur

Australien. Outback Handbuch., 396 Seiten, Reise Know-How Verlag
ISBN 978-3923716081
€ 19,90 [D]

Lesetipp:
Frühstück mit Kängurus. Australische Abenteuer.
Bill Bryson
ISBN 978-3442453795
€ 9,90 [D]

Karten bei Hemamaps auf www.interkart.de

Reiseveranstalter

Die hier beschriebene Reise ist von Markus Linse, Inhaber der Firma Tiger Adventures durchgeführt worden. Er bietet diese Reise für alle Interessierten an.

Tourinfos Australien
"Canning Stock Route"

Termine
28.07. - 25.08.2007
26.07. - 22.08.2008

Die Expedition als Selbstfahrer eines Toyota Landcruiser durch den australischen Busch!

Diese legendäre Strecke führt über fast 2.000km quer durch das australische Outback. 3 einsame Wüsten mit nur einer kleinen Aborigines Gemeinde liegen auf dieser außergewöhnlichen Strecke. Mehrere hundert Sanddünen sind zu queren - ein Offroad-Abenteuer der besonderen Art in "Down Under".

Weiter Infos unter:
www.tiger-adventures.de
info@tiger-adventures.de
oder direkt bei Markus Linse
t.09101.903 818

haben müssen. Auch die Spuren an den weichen Ufern der in den Seen versunkenen Wells meiden wir seitdem wie die Pest. Das ist auch das eigentliche Fahrproblem im Gelände! Bogging, nennen es die Aussies wenn man festsitzt im Schlamm. Ob an der Flussüberfahrt, dem Brunnen oder auf der eigenen Farm nach Regenfällen. Und hier liegt im Australischen Outback auch die eigentliche Gefahr. Ob nun CSR oder andere einsame Gegenden. Bei eintretenden Regenfällen muss mit einem Festsitzen im Schlamm gerechnet werden! Die Dünen der CSR sind für geübte Sandfahrer kein Problem. Wenn man sich an das Wellblech der Auf- und Abfahrten gewöhnt hat das ein Anlaufnehmen unmöglich macht. Jede der getroffenen australischen Gruppen hat mit an Sicherheit grenzender Wahrscheinlichkeit einen Kompressor dabei. Luft scheinen jedoch die wenigsten abzulassen, nach dem Zustand der Dünen zu urteilen. Da die "Sandridges" feste, bewachsene Dünen sind, kann man auch nicht einfach einen Weg links

oder rechts davon wählen. Da wächst zuviel. Auch muss man dann auf diesem ausgefahrenen Einspurtrack noch mit Gegenverkehr rechnen. Dazu ein kleines Erlebnis am Rande:

Wir stehen am Ufer eines wasserführenden Zuflusses eines Salzsees. Ein paar Minuten zuvor waren wir durch eine Furt gefahren, nachdem wir geschaut hatten wie tief das Ganze denn wirklich ist. Die 40 cm waren nicht wild, aber besser einmal kurz geschaut. Auf der anderen Seite machten wir Mittagsrast. Plötzlich tauchten 2 Geländewagen am jenseitigen Ufer auf. Kurz gestoppt, dann aber wohl entschieden ohne auszusteigen durch die von uns vorher benutzte Furt zu fahren. Ist ja auch viel cooler einfach so durchzufahren, solange man nicht stecken bleibt. Erster durch, Zweiter durch, angehalten. Die Fahrertür am ersten Fahrzeug öffnet sich und heraus kommt eine etwa 170 cm große Frau die fast vollständig unter ihrem auch für australische Verhältnisse viel zu grossen Hut verschwindet. Dazu

trägt sie ein helles Hemd, Shorts bis ans Knie, Socken aus der Gegenrichtung auch fast bis ans Knie, festes Schuhwerk, Lederhandschuhe (!) und eine Sonnenbrille Marke "Puck die Stubenfliege" die das halbe Gesicht bedeckt. Schnurstracks kommt sie auf unser Auto zu, guckt kurz aufs Nummernschild und meint: "Germans? Jaja, mein Deutsch nichts so gut, aber, but you know you should have a red flag on your car? You can as well take your undertrouser if you dont have a red flag." (Woher will die Dame die Farbe unserer Unterwäsche kennen??? Oder spielt der Geruch auch eine Rolle? Ah, I smell the Germans are coming!) Ja, die kleinen Geländewagen sehen sich wegen der grossen Motorhauben nicht rechtzeitig auf der Düne. Kurz bevor man den Kamm erreicht, sieht man plötzlich nur noch den Himmel, bevor das Fahrzeug über den Kamm mit der Motorhaube nach unten kippt. Eine etwa in 3 Metern Höhe an einem flexiblen Rohr angebrachte rote Fahne, sorgt für rechtzeitiges

"Germans? Jaja, mein Deutsch nichts so gut, aber, but you know you should have a red flag on your car? You can as well take your undertrouser if you dont have a red flag."

Erkennen des Gegenverkehrs. Nachdem wir ihr erklärt haben, dass wir sowieso höher als 3 Meter sind und die Fahne genau 5 Minuten bis zum nächsten Baum überlebt, fragt Sie nach unserem UHF Funk den auch jeder haben sollte um eine Dünenüberquerung gefahrlos in Angriff nehmen zu können. (Wir fragen uns wie wir überhaupt bis hierher überleben konnten, vermutlich würde die nächste Frage auf unsere nicht vorhandenen Sombreros zielen...) Sie würde von jetzt ab alle entgegenkommenden vor uns warnen. Hä?

Die müssen die Dünen hier nummeriert haben. Wie anders kann ich jemandem begreiflich machen wo ich gerade bin, außer mittels GPS? Ah - das erklärt die entstehenden Wartezonen vor den Dünen, stelle man sich einmal vor wie die Leute die Koordinaten durchgeben ... Und ohne GPS? "Ich komme da gerade eine Düne hoch, Achtung." "Ja wo sind Sie denn?" "Links von mir steht ein Baum, rechts ist etwas Spinnifex Gras und da drüben steht ein Kamel." "Mmh, ich lauf



Blick in den großen Schlund eines "Little Dragon"

A warm fire and a hot cup of coffee.



„Trotz GPS kann man sich schnell verlieren.“



Bogged - der Wagen bricht unvermittelt durch die dünne trockene Schicht in den Schlamm ein.
Grab von Michael Tobin - Begleiter von Alfred Canning.



Typische, natürliche Wasserstelle auf der CSR



mal kurz rüber über die Düne und gucke ob es bei mir auf der anderen Seite auch so ausschaut, bin gleich zurück - over!"

Naja, das schlägt doch glatt viele Reality TV Shows im Unterhaltungswert um Längen. Vielleicht stehen dort demnächst versteckte Kameras? Aber zurück zur Madame. Sie bekommt nach 5 Minuten den Spitznamen "Mrs Canning" von uns.

Als wir Tage später zufällig in Halls Creek auf eine der Gruppen stoßen, die wir auf der CSR getroffen haben, erzählt man uns von seltsamen Leuten auf der Strecke. Die Beschreibung passt bis ins Detail auf "Mrs Canning", nur hat Sie bei dieser Gruppe den Spitznamen "Mr. Livingstones Assistance" erhalten. Zurück zu den schönen Seiten der CSR.

Mit nahezu jeder Überquerung der "Sandridges" ändert sich der Bewuchs im angrenzenden Dünenental. Bestaunen wir gerade noch große blaublühende Büsche, so sind es ein anderes Mal viele hundert Gumbtrees oder Spinnifexgras bis zum Horizont. Landschaftlich eine traumhafte, abwechslungsreiche Strecke. Wunderschöne Buschcamps unter einem Sternenhimmel der uns immer wieder in seinen Bann schlägt. Plötzlich sehen wir sogar den Mars und die Venus mit bloßem Auge bei Nacht. Hielten wir dies Anfangs noch für unmöglich, sehen wir sie aber wirklich deutlich in Rot bzw in Blaugrün am Sternenhimmel!

Die Strecke macht das, was man fahrtechnisch manchmal vermischen mag, um Längen an landschaftlicher Vielfalt wett!

Auch viele der hier lebenden Tiere sieht man, wenn die Gruppe nicht zu groß ist. Uns laufen Dingos, Kamele, Emus, Echsen, Käfer, Raubvögel wie Adler und diverse Busarde, Schlangen (zum Glück nur ganz wenige!) über den Weg. Und natürlich die Lagerfeuerromantik! Das ist doch genau das, von dem man zuhause oft nur träumen kann. Hier sagte ein Australier einmal zu uns: "If you are cold, make a fire. This is Australia!"

Aber! Unterschätzen sollte man die CSR nicht. Keine Anfängerstrecke was Ausrüstung, Reparaturen und Improvisation anbelangt. Man befindet sich immerhin teilweise 3-4 volle Tagesreisen außerhalb jeglicher Ansiedlung und somit jeglicher ärztlicher Versorgung, Werkstatt, Tankstelle, Einkaufsmöglichkeit, gesicherter Trinkwasserversorgung...

Es grüßen die CSR infizierten!

Ende

