

3000 km mit dem Mountainbike durch die australische Wüste (2001)

Sommer, Sonne, Sand und Schlamm: Eine Durchquerung des Fünften Kontinents

oder:

"It's impossible! No Australian would do this!"

Andreas Heßberg & Waltraud Schulze

Hitzekoller und Dauerdurst

Der menschliche Körper ist in erstaunlichem Maße dazu fähig, durchlittene Qualen und Entberungen in kürzester Zeit wieder auszugleichen. Kaum haben wir unseren Durst gelöscht und uns für eine Stunde unter einen Baum gelegt, sind wir wieder voller Tatendrang. Das einzige, was uns trotzdem noch bremst, ist die Temperatur außerhalb des wertvollen Schattens. Heute ist es wieder sehr heiß. Aber was heißt das schon? Gewöhnen kann man sich ja bekanntlich an hohe Temperaturen, auch wenn es Hochsommer in Australien ist und wir immer weiter ins Landesinnere, in die Wüste, vorstoßen. Nur müssen wir einen komplett anderen Tagesrhythmus führen, denn bei über 40°C wird jede unnötige Bewegung zur Qual. Und bei Temperaturen von über 50°C bekommen wir unweigerlich Fieber. Der Körper ist nicht mehr in der Lage, nur durch Wasser trinken seine 37°C aufrecht zu halten. Ohne eine ausgiebige Mittagspause (ab ca. 11 Uhr, oft bis 16 Uhr), könnten wir ernsthafte Probleme mit unserer Gesundheit bekommen. Und heute messen wir 52°C im Schatten. Zum Glück haben wir einen Schatten.

Ruhetag in den Flinders Ranges

Mal wieder gut koordiniert, finden wir: ausgerechnet am heißesten Tag der ganzen Tour legen wir einen Ruhetag ein. Temperaturen über 50°C empfinden wir als so unwirklich, daß wir anfangs dem Thermometer nicht trauen wollen. Die im Flinders Nationalpark dominanten White Cypress Pines (*Callitris glaucophylla*) werfen bei der senkrecht stehenden Sonne nur einen spärlichen Schatten. Daher bauen wir zusätzlich unser Zelt auf, legen ein großes feuchtes Baumwolltuch (unser Bettlaken) aufs Dach und wickeln unsere Köpfe ebenfalls in feuchte Tücher. So verbringen wir liegend mehrere Stunden mit Schlafen, Essen, Lesen oder Schreiben. Trinkwasser ist zwar genügend vorhanden, da die ausgewiesenen Zeltplätze im Nationalpark mit Regenwasserauffangbehältern ausgestattet sind. Aber dieses Wasser hat ab dem Mittag auch Außentemperatur: zum Befeuchten der Tücher gut genug, zum Trinken schon zu heiß. Den Wunsch nach einem klaren kalten Bergbach sollten wir nicht das letzte mal verspüren.

Farmland – bis zum Horizont

Glück hatten wir an den beiden ersten Tagen unserer Radtour. In Adelaide / Südaustralien empfangen uns kühle 20°C und wir konnten uns optimal an das Klima anpassen, herrschten doch in Deutschland bei unserer Abreise Minusgrade. Den zweiten Tag verbringen wir bei Freunden in der Nähe des Barossa Valleys, wo wir erst einmal einen Großeinkauf absolvieren, die 52 kg Proviant für die nächsten drei Wochen verstauen, die gesamte Ausrüstung optimal in den jeweils vier Packtaschen und dem Hänger verteilen und uns mit einigen Landkarten auf die ersten Radeltage vorbereiten. Viele gute Ratschläge durchsetzt mit vielen Sorgen über unseren Reiseplan begleiten uns bei der Verabschiedung am nächsten Morgen, hält man uns doch für etwas verrückt ("no Australian would do this").

Es ist Mitte Januar und alle Getreidefelder sind abgeerntet. Die Landschaft nördlich von Adelaide wird durch die Farmer geprägt, die hier hauptsächlich Getreide anbauen. Vor noch nicht all zu langer Zeit standen hier ausgedehnte und dichte Eukalyptuswälder mit einer reichhaltigen Flora und Fauna. Übriggeblieben ist nur sehr wenig davon. Die Kängurus werden als Futterkonkurrenten abgeschossen wo immer es geht, wenn sie nicht eh dem Straßenverkehr zum Opfer fallen. Die

Schafe fressen jetzt die auf den Stoppelfeldern liegen gebliebenen Reste. Vereinzelt stehen Gehöfte, einige gigantisch groß, einige dem Zerfall preisgegeben. Farmensterben also auch hier. Die kleineren oder größeren Ortschaften, wie Burra, Petersborough, Orroroo oder Hawker sind nur eine Durchreise wert. Neben Tankstelle und Supermarkt, einem kleinen Heimatkundemuseum oder einem 'Historical Site' in Form einer verrosteten Lokomotive, einer alten Getreidesortieranlage oder einem Mühlstein ist nichts wirklich Wichtiges zu entdecken. Interesse haben wir nur an funktionierenden Kühlschränken. Wir gönnen uns an jeder Tankstelle ein kühlendes Eis oder Erfrischungsgetränk. Zumindest ist die Landschaft nicht bergig und der gute Asphalt garantiert ein schnelles Vorankommen – trotz gelegentlichen heißen Gegenwindes aus Norden. Mit je einem Anhänger und Proviant für drei Wochen schaffen wir gleich zu Beginn unserer Reise einen Tagesschnitt von 110 km.

Wallabies und Tannenzapfenechsen

Wer früh morgens beim ersten Dämmerlicht unterwegs ist, lange bevor die ersten Autos auf der Straße sind, sieht, hört und fühlt die erwachende Natur mit allen Sinnen. Das intensive Erleben der Landschaft läßt schnell wieder vergessen, daß uns der Wecker schon um 4:15 Uhr aus den Träumen reißt – und das im Urlaub. Die morgendlichen Kühle streicht uns über die Haut und hält das Gesicht trocken, ohne daß sich ständig Salzkrusten auf der Stirn und den Wangen bilden. Wir sind begeistert über die Vielzahl an Vogelstimmen, welche nur Morgens zu hören sind. Wir sehen Kängurus, Wallabies, Dingos, Schlangen, Eidechsen, Emus, Schwärme von Kakadus, Papageien und Sittichen. Am stärksten beeindruckt uns die Tannenzapfenechse, die wegen ihrer schuppenartigen Haut nicht nur so heißt, sondern sich auch so anfühlt. Aber Vorsicht: die können auch gut nach einem schnappen! Die Schlangen, ob giftig oder harmlos, sind dagegen stets schneller von der Fahrbahn, als wir eine Kamera gezückt haben. Nur die überfahrenen Schlangen lassen sich in aller Ruhe fotografieren.

Another Bloody Village

Schon mal was von Carrieton gehört? Nein? Kein Wunder. Wir auch nicht. Hier endet scheinbar die Zivilisation, so wie wir sie kennen. Hier endet die Teerstraße aus Orroroo fürs erste. Carrieton besitzt eine Kapelle, ein Hotel mit Pub, einen Briefkasten, eine kleine Tankstelle mit einer Kühltruhe (sicherlich mit leckerer Eiscreme), eine saubere öffentliche Toilettenanlage (fast schon Standard in jedem australischen Dorf) und einen winzigen Pool (man glaubt es kaum) um den herum der Rasen fein säuberlich gepflegt ist. Das einzige was wir brauchen ist Wasser zum Auffüllen unserer Depots. Aber hier scheint niemand zu wohnen. Nicht ein menschliches Geräusch ist zu hören. Nur ein einsamer Hund bellt sich die Kehle wund. Wir stehen im Zentrum des Geschehens, mitten auf der Straße vor der Tankstelle und fragen uns, wie wir an Wasser kommen. Der Pool ist abgeschlossen und mit einem hohen Zaun gesichert, die Waschbecken in der Toilettenanlage sind zu klein um effektiv die Wassersäcke zu füllen und freie Wasserhähne scheint es auch keine zu geben. Da stehen wir nun und wissen nicht weiter. Nur das aufgeregte Zwitschern eines großen Schwarms Zebrafinken versucht uns von unseren Bemühungen um Wasser abzulenken. Ansonsten Totenstille in diesem Dorf. Wir fragen uns schon, ob wir in einem Freilichtmuseum gelandet sind.

Zebrafinken finden Wasser – das muß man wissen, wenn man im australischen Outback ist. Hinter einer Hecke tropft ein Wasserhahn eine kleine Mulde in den Sand. Die Zebrafinken tanken hier auf und versorgen so ihre oft viele Kilometer entfernten Jungen, denn Zebrafinken müssen jeden Tag trinken. Mit einem kräftigen Ruck - dank einer Zange – können wir endlich in unseren Anhängern alle Wasserdepots auffüllen. Die durch uns verursachte Pfütze wird den Finken noch für ein ausgiebiges Bad reichen.

Mittagspause am Wilpena Pound

Ab Hawker haben wir wieder Teer unter den Reifen. Dafür wird die Landschaft hügeliger und somit schweißtreibender. Ab 9 Uhr früh wird es warm, ab 11 Uhr unerträglich heiß. Die Landschaft ändert aber nicht nur ihr Relief. Das Farmland hört mehr und mehr auf, für Getreide ist es hier zu trocken. Dafür überwiegt die Schafzucht. Aus dem Gras- und Buschland wird ein lockerer Baumbestand, z.T. ein dichter Eukalyptus-Callitris-Wald, je nach Hanglage oder Entfernung zum nächsten Grundwasser. Je näher wir den Flinders Ranges kommen, desto steiniger der

Untergrund, desto mehr Grundwasser und somit dichtere Wälder. Gerade noch rechtzeitig vor dem Hitzekollaps erreichen wir Mittags das Tourist Information Center des Nationalparks.

Wir sind nicht die einzigen Touristen hier, dazu ist dieser Park zu bekannt. Aber jetzt im Hochsommer ist wenig Betrieb. Für uns ist erst mal entscheidend, daß es kühle Getränke und viel Schatten gibt. Die Fahrräder lassen wir stehen und machen uns zu einer Wanderung auf. Die riesigen Red River Gum und die meterhohen Büsche im Unterholz werfen einen angenehmen Schatten und dadurch erträgliche Temperaturen auf den Wanderweg hinauf in die Berge. Dazu kommen wir an einigen Wasserlöchern, kleinen Tümpeln und langsam fließenden Bächen vorbei. Überall ist die Luft erfüllt vom Vogelgezwitscher der auch bei uns bekannten australischen Prachtfinken und Sittiche. Auf der Aussichtsplattform über dem Wilpena Pound genießen wir das phantastische Panorama auf die einzigartige Landschaft. Umgeben von einer Hügel- und Felskette sammelt sich alles Regenwasser der Region in dieser riesigen Senke. Dementsprechend üppig ist die Vegetation. Der einzige Ausgang für das Wasser ist die kleine Schlucht, die wir hochgewandert waren. Nach der doch einförmigen Agrarlandschaft im Süden, fühlen wir uns endlich in Australien angekommen.

Another hot day

Mit der üppigen Vegetation ist es aber auch schnell wieder vorbei. Nach dem erwähnten Ruhetag kämpfen wir uns auf alten 'fire-management roads' durch die Flinders Ranges. Eine besondere Herausforderung ist ein langer Abschnitt im trockenen Flussbett. Die großen Flusskiesel machen das Radeln fast unmöglich. Dafür sind wir in einer beeindruckenden Schlucht mit Wasserlöchern, vielen alten Eukalypten und einer Fülle von bunten und lauten Vögeln. Das Gebirge endet schlagartig. Keine Vorberge oder Hügel, die sich anschließen. Sofort ist es baumfrei und eben. Wir haben die Wüste erreicht – meinen wir. Aber auch hier wächst noch genug, und die Jahresniederschläge sind höher, als daß man die Landschaft als Wüste bezeichnen kann. Aber jetzt im Hochsommer herrscht Wassermangel und alles ist stark verwelkt, eingetrocknet oder abgefressen. Plötzlich sehen wir am Horizont einen riesigen Roadtrain mit drei Anhängern, einen dieser monströsen Lastwagen, mit hoher Geschwindigkeit nach Norden fahren. Da muß die Teerstraße sein. Wir bekommen neuen Mut und vergessen schnell die Mühen, die wir schon seit Stunden mit der Wellblechpiste und dem Gegenwind haben. Unser Ziel ist Parachilna, ein Roadhouse an der Straße nach Norden. Da gibt es ein kühles Getränk. Aber für die 22 km auf der Teerstraße brauchen wir zwei Stunden. Der Gegenwind wird immer stärker. Staub wirbelt auf. Wir müssen uns einwickeln und abdichten, trotz der 40°C und der schweißtreibenden Arbeit. Total erschöpft durch dieses heiße Föhngebläse sitzen wir unter dem Dach des Roadhouse und warten bis 18 Uhr – so lange wie noch nie – bevor wir weiterfahren. Selbst um 18 Uhr strahlt der Asphalt noch so viel Hitze ab, daß es am Lenker 35°C sind.

Erdbeben, Gegensturm und Kohlestaub

Die Nacht kühlt kaum. Am frühen Morgen, eine halbe Stunde vor Sonnenaufgang sind es noch 27°C. Wir wachen nassgeschwitzt auf – obwohl wir nackt auf unseren Matten liegen. Wie soll man da noch regenerieren können? Zusätzlich wurden wir um 2 Uhr früh durch einen stark vibrierenden Boden aus dem Schlaf gerissen. Erdbeben oder Lawine? Aber beides ist hier sehr unwahrscheinlich. Dann das deutliche Geräusch von Metall. Also eine Maschine. Aber ein Roadtrain müßte ja an den Lichter schon von weitem zu sehen sein. Was wir erst nach einigen Minuten kapierten: wenige Hundert Meter neben unserem Zelt führt der berühmte Ghan-Train vorbei, dieser schmalspurige Kohlezug, der von den Kohlefeldern im Norden hinunter zu den großen Kraftwerken bei Port Augusta und Adelaide fährt. Die 250 vollbeladene Waggonen machen einen ohrenbetäubenden Lärm (der Zug fährt ca. 60 km/h). Da ist an Schlaf erst mal nicht zu denken – zumal wir ja auch direkt auf dem vibrierenden Boden liegen.

Der nächste Tag bringt uns bis ans Ende der Teerstraße, nach Lyndhurst. Vorbei an Leigh Creek und Coperey, zwei kleinen Städtchen, die komplett vom Kohletagebau leben. Riesige Regionen werden hier umgewälzt. Bis zum Horizont erstrecken sich die Abraumhalden. Die Mondlandschaft ist nicht zu übersehen. Der ständig zunehmende Gegenwind bläst uns den Kohlestaub ins Gesicht. Die Landschaft sieht irgendwie deformiert aus. Allein die Größe der Bagger und Kohletransporter ist gigantisch. Und mühsam gewinnt die Natur die offenen Wunden zurück. An Wasser mangelt es

besonders auf den Halden, da hier das Regenwasser direkt versickert statt im Boden gespeichert zu werden.

Der Wind wächst im Laufe des Vormittags zum Sturm. Zusätzlich entstehen im Norden immer mehr Quellwolken. Die ersten Gänge unserer Speedhub-Schaltung werden nun auch gebraucht, um die Hügel hinabzufahren. Zwar finden wir zweimal am Straßenrand große Pfützen mit brackigem Wasser - gut genug, um sich mit dem Hut zu duschen und das Radtrikot naß zu machen - aber wir sehen immer weniger Chancen, erfolgreich voranzukommen. Und der Sturm hat 40°C! Irgendwie erreichen wir doch noch vor 12 Uhr Mittags den Ort Lyndhust. Auf der Rückseite eines Hauses, geschützt auch durch ein Dach vor der senkrechten Sonne, finden wir Zuflucht. Den Rest des Tages ist Ausruhen angesagt. Eine Weiterfahrt ist nicht mehr möglich. Zumal der Sturm, inzwischen zum ausgewachsenen Monsun-Gewitter mutiert, so heftig wird, daß von Norden her eine riesige Sand- und Staubwalze angerollt kommt. Selbst die Autofahrer suchen Zuflucht in der kleinen Kneipe an der Tankstelle.

Sonnenbrille und Baumwolltuch: ver mummt wie Terroristen

Am nächsten Morgen ist alles windstill, die Vögel singen, die Kakadus kreischen und die Temperaturen sind auf angenehme 25°C gefallen. Wir rollen ausgeruht und mit neuem Tatendrang auf die Piste. Für die nächsten drei Wochen gibt es keinen Teer mehr unter den Reifen. Farina, eine verlassene und dem Zerfall freigegebene Kleinstadt im Outback, liegt in den ersten Morgenstrahlen in einem warmen orangen Licht. Die Ruinen und verrosteten Anlagen der einst sehr wohlhabenden Siedlung 30 km nördlich von Lyndhust sind inzwischen – wen wundert's – National Historic Site, wie vieles, was irgendwie älter als 50 Jahre ist... Aber anders als bei uns ist hier kein Zaun, geschweige denn ein Eintrittskartenverkäufer. Im Gegenteil: die Siedlung ist noch immer in Gebrauch: für Glasflaschenweitwurf, Pistolenschießübungen oder Geländewagenrennen.

Bevor wir uns da einen platten Reifen holen, verschwinden wir lieber wieder auf die Hauptpiste. Die ist auch rauh genug. Seit heute sind wir in der Wüste – zumindest, wenn wir die Dichte der Vegetation betrachten: nur noch spärlicher Bewuchs, nur noch wenige Pflanzenarten und die Farbe Grün ist sehr selten. Helle Brauntöne, grau und weiß herrschen vor. Die gleißende Sonne verstärkt das natürlich noch. Der Schutz mit einer dunklen Sonnenbrille ist aber nicht nur wegen der hohen UV-Intensität und des gleißenden Lichts notwendig. Denn wenige Stunden nach Sonnenaufgang fängt das Gebläse aus Norden wieder an und wirbelt den Staub auf. Zusätzlich schützen wir uns vor einem Sonnenbrand am Kopf und Hals durch ein großes weißes Baumwolltuch, welches möglichst immer feucht gehalten wird, wenn die Temperaturen über die 40°C-Marke geklettert sind. Ja, und der Akubra, der typische australische Outback-Hut, darf als Schattenspender auch nicht fehlen.

Die 50 km von Farina nach Maree werden zu einer exponentiell steigenden Qual. Der Wind wächst stetig, obwohl wir uns dachten, der Sturm hätte die Atmosphäre gestern sauber gefegt. Bis 11 Uhr – es sind schon wieder 35°C – ist die Sonne weitgehend hinter dichten Wolken verschwunden. Das treibt zwar die Temperaturen nicht mehr über die 40°C, aber deswegen kommen wir auch nicht schneller vorwärts. Nach unserer Karte sind es noch immer 25 km bis zum heutigen Etappenziel, also über 2 Stunden. Zum Glück haben wir genug Wasser dabei, so daß wir wenigstens weiter arbeiten können. Alle 15 Minuten legen wir fünf Minuten Rast ein, alle 30 Minuten gibt es einen Energieriegel. Der Wind hat wieder Sturmstärke erreicht. Die letzten Kilometer werden zwar psychologisch etwas dadurch erleichtert, daß wir die Dächer von Maree sehen, aber Spaß macht es unseren ausgelaugten Körpern bestimmt nicht mehr. Dafür ist der Drang zur Tankstelle und dem angeschlossenen Laden um so höher. Beide schaffen wir es ohne Probleme, zwei Liter kühle Milch hinterzuschütten. Eine organisierte Reisegruppe junger Franzosen und Italiener schaut uns mitleidig an. Wir schauen deren Treiben mit den gleichen Gefühlen zu. Zu fünft in einem Allradfahrzeug mit all dem Gepäck, bei Staub und Schweiß, ohne Bewegung, die Landschaft nur aus dem Fenster erlebend und dafür den Urlaub opfern – das können wir nicht nachvollziehen.

Auf den berühmten Birdsville Track

In Maree fängt er an, der berühmte Birdsville Track. Wieso berühmt? Bis Maree reichte die Eisenbahn von Süden kommend (heutzutage durch riesige Roadtrains ersetzt), über deren

Schienensystem die Rinder zu den Großstädten an der Küste gebracht wurden – Kühlhäuser gab es da noch nicht. Aber die großen Rinderherden im Inneren Australiens mußten zu den Bahnhöfen getrieben werden. Da aber Rinder jeden Tag trinken müssen – im Gegensatz zu Pferden – mußte entlang der benutzten Wege eine entsprechend lückenlose Versorgung mit Wasser garantiert sein. So entstand der Birdsville Track, der seinen Ursprung in Birdsville in Queensland besitzt und 520 km in den Süden bis nach Maree führt, durch die Sturt's Stony Desert und einen Teil der Simpson Desert. Trotz der Bohrlöcher, die allerdings 80°C heißes artesisches Wasser liefern, war es ein beschwerlicher, riskanter und oft tödlicher Marsch für Tiere und Menschen. Zu den Zeiten, als es noch keine geschobene Pisten gab, waren diejenigen, die diese Strecke zum ersten mal mit Autos schafften, Volkshelden. Ebenso werden die verblichenen schwarzweiß Fotografien in Ehren gehalten, welche die ersten Lkw Fahrer zeigen, die nicht nur Versorgungsgüter und Post aus der Außenwelt brachten sondern auch die Informationsquelle für alle Nachrichten aus den Städten darstellten.

Im Jahre 2001 existiert jedenfalls eine geschobene und gewalzte Piste nach Birdsville und darüber hinaus. Wenn nichts dazwischen kommt. Und was kann in der Wüste schlimmstenfalls dazwischen kommen? Wasser! Die Nacht wollen wir auf einem kleinen Zeltplatz verbringen, damit wir am frühen Morgen mit vollen Wassertanks in die Wüste aufbrechen können. Aber unser Zelt bauen wir gar nicht erst auf: Es geht ein Gewitter auf Maree nieder, wie wir noch nie eines erlebt haben. Die Blitze zucken im Sekundenabstand krachend in der Umgebung oder direkt auf den Campingplatz herunter. Die Luft ist erfüllt vom Knistern der aufgeladenen Moleküle. Der Wind erreicht Orkanstärke. Der Regen kommt waagrecht. Es gibt kein trockenes Plätzchen mehr – außer dem Toilettenhäuschen. Nachdem wir die einzigen Besucher sind, verkriechen wir uns mit unseren Matten dorthin und verbringen wenigstens die Nacht ohne zu ertrinken. Die restliche Ausrüstung wird währenddessen durchweicht oder schwimmt.

Wolken von weißen Kakadus, und Wolken von Fliegen

Beim ersten Licht des nächsten Morgens schauen wir aus unserem Wellblechhäuschen auf eine Seenlandschaft. Nichts ist mehr so wie gestern abend. Bis zum Horizont Wasser. Maree selber ist ohne Strom. Die Piste ist durch ein leicht gewölbtes Profil glücklicherweise nicht unter Wasser. Eine Stunde nach Sonnenaufgang ist die Piste sogar wieder soweit abgetrocknet, daß es sich wie auf Beton fährt. Wir kommen gut voran. Der Wind drückt heute mal nicht von vorne. Aber auch nicht von hinten. Es ist windstill. Und das bedeutet bei über 40°C in der eigenen Miefwolke zu fahren. Die Hitze macht uns mehr und mehr zu schaffen. Bis zum Mittag erreicht das Thermometer wieder die 50°C. Zu der Zeit sitzen wir aber schon im Schatten eines großen Eukalyptus in einem trockenen Flußbett in der Nähe der Farm Clayton.

Der alte schattenspendende Baum ist nicht der einzige in der Umgebung. Das zieht natürlich sofort eine Vielzahl von Vögeln an. Am häufigsten und unübersehbar sind die Little Corellas (Kakadus), die in so dichten Schwärmen über und neben uns fliegen, daß sich der blaue Himmel weiß füllt, wie mit echten Wolken. Das Geschrei ist fast nicht auszuhalten.

Die schlimmsten Plagegeister des Outback sind jedoch die Fliegen: Sie fahren die ganze Zeit auf unserem Rücken, auf dem Hut oder auf den hinteren Packtaschen in unserem Windschatten mit. Kaum halten wir an, sind wir von einem großen Schwarm umgeben, die uns auf ihrer ewigen Suche nach jeder Art von Flüssigkeit belästigen. Einmal hat heftiger Gegenwind auch einen Vorteil: das Gesicht ist frei von Fliegen.

Knochenarbeit und 80°C heiße Duschen

Trotz der Wüste leben hier auch Menschen. Nur sind die Farmen etwas größer als das, was wir im Süden gesehen hatten. Eine Farm kann hier ohne weiteres 5.000 km² (500.000 ha) groß sein. Die Fläche braucht man aber auch, um die überlebensnotwendigen 30.000 bis 40.000 Stück Rinder halten zu können. Der jährliche Zuwachs von ca. 8.000 Rindern wird im Spätherbst verkauft. Pro Rind gibt es ca. 1000 australische Dollar (1 Aus\$ = 1.20 DM). Mit diesen einzigen Einnahmen müssen alle laufenden Kosten des Jahres gedeckt werden, einschließlich der Löhne einer großen Anzahl Arbeiter. Da bleibt nicht viel übrig. Und das ist ein harter Job hier draußen abseits der Zivilisation. Die Farmer haben den ganzen Tag zu tun. Langeweile oder gar die beschauliche Muße beim Anblick der grandiosen Natur überkommt hier niemanden – selbst am Sonntag nicht.

Denn Feiertage gibt es nur dann, wenn der Lohn ausgezahlt wurde. Kneipen gibt es aber auch nicht viele hier – genauer gesagt zwei auf einer Länge von über 1.000 km.

Es gibt einige artesische Bohrlöcher entlang der Piste, die zur Versorgung des Viehs mit Wasser angelegt wurden. Das Wasser ist siedend heiß und riecht nach Schwefel. Zum Trinken also nur in der größten Not geeignet. Die meisten Bohrlöcher sind verrohrt und ohne angeschlossenen Wasserhahn. Wie sollte man da ans Wasser kommen? Bei einer dieser Bohrstellen, die wir passieren, hat sich der Installateur wohl einen Scherz erlaubt: neben einem fachgerechten Wasserhahn in Hüfthöhe wurde gleich auch noch eine Dusche angebracht. Wir können der Versuchung nicht widerstehen, bei 50°C Außentemperatur eine 80°C heiße Dusche zu nehmen. Die Freude darüber währt nur wenige Sekunden. Hauptsache die Klamotten werden ordentlich naß. Das kühlt dann in den nächsten 10 Minuten angenehm. Spätestens nach 15 Minuten ist wieder alles pulvertrocken.

Von wegen Wüste – ein Feuchtbiotop ist das!

Wir bauen unser Zelt am Rand des Cooper Creeks auf, der zu dieser Jahreszeit kein Wasser führt. Hier finden wir nicht nur eine größere Menge schattenspendender Bäume, sondern auch die entsprechende Zahl Stechmücken, die in der Dämmerung aktiv werden. Da bleibt uns nichts anderes übrig, als mit langen Klamotten vor dem Zelt zu kochen und dann mit dem leckeren Gericht ins Zeltinnere zu verschwinden. Die hiesigen Plagegeister übertragen zwar keine Krankheiten, aber sie schaffen es in ihrer Quantität, einen auszusaugen. Aber die Mosquitos sind nur da, weil es irgendwo Wasser gibt oder gegeben hat. Und in den nächsten Tagen wird es noch weitere Pfützen geben, so daß für uns von nun an die Mosquitos zu einer täglichen Qual (abends und morgens) werden. Im Norden, auf dem vor uns liegenden Abschnitt, gehen in der Nacht mehrere heftige Monsungewitter nieder. Wir bleiben glücklicherweise im Trockenen.

Das Resultat dieser nächtlichen Schlacht am Wüstenhimmel bekommen wir schon bald zu spüren: Schlamm auf der Piste, Schlamm am Fahrrad und auf den Packtaschen, Schlamm in unseren Schuhen oder im Gesicht. Je weiter wir Richtung Norden radeln, desto mehr gleicht die Wüste einer Seenlandschaft. Pfützen kann man das nicht mehr nennen, was sich in den Senken angesammelt hat. Wenn die Piste durch so ein Wasserloch führt, so verlangt das nach einer neuen Fahrtaktik. Schnell haben wir gelernt, daß man nur mit vollem Schwung in diese stehenden Gewässer hineinfahren, kurz vor dem Stillstand dann alle Gänge herunter schalten (Dank unserer Rohloff-Schaltung möglich), und sich anschließend im kleinsten Gang aus dem Kleister herausarbeiten muß. Wem das nicht gelingt, der muß mitten in der Pfütze absteigen und ist sich des Gelächters des anderen sicher – falls dieser es geschafft hat. Oft gibt es noch zwei erschwerende Bedingungen: Zum einen hat ein schwer beladener LKW die Pistenoberfläche in drei Abschnitte eingeteilt – rechts, links oder zwischen den beiden fast unüberwindlichen Spurrillen. Zum anderen kommen wir auch durch kräftig fließende Gewässer, wo uns die Strömung zwingt gegenzulenken. Nur ist das ein großes Problem, wenn man den Untergrund in Folge des schlammigen Wassers nicht sieht.

Auf alles Mögliche in dieser Wüste sind wir vorbereitet: Auf Trockenheit und Hitze, auf Wassermangel und schlechte Pisten, auf Einsamkeit und Eigenverantwortung. Aber auf Dauerregen oder Überschwemmungen sicherlich nicht. Wer rechnet denn auch damit?

Mungerannie by the sea

Um Trinkwasser brauchen wir uns keine Gedanken mehr zu machen. Das finden wir überall längs der Piste. Genauso sind genügend Badepfützen vorhanden. Das Kopftuch kann auch ständig feucht gehalten werden. Die Hitze, die Fliegen tagsüber, und die Mücken in der Dämmerung bleiben. Ja, und natürlich der Schlamm. Inzwischen geben unsere Fahrräder, die Anhänger, die Packtaschen und wir selbst ein ideales Fotomotiv ab für irgendeine off-road Trophy. Selbst auf dem Hut liegen die Lehmbrocken. Dafür haben wir heute Rückenwind und erreichen unser Tagesziel schon kurz nach Mittag: Mungerannie. Doch bevor wir diese Siedlung, bestehend aus einer Farm, einem Hotel, einer Tankstelle, und einem Pub, erreichen, müssen wir den gleichnamigen Fluß durchqueren. Eine nicht einfache Sache bei dem Hochwasser. Bis zur Hüfte waten wir durch die Fluten und bringen die Gepäcktaschen, die Anhänger und die Fahrräder einzeln ans andere Ufer. Aber das erste kühle Getränk macht dies alles wieder wett. Die Leute im

Pub sind entsetzt über die Tatsache, daß hier zwei 'bloody germans' im Hochsommer mit Mountainbikes die Wüste durchqueren. Aber schnell können wir deren Bedenken und gut gemeinte Ratschläge zerstreuen. Es ist ja wirklich nicht die erste Wüste, die wir mit Mountainbikes heimsuchen, auch wenn es die bisher heißeste und schlammigste Tour ist.

Vor ca. 80 Jahren wurde bei Mungerannie eine artetische Wasserader angebohrt. Seit dem fließt das Wasser in großen Mengen aus und ist nie mehr gestoppt worden. In der Folge entstand ein 100 m breiter und einige Kilometer langer Fluß, gesäumt von vielen Bäumen und einem dichten Schilfgürtel, Heimat für eine Vielzahl an Fischen, Vögeln und Insekten und heute als bedeutendes Naturschutzgebiet deklariert. Der Regen hat den Wasserspiegel zusätzlich um 1 m erhöht. Die Wassertemperatur beträgt ca. 30°C: Nichts wie hinein in die Fluten und endlich mal den Staub und Schlamm der letzten zwei Wochen abschrubben.

Frisches Brot und kaltes Bier

Das Nachtleben in Mungerannie ist kurz aber intensiv. Wir sitzen nicht alleine im Pub. Nach und nach füllt sich der Raum, nicht nur weil es Freitag ist. Neben den beiden Roadtrains, die vor dem Hotel stehen, haben sich im Laufe der letzten zwei Tage auch noch vier weitere Allradfahrzeuge angesammelt. Denn an eine Weiterfahrt nach Norden ist nicht zu denken. Die Piste steht über mehrere Kilometer und über 1 m tief unter Wasser. Einige Verwegene versuchten am Nachmittag weiterzufahren, und kamen bis über das Autodach mit Schlamm verkrustet wieder zurück. Die typischen Australier nehmen das mit völliger Gelassenheit. Da hilft nichts als ein kühles Bier unter anderen Leidensgenossen. Die Kneipe hat eines der umsatzstärksten Wochenenden des Jahres. Wir sitzen dazwischen und müssen von unseren anderen Wüstenabenteuern erzählen. Jeder will genau wissen, ob die australischen Wüsten die schlimmsten oder gefährlichsten, die trockensten oder menschenleersten sind, die es auf diesem Planeten gibt. Na, und erzählen macht durstig. Sobald unsere Bierflaschen leer sind, stehen schon wieder die nächsten vor uns. Auf das der Redefluß nicht stoppt.

Der nächste Morgen beginnt mit einem Frühstück aus Kopfschmerztabletten und einem erfrischenden Bad im Fluß. Die tägliche Müsliportion bekommen wir heute nicht rein. Wie soll das am Samstagabend erst werden? Den Tag verbringen wir mit Fotopirsch auf Vögel, mit einigen Smalltalks und mit dem notwendigen Brot backen. Jeden dritten oder vierten Tag werden mehrere Hefebrote mit einem Spezialofen über dem Benzinbrenner gebacken, damit wir in den darauffolgenden Tagen während der Mittagspause auch etwas Anständiges zu beißen haben. Durch einen dummen Zufall erfahren die tagsüber in der Kneipe Herumsitzenden von dem Geschehen an unserem Zelt und fordern ihren Tribut: zwei frische Brote heute abend. Für die meisten Bewohner im Outback existiert Brot nur in Form von gefrorenen Toastscheiben. Ein frisches, noch warmes Brot, mit Butter bestrichen und etwas Salami drauf, das ist absoluter kulinarischer Luxus (obwohl es kein Problem wäre, hier mit Mehl und Hefe Brot zu backen!). Das Brot wird von allen gierig verschlungen. Danach werden wir für den Rest des Abends freigelassen (langsam kommen wir wieder in Übung!). Plötzlich sind wir keine blöden (oder verrückten) Touristen mehr, sondern werden von den raubeinigen Typen mit tiefem Respekt wegen unserer körperlichen und psychischen Kondition und Leistung geadelt. Das passiert bei den normalerweise reserviert agierenden 'Cowboys' nur sehr selten – zumal wir auch etwas Probleme haben, deren Slang zu verstehen (im Weitesten mit dem Englischen verwandt). Der höchste Respekt widerfährt allerdings der Tatsache, daß das alles auch von einer Frau geschafft werden kann. Frauen sind hier im Outback absolute Mangelware. Wer bleibt in dieser herben und ruppigen Männerlandschaft schon gerne freiwillig, um eine Farm zu führen oder gar Kinder groß zu ziehen? Selbst mit viel Versprechen und relativem materiellen Luxus landen nur sehr selten junge Frauen im Outback. Die körperlichen Strapazen tun ein übriges.

"Simpson Wetland District"

Nach zweieinhalb Tagen versucht ein Kleinlaster mit der Zugunterstützung von einem Jeep durch die nördlich gelegene Seenlandschaft zu kommen. Das ist für uns eine gute Chance, "per Anhalter" weiter nach Norden zu kommen, und zusätzlich etwas von der verlorenen Zeit wieder wett zu machen. Denn unser Gesamturlaub ist nur auf 6 Wochen begrenzt. Selbst schiebend wären wir durch die ausgedehnten Überschwemmungen nicht gekommen. Aber die aneinander geketteten Fahrzeuge haben Erfolg, und wir werden ca. 100 km weiter im Norden auf trockenem

und festen Untergrund wieder rausgelassen. Das nächste Seeufer am Pistenrand dient uns als Zeltplatz und als Wasserquelle für die nächsten Pistenabschnitte. Bis nach Birdsville sind es zwar nur noch ca. 200 km, aber ohne ein Wasserbohrloch entlang der Piste. Und auf Regenwasserpfützen können wir nur hoffen, nicht spekulieren. Mit maximal 60 Liter sind wir für 4 Tage gerüstet – das dürfte reichen. Wir sind auf uns alleine gestellt, denn Fahrzeuge werden wir wohl kaum sehen. Jeder weiß, daß die Piste hinter uns unpassierbar ist.

Endlich auch mal wieder ein angenehm kühler Tag. Die Temperaturen bewegen sich um die 30°C, der Himmel ist fast völlig bedeckt und es weht ein schiebender Wind aus Südosten. Dafür wird es heute etwas mühsamer mit der Pistenoberfläche. Grund dafür sind die roten Steine, die den Boden bis zum Horizont bedecken. Wir sind in der Sturt's Stony Desert, einer Steinwüste, in der normalerweise fast nichts wächst. Doch hier hatte es auch schon mal kurz vor drei Wochen geregnet: überall steht hohes grünes Gras, einige blühende Pflanzen werden von uns bestaunt und die vielen Rinder fressen sich satt. Doch sobald wir in eine Senke kommen, sind wir wieder in einer Sandpassage der Simpson Desert oder fahren durch das Regenwasser der letzten Gewitter. Ohne Ende Wasserflächen. Sogar große Schwärme von Enten sehen wir mit Erstaunen. Aber was uns völlig die Sprache verschlägt sind die Wüstenfrösche, die jetzt nach dem heftigen Regen aus der eingetrockneten Erde kommen und ein nächtliches Konzert veranstalten. Sie sind z.T. daumennagelgroß und klettern Nachts die Zeltwand hoch, um dort die Mosquitos zu fangen. Sehr nützlich, finden wir. Und noch eine Entdeckung machen wir: Süßwasserkrabben, die in den seichten und warmen Pfützen nach etwas Schmackhaften suchen (i.d.R. Pflanzenreste und Aas). Über Monate, oft Jahre, vergraben sich diese Tiere im feuchten Schlamm, reduzieren ihren gesamten Energiekreislauf und wachen erst wieder aus ihrer Starre auf, wenn der Boden durchtränkt wird von einem erneuten Regenereignis. Also bestens angepaßt an solch ein extremes Klima. Nur wir sind es nicht. Langsam haben wir dieses Feuchtbiotop satt.

Neuer Tag, neues Glück, sagt man. Für uns bringt der neue Tag keinen Unterschied zum Vortag. Die Landschaft sieht gleich aus. Die Monotonie der flachen und steinigen Wüste wird manchmal von orangefarbenen Dünen und feinkörnigen Senken durchbrochen. In diesen Senken wandelt sich das feine Sedimentmaterial der letzten Überschwemmungen mit Hilfe des Regenwassers in einen exzellent klebrigen Lehm. Damit könnte man schöne Gegenstände töpfern, denken wir uns. Aber statt dessen formen sich an unseren Fahrrädern interessante Skulpturen: Scheibenräder, Bremssockelpfropfen, Gabelverstopfungen, Schaltzugblockierer, Kettenklümpchen und so weiter. Es gibt oft genug Situationen, wo sich die Räder selbst beim Schieben wegen der Lehmverstopfungen nicht mehr drehen lassen. Das Entfernen der Schlammkrusten gehört bereits zum üblichen Tagesablauf.

Plötzlich bewegt sich in vorsichtiger Zurückhaltung eine Schlange von links nach rechts über die Piste. Endlich eine lebende Schlange, die mal nicht so flink ist. Aus sicherer Entfernung werden Fotos geschossen, denn es handelt sich um eine Western Taipan Snake, die angeblich giftigste Schlange der Welt. Nach dem Fototermin suchen wir lieber wieder das Weite. Das ist eine sogenannte 'two-minute-snake', also mit ca. 2 Minuten Überlebensdauer nach einem Biß!

Nass von Innen und Außen

Nach einer weiteren Tagesetappe kommen wir am Diamatina River vor den Toren Birdsville an. Dieser Fluß speist sich fast nur aus dem Regenwasser eines gigantisch großen Einzugsgebietes. Der Fluß ist krokodilfrei, frei von Krankheitserregern, und angenehm kühl. Allerdings ist die Strömung für eine Durchquerung zu hoch. Deshalb gibt es hier auch eine Betonbrücke. Zum Baden bleibt aber der ufernahe Bereich. In der 100-Einwohner-Ortschaft führt uns der erste Weg zur Tankstelle, wo eine große Kühltruhe mit ihrem Inhalt auf uns wartet. Sofort werden einige Leute auf die zwei Radtouristen aufmerksam. Wir bekommen vom Tankwart die Adresse von einem deutschen Künstler, der hier seit vielen Jahren wohnt, und der schon auf uns wartet. Die Buschtrommeln haben uns wohl in den letzten drei Tagen überholt?

Nach dem reinigenden und erfrischenden Bad im Fluß wird jetzt in geselliger Runde die Kehle befeuchtet ("ich hörte, daß ihr Brot in der Wüste backt?!"). Es gibt nicht nur viel Staub runterzuspülen, sondern auch interessante Ideen, wie wir die nächsten beiden Tage verbringen werden, da wir so lange in Birdsville rasten wollen. Der Künstler Wolfgang John, er lebt hier wegen des großartigen Lichts zum Malen, lädt uns für den nächsten Tag zu einer Tour zu den bekannten

roten Dünen in der Simpson Desert ein, ca. 60 km westlich von hier. Dorthin wären wir wegen unseres engen Zeitrahmens sicherlich nicht mit den Fahrrädern gekommen, zudem sehr viel Sand das Vorwärtskommen erschweren würde.

A cool Coopers at the top of Big Red

Nach unseren Erfahrungen in Mungerannie beschließen wir, nicht gleich den ersten Abend in der Kneipe zu verbringen, und verkriechen uns frühzeitig in unserem Zelt am Flussufer. Geweckt werden wir mal nicht vom Wecker, sondern von einem Galah (Kakadu), der über uns im Baum sitzt und angestrengt versucht zu singen. Was dabei herauskommt ist ein heiseres Geräusch, was näher am Krähen als am Singen liegt. Wenigstens ist er nicht so laut, daß die anderen Vogelstimmen überdeckt werden. Ansonsten gibt es keine anderen Geräusche. Die Siedlung ist ca. 2 km entfernt.

Nach einem gemütlichen Frühstück sortieren wir unser Gepäck für die Tagestour und radeln zu Wolfgang, wo wir unserer Meinung nach pünktlich auftauchen. Aber zum Erstaunen unseres Gastgebers sind wir eine Stunde zu früh dran, und bekommen eine Gegenfrage bezüglich der deutschen Pünktlichkeit gestellt. Was wir bis dahin noch gar nicht wissen: wir hatten am Vortag die Zeitzone von South Australia nach Queensland überquert.

Die Dünenkämme der Simpson Desert sind alle parallel von Nordnordwest nach Südsüdost ausgerichtet. Wir kommen direkt aus Osten und müssen uns mit dem Allradfahrzeug alle paar Kilometer einen Dünenkamm hocharbeiten und auf der anderen Seite wieder "runterschwimmen". Die Dünenkämme bestehen aus feinem roten Sand. Der höchste Dünenkamm der Region, genannt Big Red, ist eine der drei Attraktion von Birdsville – neben dem Pub und dem an einem Januarwochenende statt findenden Pferderennen. Was macht der normale Australier, wenn er die Natur und ein großartiges Panorama genießen will? Er schürt den Grill an und öffnet eine Flasche Bier. Mit den Worten "The sun is over the yard" (es ist Nachmittag) wird eine Runde Coopers getrunken. Das ist das etwas bessere Bier der Region, da es nach deutschem Reinheitsgebot gebraut wird.

Badetour in der grünen Wüste

Wir sind erstaunt, wie grün die Wüste ist. In den Senken zwischen den einzelnen Dünenkämmen sprießt saftiges Gras, die Bäume tragen alle Laub, und viele bodendeckende Pflanzen blühen. Wir sehen auch die großen roten Kängurus (ebenfalls Big Red genannt), und viele Kakadus. Einige kleinere Seen sind zu erkennen. Selbst auf den Dünenkämmen grünt und blüht es. Wir sind überwältigt wegen der Formen- und Farbenvielfalt. Die letzten Tage hatten wir ja hauptsächlich nur rote Steine gesehen. Was wir nicht sehen, sind Kaninchen. Die sind durch einen ausgesetzten Virus so stark bekämpft worden, daß die Natur sich wieder voll entfalten kann. Jahrzehntlang hatten die eingeschleppten Nager alles aufgefressen. Zudem hatte es nicht nur Ende Dezember einmal geregnet, sondern auch letzten Juli.

Die Wüste lebt tatsächlich!

Der Eyre-Creek ist ein weit ausgebreitetes Flußsystem, das hinunter zum größten Salzsee der Erde führt, zum Lake Eyre in South Australia. Nur alle paar Jahrzehnte schaffen die Zuflüsse es, den See zum Leben zu erwecken. Dann können dort riesige Schwärme an Pelikanen und anderen Seevögeln beobachtet werden. Und dieses Jahr ist wieder eines dieser seltenen Jahre. Ein Seitenkanal des Eyre Creek in einer vor uns liegenden Senken versperrt uns die Weiterfahrt nach Westen. Zwischen zwei Dünenkämmen fließt ein 500 m breiter Fluß, der einige Meter tief ist. Die Strömung ist zwar gemächlich, aber trotzdem müssen wir beim Baden aufpassen. Denn viele der Bäume und Büsche sind unter der Wasseroberfläche. Da kann man sich leicht verletzen oder gar mit den Füßen hängen bleiben. Während des Trocknens in der Sonne wird das nächste Bier aufgemacht. Ich denke, wir sind jetzt auch fit heute abend für die zweite Attraktion von Birdsville: The Birdsville Pub.

7-Gänge Menü oder Känguru-Braten?

Kaum betreten wir die Kneipe, schon haben wir lauter Bekannt um uns herum. Alle Fahrzeuge aus Mungerannie sind inzwischen in Birdsville angekommen. Und mit ihnen unsere Erzählungen und Abenteuer. Schnell verbreiten sich auch unsere Brotbackkünste. Verständlicherweise will da jeder

einmal eine Kostprobe genießen. Da morgen sowieso Backen angesagt ist, werden gleich drei Leib mehr produziert. Eine Einladung zum Grillen für den nächsten Tag ist uns schon sicher.

Was ißt man in einer solchen Outback-Kneipe? Ein Blick auf die Menükarte offenbart Bekanntes (Schaschlik mit Pommes) oder weniger Bekanntes (Känguru mit Gemüse). Als Radfahrer den Kalorien nie abgeneigt, erkundigen wir uns aber erst einmal, was es mit dem angegebenen Sieben-Gänge-Menü auf sich hat. Die Antwort ist wieder mal typisch australisch: „Ein Hamburger und ein Sixpack“ (6 Flaschen Bier). Wir nehmen doch lieber das Känguru-Steak. Die Kunst der Zubereitung von Kängurufleisch, so der Koch, ist es, den richtigen Zeitpunkt zu kennen, an dem das Fleisch noch ganz leicht blutig ist. Wird es ganz durch geschmort, so ist es zu trocken und zäh. Das Gemüse ist natürlich frisch aus dem Eisschrank.

Die Kneipe wird dekoriert mit einer Vielzahl an Fotos, Schildern, Werbungen, Wimpeln, Andenken, Pokalen und Medaillen der Pferderennen der vergangenen Jahre. Zu diesem berühmten Pferderennen kommen mehrere Zehntausend Besucher jedes Jahr nach Birdsville. Nur sind die wenigsten am Rennen selbst interessiert. Den meisten geht es darum, sich mit Kumpels ordentlich einen Rausch anzutrinken. Für drei Tage ist dann der lokale (!) Notstand ausgerufen. Die einzige Kneipe des Ortes stellt (schon aus baulichen Gründen) den Bierverkauf vor die Tür und macht fast ihren gesamten Jahresumsatz.

Neben all diesen Andenken verzieren eine Unmenge alter abgenutzter Hüte die Kneipenwände. Die stammen von Farmarbeitern oder LKW-Fahrern, an die so, und mit Hilfe von kleinen Namensschildern, beim Feiern immer mitgedacht wird. Diese Sitte hatten wir auch schon in Mungerannie kennengelernt.

Riding in the storm

Von Birdsville aus haben wir nun eine neue Richtung eingeschlagen. Die letzten drei Wochen sind wir gerade nach Norden gefahren. Jetzt biegen wir mehr und mehr in eine nordöstliche Richtung ein. Ab Windorah, wo wieder eine Teerstraße winkt, werden wir direkt in Richtung Osten, zum Pazifik, radeln. Aber bis dahin ist noch einiges an Strecke zu schaffen. Ab Birdsville ist die Piste frisch geschoben worden. Was Autofahrer glücklich macht, muß noch lange nicht für Radfahrer gelten. Die Piste ist nach so einer Bearbeitung oft so grobschottrig, daß wir nur mit viel Geschick und Balance durchkommen. Wir sagen uns immer wieder, daß Sand und Schlamm weitaus schlimmer sind. Aber es sollte noch weitaus schlimmer werden.

Gegen Mittag, als wir unter einem kleinen Baum liegen und schlafen, hören wir ein fernes Grollen. Die kleinen Flöckchenwolken schließen sich immer mehr zusammen und wachsen in die Höhe: Die ersten Gewitterzellen entstehen vor uns. Da wir einmal wieder Gegenwind haben, kommt die geschlossene Front auf uns zu. Der Sturm und die Heftigkeit des Wolkenbruchs ist unbeschreibbar. In Sekundenschnelle fallen die Temperaturen um 15°C und die Piste weicht auf. Ein Weiterkommen ist selbst für Allradfahrzeuge nicht mehr möglich. Kaum ist die Gewitterwolke vorbei, sind es auch wieder 35°C und heller Sonnenschein. Was bleibt uns anderes übrig, als so lange zu warten, bis die Piste wieder ausgetrocknet ist. Nach vier Stunden können wir weiter. Unsere Mountainbikes und die Anhänger sind zwar nicht mehr so schwer, wie noch zu Anfang der Tour, aber die 4 cm schmalen Reifen versinken an einigen Passagen noch tief genug und zwingen uns zum Absteigen. Wer steht verliert! Nach 18 km Kampf wird es höchste Zeit, einen Zeltplatz für die Nacht zu suchen, denn das nächste Gewitter nähert sich. Danach wird die Piste bis zum Einbruch der Dunkelheit nicht mehr trocken sein.

So bestimmt die Frequenz der Gewitter unseren Tagesrhythmus und unsere Kilometerleistung. Heute waren es 75 km.

Der regenreichste Sommer seit 50 Jahren

Am nächsten Tag schaffen wir es, rechtzeitig zum nächsten Gewitter unter einem Dach zu stehen. Beim Einsetzen des Regens erreichen wir die kleine Siedlung Betoota (eine Farm und ein ehemaliges Hotel/Pub). Zwei langweilige Stunden verbringen wir unter dem Dach des seit einigen Jahren geschlossenen Hotels. Mit dem 85jährigen Besitzer wechseln wir einige Worte (schlimmer Dialekt) über das diesjährige Wetter hier in der Wüste. Es hat seit über 50 Jahren nicht mehr so häufig und so viel geregnet. Die Monsunwirbel (Zyklone) über dem Norden Australiens, wo jetzt die

Regenzeit beginnt, sind dieses Jahr besonders stark und reichen weit ins Landesinnere. Worüber die Farmer hoch erfreut sind amüsiert uns überhaupt nicht mehr. Hätte es nicht auch erst nächste Woche so heftig regnen können...

5 km hinter Betoota platzt ein Reifen. Die Karkasse ist offen. Nicht daß wir schlechtes Reifenmaterial dabei hätten, sind wir doch mit Schwalbe-Reifen ausgerüstet. Aber auch solche Reifen müssen sich stets aufs Neue bewähren. Nach 1500 km ist nun einer der Testreifen verschlissen. Ersatz ist dabei! Der Wechsel kostet uns eine halbe Stunde, weil vorher Reifen und Rad möglichst vom Schlamm befreit werden sollten. Steinchen zwischen Mantel und Schlauch wären nicht so ratsam. Nach einem weiteren mühsamen Kilometer auf weicher Piste kommen wir an einen Creek – ein über viele Jahre ausgetrocknetes Flussbett. Jetzt befindet sich darin allerdings ein reißender Fluß, einen Meter tief und etwa 300 m breit. Auf uns wartet eine Stunde Arbeit, denn alle Gepäcktaschen, der Anhänger, und die Fahrräder müssen auf die andere Seite gebracht werden. Das sind zehn Querungen für jeden. Wir sind schließlich erschöpft und durchnäßt. Obwohl der Tag noch nicht zu Ende ist, bauen wir auf dem trockenen Gegenufer unser Zelt auf, und fangen gemütlich an zu kochen. Drei Stunden später wollen wir den Wasservorrat für morgen schöpfen gehen. Der Fluß ist weg! Übrig geblieben ist ein schwaches Rinnsal, gerade genug, um Wasser zu schöpfen. So schnell geht das hier also!

Unsere Tagesleistungen schrumpfen: heute sind es nur noch 58 km.

Ein Gewitter nach dem anderen

Regen, Regen, Regen – und das in der Wüste! Heute Nacht hatte es wieder geregnet. Wir können noch nicht weiterfahren. Erst gegen 9 Uhr kommen wir los. Selbst dann ist die Fahrt für die ersten Stunden noch sehr anstrengend, weil die Reifen versinken. Zwei Fahrzeuge kommen uns entgegen. In deren Spuren trocknet der Lehm schneller. Allerdings ist es dann eine hohe Kunst der Balance, in den Spurrillen fahren zu können. Die Landschaft wird bergiger, bis wir auf eine flache Hochebene kommen. Gegen 11 Uhr ist die Piste wieder trocken. Aber da fängt es auch schon wieder an zu regnen. Ein heftiges Gewitter nähert sich so schnell, daß wir gerade noch die Plastikplane über die Fahrräder und Taschen werfen können. Das Mittagsgewitter war nur ein kurzes und schnelles Ereignis. Schon nach zwei Stunden – inzwischen ist es 14 Uhr – können wir weiter fahren. Die Sonne scheint kräftig vom Himmel und läßt die Temperatur schnell weit über die 30°C Marke klettern. Der Schlamm und Lehm ist klebrig wie immer. Ständig blockieren die Räder. Schieben ist auch unmöglich, da wir mit unseren Schuhen im Schlamm herumrutschen. Nach einem Kilometer stecken wir fest. Nichts geht mehr. Also weiter warten, bis alles trocken ist. Wir bauen das Innenzelt auf und werfen unser Betttuch darüber. Dadurch haben wir genug Durchlüftung und trotzdem angenehmen Schatten. Die Bücher, die wir mit auf die Reise nahmen, sind schon längst durchgelesen. Das kleine Backgammon-Spiel ist unsere einzige Möglichkeit, bei der Hitze mit möglichst wenig Anstrengungen die Zeit totzuschlagen. Es regnet heute zum dritten mal, wenn auch nur für 10 Minuten. Anschließend bemerken wir, daß im Fall eines starken Gewitters unser Zelt nicht gut gegen Überschwemmung gesichert ist. Ein Graben wird gezogen und das Zelt extra fest verankert. Aus Vorsicht vor vorbeikommenden Fahrzeugen (wer soll momentan noch fahren können?) wuchten wir die beiden Fahrräder an den Pistenrand und versuchen die größten Lehmbrocken abzubekommen. Trocknet der Lehm erst mal durch, braucht man einen Hammer und Meißel zum Reinigen!

Nach 3 Stunden – inzwischen ist es fast 18 Uhr und angenehm warm – entscheiden wir uns zur Weiterfahrt. Bis zur Dunkelheit könnten wir noch eine Stunde radeln und damit die morgige Tagesetappe kürzen. Wir hoffen nämlich, morgen abend an der Teerstraße anzukommen, und so dem Schlamm zu entfliehen. Nach gerade mal 5 km treffen wir in einer kleinen Senke, wo sich das Wasser ansammelt, erneut auf ein riesiges Schlammloch. Also doch Feierabend! Ein sicherer Zeltplatz ist schnell gefunden. Der präventive Wassergraben um das Zelt wird sich auch noch als sehr wichtig erweisen. Gegen 22:30 Uhr zieht ein heftiges Gewitter von Nordosten heran. Wir wissen, daß die Fahrräder und unsere Zeltstangen nicht nur das einzige Metall in der ganzen Umgebung sind, sondern auch die höchsten Erhebungen über dieser Ebene darstellen. An Schlaf ist da nicht zu denken. Es blitzt, donnert und schüttet 2 Stunden lang.

Heute haben wir ganze 20 km geschafft!

Flucht aus der Wüste

Der nächste Morgen erwartet uns mit einem wolkenlosen Himmel und schnell steigenden Temperaturen. Das stimmt uns hoffnungsvoll. Trotzdem ist die Piste erst gegen 12 Uhr so weit abgetrocknet, daß wir weiter können. Wir hegen schon seit gestern den Wunsch nach einem Fahrzeug, welches uns mit nehmen kann. Aber die drei Autos der letzten beiden Tage kamen immer nur von vorne.

Das einförmige Landschaftsbild des flachen Graslandes wird nun immer stärker durch Sandsteinklippen, Tafelberge und Bäume abgewechselt. Alles ist grün. Eine reizvolle Landschaft. Die Piste ist am Nachmittag auch wieder pulvertrocken und läßt sich super befahren. Nur wenige Wölkchen ziehen von Nordosten heran. Das war's wohl endlich mit den Zyklonwolken aus Norden. Eigentlich ideales Fahrradwetter. Doch jetzt taucht hinter uns ein Pickup-Fahrzeug auf. Die Chance, so schnell wie möglich zur Teerstraße zu kommen, wollen wir uns nicht entgehen lassen. 72 km später sitzen wir wieder auf unseren Sätteln. Die Wüste ist schlagartig von einem Buschland abgelöst worden. Nun sehen wir viele Bäume, Sträucher, saftiges Grasland und zahllose Emus, Kängurus und Kakadus. Ebenso gibt es viele farbenprächtige Blumen zu bestaunen.

Die Teerstraße nach Windorah ist nur einspurig, denn der einzige nennenswerte Verkehr sind die Schweröltransporter, die von einem Erdölfeld weiter im Westen nach Osten zum ersten Eisenbahnanschluß fahren. Diesen Roadtrains müssen wir natürlich weiträumig aus dem Weg gehen. Die Bremsen noch nicht einmal, wenn ein Rind auf der Straße steht. Bei Geschwindigkeiten von 80 bis 100 km/h läßt sich solch eine Masse nicht leicht abbremsen. Ebenso ist die Sogwirkung und der Steinchenflug der vorbeidonnenden Roadtrains mit drei Anhängern nicht zu unterschätzen. Endlich haben wir Teer unter den Rädern und brauchen uns keine Sorgen mehr wegen aufgeweichter Pisten zu machen. Nur regnet es jetzt nicht mehr – bis zum letzten Tag werden wir keinen Tropfen mehr abbekommen, obwohl wir immer weiter Richtung Tropen und Küste kommen. Soll uns noch einer etwas über trockene und heiße australische Wüsten erzählen...

The Australian bush

Die kleine Teerpiste erreicht nach 110 km das Dorf Windorah, wo wir uns das erste kühle Getränk seit langer Zeit gönnen. Der beste Zeltplatz der Umgebung liegt allerdings 10 km außerhalb am Ufer des Coopers Creek. Diesen Fluß hatten wir schon auf dem Birdsville-Track zwischen Maree und Mungerannie kennengelernt – damals allerdings trocken. Inzwischen ist so viel Regen im Norden niedergegangen, daß daraus ein metertiefer stark strömender Fluß geworden ist. Vermutlich ist jetzt auch der ausgetrocknete Teil in der Wüste unter Wasser, der Lake Eyre bekommt dieses Jahr noch mehr Wasser und die Birdsville Piste ist möglicherweise geschlossen. Zumindest werden wir heute einmal vom Schlamm der letzten Tage befreit.

Jetzt werden Kilometer gefressen! Jeder Tag sieht vom Ablauf her ähnlich aus: wecken um 4:30 Uhr, Abfahrt um 6 Uhr und Frühstück um 8 Uhr. Die kühle Morgenluft wird so weit es geht ausgenutzt, und bis Mittag haben wir stets schon 80 km oder mehr hinter uns. Dann schlafen wir drei oder vier Stunden im Schatten eines Baumes, von denen es jetzt wieder reichlich gibt, und fahren am späteren Nachmittag noch mal zwei bis drei Stunden. So kommen wir fast jeden Tag auf 140 km. Dabei bemerken wir den allmählichen Übergang von der Wüste und dem Grasland hin zu savannenähnlichen Landschaften, und dann zu lichten, und schließlich zu dichten Wäldern. Die Vegetation wird immer üppiger. Immer mehr Pflanzenarten kommen dazu, je weiter wir nach Osten kommen. Schließlich prägen dann auch wieder Agrarflächen die Region.

Die Wasserversorgung entlang der Strecke ist überall gut, denn wir finden genügend Regenwasserpfützen. Für alle Fälle haben wir auch ein Desinfektionsmittel zur Wasseraufbereitung dabei, brauchen es aber glücklicherweise nie. Die Hufabdrücke am Pfützenrand lassen schnell erkennen, ob hier schon Rinder getrunken haben. Nachdem aber überall Wasser zu finden ist, kommen die Tiere nicht an den Straßenrand. Mit den vorbeirasenden Roadtrains ist es dort auch viel zu gefährlich. Als Radfahrer kommt man ja in den einmaligen Genuß, überfahrene Tiere erst zu riechen, bevor man sie sieht... Von ausgewachsenen Rindern bis Kakadus, von Schlangen, Eidechsen und Kängurus – alles läßt sich entdecken. "Flattened Fauna" eben!

Farmland, Siedlungen, Straßenverkehr und die ersten Städte

Auf dem Weg nach Osten, zur Küste hin wird die flache Landschaft immer öfters von Hügeln durchsetzt (Passhöhen bei ca. 300 m), die Schafweiden weichen immer öfters den Getreidefeldern, die kleinen Farmhäuser weichen immer mehr den Agrarfabriken mit gigantischen Silos, die Dörfer werden immer größer, wir durchqueren wieder Kleinstädte mit hoher Verkehrsdichte, und auch auf dem Land müssen wir wieder brav am linken Straßenrand fahren, weil alle paar Minuten ein Auto kommt. Dafür gibt es wieder öfters Kühlschränke mit Eis oder Limo, und auf das Brotbacken können wir auch verzichten, nachdem die Bäckerei-Dichte wieder zunimmt. Diese Übergänge sind fließend und für uns als Radfahrer sehr langsam. Ein Autofahrer würde das ganz anders empfinden.

Nachdem wir nur noch mit kleineren Wasserreserven in den Anhängern fahren, kommen wir auch schneller voran. In Charleville können wir zum erstenmal seit unserem Start in Adelaide einen großen Supermarkt plündern. Als Radfahrer haben wir bestimmte Ansprüche an die Qualität und Quantität der Nahrung. Vieles findet man in den kleinen Läden im Outback oder in den Tankstellen kaum. Die Ortschaften, durch die wir kommen (Quilpie, Charleville, Mitchell, Mungallala, Morven und Roma) sind genauso verschlafen, wie diejenigen, die wir schon zu Beginn unserer Reise passierten. Wenn hier ein Radfahrer umfällt, gibt das eine Sensation. Aber die stets sauberen öffentlichen Toilettenhäuschen sind überall vorhanden (Der Vergleich zu Deutschland läßt uns immer wieder staunen!).

Je weiter wir nach Osten kommen, um so weiter müssen wir unseren Tagesablauf nach vorne verschieben, denn jetzt geht die Sonne eher auf. Die Uhren der Menschen sind halt doch nur Hilfsmittel. Die Sonne bestimmt unseren Rhythmus. In der Mittagshitze sind es jeden Tag wieder an die 40°C warm, und die Luftfeuchtigkeit steigt spürbar mit zunehmender Nähe zur Küste. Radfahren wird wieder eine schweißtreibende Sache, und unsere feuchten Baumwolltücher bleiben im Einsatz. Der Gegenwind wird zum Glück durch die am Straßenrand stehenden Bäume stark abgebremst. Auch ist die Plage mit den Millionen von Fliegen kaum mehr vorhanden, seit wir die großen Rinderfarmen des Outback hinter uns gelassen haben.

Flaschenbäume, Pythons und Ameisenigel

In Roma biegen wir vorerst aus unserer Ostrichtung ab und fahren gerade nach Norden. Unser Ziel ist das Bergland um den Carnarvon Nationalpark. Es wird der bergigste Abschnitt unserer Reise durch die ersten Ausläufer der Great Dividing Range. Dichte Eukalyptus- und Akazienwälder wechseln sich mit Farmland ab. Am auffälligsten sind die Flaschenbäume, die selbst auf den total gerodeten Flächen noch stehen bleiben. Die geben der ausgeräumten Landschaft etwas Skurriles und Surrealistisches. Auf den Bergkuppen wächst der Urwald. Je höher wir kommen, desto üppiger die Vegetation. Undurchdringlicher Unterwuchs aus riesigen Eukalypten, Flaschenbäumen, Lianen und einigen Dornengewächsen, dazwischen riesige Spinnen in goldenen Netzen, schillernde überdimensionale Schmetterlinge und Pythons am Straßenrand – die längste war 2.30 m lang.

Ein Ameisenigel kreuzt vor uns die Straße. Kaum bemerkt er uns, rollt es sich zusammen und läßt sich zu keinem Erinnerungsfoto bewegen. Aber zumindest haben wir einen dieser seltenen Tiere zu Gesicht bekommen. Neben dem australischen Schnabeltier ist der Ameisenigel ein Vertreter der ursprünglichen Kloakentiere, welches Eier legt, ausbrütet, und die Jungen säugt.

Das Dorf Injune ist zumindest eine Erwähnung wert, denn es besitzt nicht nur ein nettes Informationszentrum gleich in der Ortsmitte, sondern auch einen sehr gepflegten Campingplatz, der für jeden Besucher die ersten zwei Tage frei ist – inklusive der Duschen!

Durch das Expeditions-Gebirge

Wir erreichen den Dawson-Highway und müssen nun verstärkt mit Schwerlastverkehr rechnen. Um nach Gladstone an der Ostküste zu kommen, haben wir keine andere Route zur Auswahl. Wir kämpfen mal wieder gegen den Ostwind und gegen eine Hügelkette nach der anderen an. Die hohe Luftfeuchtigkeit macht uns immer mehr zu schaffen. Die Trikots werden nicht mehr trocken während der Fahrt. Von Ferne sehen wir ein hohes Bergland vor uns. Bis da wollen wir heute noch kommen. Was aussieht wie 20 km, sind schließlich schweißtreibende 60 km und einige

Höhenmeter mehr. Der Wald dort beherbergt wieder eine Fülle für uns neuartiger Baumarten. Riesige Eukalypten mit rosafarbener Rinde, gelb blühende Akazien, Grasbäume, mehrere Arten von Flaschenbäumen, Casuarinas, Cycas und Zamiacycas, Lianen, und undurchdringliche Grashorste. Eine richtig wilde Gegend. Leider sind diese Wälder auf kleinste Flächen zusammengeschrumpft. Ihr ursprüngliches Verbreitungsgebiet wird heute bedeckt durch ein einförmiges und ausgeräumtes Farmland. Der Name dieses Berglandes gefällt uns besonders gut: Expedition Ranges. Die Passhöhe beträgt 455 m. Hauptsache wir können auf der anderen Seite in rasanter Fahrt hinunterjagen. Auf halber Höhe bleiben wir allerdings für die Nacht. Im eingezäunten Farmland talabwärts finden wir nämlich nur sehr schwierig geeignete Zeltflächen.

The Great Dividing Range der Küste schon sehr nah

Die Strecke bis kurz vor Moura kann man in wenige Worte fassen: immer geradeaus, leicht hügelig, langweiliges Farmland, leichter Gegenwind. Interessant wird es, als wir etwa 20 km vor Moura durch einen State Forest kommen. Hier gibt es wieder Grasbäume, wenn auch nur sehr kleine. Unsere Mittagspausen erstrecken sich jetzt höchstens auf drei Stunden, denn die Temperaturen steigen nicht mehr über die 35°C. Am Ortsrand von Moura gibt es den Dawson River, der ganzjährige Wasser führt. Hier laden Campingplätze, Golfplätze, Grillplätze und Müllplätze zum Verweilen ein. Nur uns ist das zu laut und zu nah an der Stadt. Moura ist geprägt vom Kohlebergbau und von einigen großen Fabriken, u.a. einer riesigen Düngermittelfabrik. Wir versuchen lieber außerhalb der Stadt einen Zeltplatz zu finden. Leider haben wir dabei weniger Glück und müssen neben dem Bahngleis für die Kohlezüge nach Gladstone nächtigen. Vier lange Güterzüge reißen uns Nachts aus den Träumen.

Der kleine Ort Banana (ohne eine einzige Bananenstaude) schläft noch im ersten Morgenlicht, als wir hindurchfahren. Der Tag bleibt bis zum Mittag angenehm kühl, denn der Himmel ist fast vollständig bedeckt. Die 50 km bis Biloela werden wie schon die Strecken vorher durch Soja- und Maisplantagen, durch Rinder- und Pferdezucht oder auch durch Getreideäcker geprägt. Das einzige, was uns reizt, sind die hohen Berge am Horizont, die nun immer näher kommen. Wir freuen uns auf die Great Dividing Range, wissen wir doch, daß dort noch einigermaßen natürliche Wälder existieren, und daß dahinter das Meer auf uns wartet. Vorher stärken wir uns noch kräftig in einer ausgezeichneten Bäckerei in Biloela, denn danach geht es gewaltig steil hoch in die Berge. Wir kommen gerade noch mit den ersten Gängen nach oben. Einen Trost haben wir: alle LKWs fahren auf einer anderen Strecke zur Küste. Eine Hügelkette nach der nächsten und die Straße führt stets gerade hoch, ohne Serpentinien. Das kostet Energie und Flüssigkeit. Alles klebt an der Haut. Aber wir werden durch die Landschaft und Natur mehr als entschädigt. Überhaupt sind wir voll guter Laune, da wir am Nachmittag das Schild "100 km bis Gladstone" passieren. Je höher wir im Gebirge vorankommen desto interessanter wird auch wieder die Vegetation: große Gruppen an alten und schönen Grasbäumen, Cycas und Zamiacycas.

Am Ende noch Badeverbot am Pazifischen Ozean

Unsere letzte Nacht in der Wildnis verbringen wir auf dem höchsten Pass des Gebirges, kurz vor einer langen Abfahrt, in 450 m Höhe. Das dürfen wir morgen alles runterrassen! Nachts zieht sich der Himmel mit dicken grauen Regenwolken zu. Aber es bleibt bei der Tatsache, daß wir den letzten Regen vor zwei Wochen in der Wüste hatten. Am frühen Morgen ist es wolkenlos und wir können hinunter in eine große 30 km breite Ebene blicken, an deren Ende sich noch eine kleine Hügelkette erhebt. Also ist der Blick aufs Meer noch nicht möglich. Die Abfahrt ist mal wieder viel zu kurz und viel zu schnell beendet.

Nach 70 km erreichen wir Calliope, ein kleines Verwaltungsstädtchen am Coastal Highway von Rockhampton im Norden nach Brisbane im Süden. Unser Ziel Gladstone liegt 15 km östlich davon an der Küste des Pazifiks. Wir sind immer noch auf ca. 100 m Höhe über dem Meer. Also geht die Abwärtsraserei weiter, bis wir nach 95 km seit dem Morgen und ca. 3.000 km seit unserem Start in Adelaide am Strand von Gladstone ankommen. Die letzten 10 km waren Stadtgebiet – unvorstellbar diese Dimensionen. Dabei hat diese Stadt mit 30.000 Einwohnern gerade mal die Größe einer kleinen Kreisstadt in Deutschland. Aber hier gibt es Stadtautobahn, große Erholungsparks, riesige Fabriken und eben eine großflächige Besiedlung, da niemand in einem Hochhaus wohnen möchte. Der Sandstrand des Pazifiks wartet mit einer weniger schönen

Überraschung auf uns: Badeverbot wegen Jellyfish-Alarm (einer sehr gefährlichen und für Kinder oft tödlichen Quallenart).

Unsere Ziellinie ist die Toreinfahrt von Maria und Dieter, die uns eingeladen hatten, und wo wir die letzten drei Tage bis zur Abreise nach Brisbane (mit dem Auto) mit Waschen, Essen und Relaxen verbringen. Die Millionenmetropole Brisbane, Hauptstadt von Queensland, schauen wir uns einen ganzen Tag lang per Fahrrad an, was noch mal 50 km auf den Tacho bringt. Nur bremst uns dieses mal kein Gepäck und kein Anhänger. Diese neue Situation erfordert einen komplett anderen Lenkreflex und wir müssen erst mal wieder umlernen.

Dann trennen sich unsere Wege. Maria fährt mit dem Auto nach Hause, Waltraud fliegt nach Frankfurt, und ich besuche für einige Tage meinen Bruder Claus in Sydney bevor auch ich wieder in den deutschen Winter zurück muß.

Eine solche Reise kann man nicht in einem einzelnen Satz charakterisieren. Was aber für unser Fahrradabenteuer durch Australien sicherlich jeden Tag gepaßt hatte, war jenes Zitat, welches schon am zweiten Tag unserer Reise bei der Vorbereitung und den angeschlossenen Diskussionen mit 'eingeborenen' Australiern entstand:

"Unmögliches wird dadurch möglich, daß man es tut!"