

## Auf Schienen ins Outback von Christoph Ernst

An einem Wüstenstop hinter Port Augusta debattiert ein sonnenverbrannter Mittvierziger auf dem Perron mit dem Zugbegleiter. Dem ist er durch das Beil im Gepäck und eine Flasche Brennspiritus aufgefallen. Der Mann hat eine Bierfahne, trägt kurze Hosen und sein Hemd ist voller Schweißbränder. Schlapphut und Stiefel weisen ihn als „Bushie“ aus. So nennen Australier Leute, die im „Outback“ leben, dem Inneren des Kontinents. Es steht für Halbwüsten und Savannen, hitzeflirrende Weite, Dürre, Staub und Sonne. Ein Land der Extreme, das schräge Typen hervorbringt. Wie den Burschen auf dem Bahnsteig. Der ist dem glattrasierten Schaffner aus Adelaide suspekt. Über Walkie-talkie ruft er seinen Chef vom anderen Ende des Zuges herbei. Der verweigert dem Mann die Mitreise. Der Tramp bietet an, Beil und Spiritus bei den Bahnbeamten zu lassen. Die bleiben stur. Sobald er nüchtern sei, könne er den nächsten Zug nehmen. Wann der fährt? In vier Tagen. Ob er bis dahin auf dem Bahnsteig warten soll? Statt ihm zu antworten, funkt der Schaffner nach der Polizei. Es sei schon gut, meint der andere. Dann geht er eben zu Fuß. Er greift sein Bündel und trollt sich.

Wir sind unterwegs auf dem „Ghan“. So heißt der Zug, der zwei Mal wöchentlich zwischen Adelaide und Alice Springs verkehrt. Wir reisen dritter Klasse. In der „Coach Class“ trifft man auf Rucksacktouristen und Einheimische. Hinter uns sitzt ein walisischer Maurer, der seit acht Jahren in Adelaide lebt. Dort findet er keine Arbeit mehr. Jetzt will er nach Darwin. Ein Kumpel hat ihm im „Territory“ einen Job besorgt. Dort wird nicht schlecht gezahlt und das Leben soll billig sein. Mal sehen, sagt er und starrt aus dem Fenster. Auf den Teppich aus rotem Sand, der seit Stunden an uns vorbeigleitet. Wir fahren durch die Steppe. Zwischen Büscheln graugelben Spinifexgrases steht hier und da ein Geistereukalyptus oder eine verlorene Wüsteneiche. Am Horizont verkarstete Hügelzüge, davor, in ein paar Kilometern Entfernung, ein ausgetrockneter Salzsee. Über seinen weißen Rändern tanzen Luftmoleküle.

Der Ghan ist eine australische Legende. Bis vor wenigen Jahren noch verlangte die Reise gewissen Pioniergeist. Beim Verlegen der Trasse in den zwanziger Jahren folgten die Ingenieure der Karawanenroute durch ausgetrocknete Flußbetten. Sie vergaßen, daß es auch in der Wüste ab und zu regnet. So waren die Gleise später oft unterspült oder weggewaschen. Statt der fahrplanmäßigen zwei brauchte der Zug mitunter vierzehn Tage. Falls er ankam. Gestrandete mußten aus der Luft versorgt oder von Rettungsmannschaften evakuiert werden. Doch das ist Geschichte. Seit 1982 gibt es einen wetterfesten Schienenstrang. Die alten Gleise, die zuletzt als Kulisse für „Mad Max III“ dienten, sind abgerissen. Vom ursprünglichen Ghan blieb nur der Name. Der geht auf die Afghanis zurück, die seit der zweiten Hälfte des letzten Jahrhunderts Kamelkarawanen durch die Wüste trieben. 1866 importierte ein Sir Thomas Elders Smith hundereinzwanzig Dromedare von den Kanarischen Inseln. Die widerstanden der mörderischen Hitze besser als Maulesel. 1929, nachdem die Eisenbahnstrecke zwischen Adelaide und dem heutigen Alice Springs eröffnet war, ließ man die Tiere frei. Inzwischen leben um die fünfundsechzigtausend verwilderte Kamele auf dem australischen Kontinent. Ein paar wieder eingefangene kann man sich auf der „Virginia Camel Farm“ von Noel Fullerton ansehen, südlich von Alice Springs. Der stämmige Endfünfziger mit geflochtenem Zopf und weißem Vollbart, der gerade den Zusatzkühler eines „Macks“ verschweißte, erzählt, daß er kürzlich zwanzig Rennkamele in die Golfemirate verkauft hat.

Heute kleben die stilisierten Silhouetten kamelreitender Afghanis bloß noch an den Außenwänden des Zugs. Im Inneren ist es komfortabel. Selbst Waggons der Coach Class besitzen Duschen und Klimaanlage. Doch die Reise bleibt ein Abenteuer. Auf der knapp dreiundzwanzigstündigen Fahrt von der fruchtbaren Südküste in die Wüste verwandelt sich der Charakter des Kontinents grundlegend. Australien zeigt sein

altes, hartes Gesicht. Denn nur der Küstenstreifen um die großen Städte, wo über fünfundachtzig Prozent der Menschen leben, ist domestiziert. Der Rest ist Outback, atemberaubend weit und alles andere als zahm. Für die Masse der weißen Australier beginnt die Wildnis zehn Kilometer hinter den letzten Suburbs. Sie sind verhinderte Inselbewohner. Der „Bush“ ist ihnen nicht geheuer. Wer freiwillig dort lebt, muß verrückt sein. Adelaide und Alice Springs sind Antipoden.

In Adelaide, der Hauptstadt des Bundesstaats Südaustralien, geht es kultiviert zu, weniger laut als anderswo. Die vielen Parks, die das Zentrum mit einem Gürtel aus Grün umgeben, das nüchterne Straßenmuster und die zurückhaltende Architektur verleihen der Einmillionenmetropole ein beinahe britisches Flair. Die ersten weißen Siedler, die sich 1836 am Torrens River niederließen, waren weder Sträflinge noch Zwangsarbeiter, sondern Presbyterianer. Gebürtige Adelaider betonen das gern, besonders gegenüber Landsleuten aus Sydney. 1838 kamen dann schlesische und brandenburgische Lutheraner. Schottischer Protestantismus und preußische Ordnungsliebe sorgten dafür, daß es um den Lake Torrens lange mehr Kirchen gab als Bars. Das prägte. Bis heute ist Adelaide kein Mekka für Nachtfalken. Die Sündenmeile auf der Rundle Street besticht durch handliche Harmlosigkeit. Als Gastgeberin des „Arts Festival“ bietet die Stadt sittsamere Reize. Außerhalb der Biennale lockt das „Festival Centre“ mit Theater, Oper, Konzerten und Filmen. Zwischen dem Parlament und der Universität stehen eine Reihe schöner Museen. Exzellente Exponate zur Aboriginal-Kultur etwa birgt das „Museum of South Australia“. Nebenan in der Kunstgalerie stößt man auf die wohl beste Sammlung kolonialer Malerei in ganz Australien. Es gibt Restaurants, Straßencafés, Kinos, Musik- und Kleinkunsth Bühnen. Die Stadtstrände sind sauber. Im lieblichen Ambiente des nahen Barossa-Tals befinden sich um die vierzig Weinkellereien.

Alice Springs, wo Aborigines im Schatten staubgrauer Eukalyptusbäume am trockenen Flußbett zwischen leeren Bierdosen, Flaschen und Unrat hocken, sich anschweigen oder mit Ästen in der Glut ihrer Feuerstellen herumstochern, ist eine andere Welt. Hier, mitten in der Wüste, ist die Endstation des Ghan. Die Pläne für den Ausbau der Strecke nach Darwin verstauben seit Jahrzehnten in Schubladen. Nicht weit vom Bahnhof ließ Postmeister Charles Todd 1872 eine Relaisstation der Telegraphenleitung einrichten, die Darwin und Adelaide mit dem über Java herangeführten Überseekabel verband. Zunächst hieß die Siedlung Stuart, nach John McDouall Stuart, der 1861 als erster durch die Wüste zur Nordküste vorstieß. 1933 benannten die Bewohner ihre Stadt zu Ehren von Todds Gattin in Alice Springs um. Heute ist der Ort mit knapp zehntausend Einwohnern der einzige nennenswerter Größe auf den mehr als dreitausend Kilometern zwischen Adelaide und Darwin. Für manche ist es bloß ein desolater Außenposten weißer Zivilisation in der Dürre der Macdonnell Ranges. Anderen erschließt es den Kontinent.

Alice - die Quelle im Namen wird von Einheimischen meist unterschlagen - ist das touristische Sprungbrett nach Zentralaustralien. Der „Uluru“, der heilige Berg der Aborigines, den Weiße „Ayers Rock“ und Locals bloß „the rock“ nennen, liegt knapp fünfhundert Kilometer südwestlich der Stadt. Der rostfarbene Stein, der dreihundertachtundvierzig Meter hoch in die Ebene ragt und allabendlich ein paar Minuten lang im letzten Tageslicht zu glühen scheint, lockt jährlich eine Viertelmillion Touristen. Nur ein Teil von ihnen reist über Land an, aber fast alle kommen durch Alice. Davon lebt die Stadt. Dutzende Veranstalter werben für ein- und mehrtägige Exkursionen zu den Naturwundern der Wüste. Neben zahllosen Motels, Parkplätzen und Autoverleihs gibt es zwei Einkaufszeilen, ein paar Banken, diverse Bars, Souvenirshops, ein Kino, fünf oder sechs Restaurants, ein französisches Café und die Filiale von Colonel Sander's Brathuhn-Schnellimbiss, in der Bruce Chatwin ab und zu mit Salman Rushdie aß, als er hier für seine „Traumpfade“ recherchierte. Alice besitzt ein Krankenhaus und einen Flugplatz. Die Anreise ist bequem. Nicht nur per Zug. Seit ein paar Jahren ist der Stuart-Highway asphaltiert. Die Staubfahnen, die die bis zu fünfzig Meter

langen „Road Trains“ bei trockenem Wetter von der Piste aufzuwirbeln pflegten, leben nur noch in den Anekdoten der Oldtimer fort.

Es sei denn, man fährt von der Straße ab. Dann ist alles wieder ganz anders.