Sechs Wochen durch Neuseelands Südinsel
März und April 2003 Mit Fahrrad, Wanderstiefeln und Leihwagen

Autor:
Olaf Schultz
Heimfelder Straße 77
21075 Hamburg

1 Einleitung

Dies ist der Reisebericht von einem sechswöchigen Neuseelandurlaub im Frühjahr 2003. Davon wurden vier Wochen mit dem Fahrrad und wandernd, weitere zwölf Tage mit einem Leihwagen sowie einige Tage stationär in Christchurch (ChCh) verbracht.

Die Preise sind entweder in Euro bzw. NZ-Dollar bzw. Kiwi-Dollar ($) angegeben.

Wer Tippfehler findet, darf sie behalten. Sonst hätte es bis zur Veröffentlich dieses Textes noch länger als bis Anfang September gedauert.

2 Reiseziel

Das Reiseziel für diesen Urlaub war Neuseeland. Was anderes soll man sonst im europäischen Winter mit sechs Wochen Resturlaub aus 2002 vernünftig anfangen:=) Umd die Frage nach der Länge des Urlaubes gleich in’s Leere laufen zu lassen: Selbst Sechs Wochen sind für Neuseeland zu kurz.

2.1 Reisevorbereitung

Welche? Gut, ein bißchen Zeit zum Durchblättern der üblichen Verdächtigen (GEOs, Baedeker, Informationen im Internet) blieb dann wider Erwarten doch. Hatte ja auch ’n Grund, warum es noch so viel Resturlaub gab.

2.2 Gepäck und Gewichte

Im Vorwege wird einiges auf die Waage gepackt.

n	Was	Zusammen	Einzel
1	Zelt (Vaude Gobi):	3550	
1	First-Stange	0	160
2	Sparren	0	600
10	Heringe Alu	0	146
1	Hering Stahl	0	39
1	Unterlage	0	422
1	Innenzelt	0	930
1	Außenzelt	0	1120
1	Sack	0	?
1	Fahrrad	19000	
2	Backroler	1700	
2	Frontroler	1325	
1	Lenkertasche	470	
1	Rucksack	2700	
1	Tagesrucksack	1040	
1	Isomatte	345	
1	Ortliebsack	300	
1	Biwacksack	350	
1	Brenner	490	
1	Trangia	1807	
1	Schlafsack	1570	

Hm, bei dem Zeitmangel baue ich mir keine Heringe aus Titanrohr, da ist gegenüber den Alurohrversionen kein Gewicht rauszuholen. Der eine Stahlhering ist ein 6er Niro„nagel“ (Danke an Robert Lehrian, er tut immer noch gute Dienste), mitgenommen für schwierige Fälle, z.B steinigen Boden.

Der Fahrradkarton (ADAC-Modulbkike) fast das komplette Fahrrad (Lenker Schiefgestellt, Pedale demontiert), inkl. Satteltaschen, Schlafsack und Isomatte. Im Nachhinein sind so große Kartons nicht zu empfehlen.

Der Tagesrucksack ist nur für die Flugreise eingesetzt worden. Der normale Rucksack wurde für die Wanderungen, ebenso wie die Wanderstiefel (1,8 kg), immer mitgeschleppt.

Der Biwacksack sollte nicht eingesetzt werden, war bis auf die Tageswanderungen immer mit dabei. In einigen Ecken kann halt wenig los sein.

Nicht zu verachten sind die ca. 2 kg Fotoausrüstung: Olympus OM4, 28-200er Zoom, 3,5/17er Weitwinkel, 1,2/55er Normalobjektiv, Klemmstativ und Schelle um jenes am Oberrohr des Fahrrad anzuschrauben, 18 Diafilme, Camedia C4040 mit zwei 128er Speicherkarten, zwei Sätze Akkus, Ladebucht mit Gleichrichter zum Betrieb am SON.

Merke: Nimm niemals mehr mit, als Du **wirklich** nötigst hast! Es wird trotzdem zu viel sein.

2.3 Literatur und Karten

Als Literatur unbedingt zu empfehlen ist der *Pedallers Paradise* von Nigel Rushton (ISBN: 0-473-07953-4, 12,95 $). Ich empfehle ihn sogar für Autofahrten.

Eine grobe Karte (1:1.000.000) ist im Baedeker enthalten. Sie ist als reine Autokarte zu betrachten und für die Radreiseplanung ungeeignet.

Die detailierten Karten habe ich in einem Laden (Mapworld, 173 Gloucester Street) in ChCh gekauft. Nach einem Vergleich diverser Karten habe ich mich für 1:500.000 Infomaps vom *Department of Survey and Land Information* entschieden. Hier sind es die Blätter *The South* 242-4 und *North meets South* 242-3 für je 12,5 $. Stand der Grundlagen waren Topographische Karten 1:250.000 von 1995 bzw. 1996. Dies führte in einem Fall dazu, daß ein Straße und Brücke südlich Hoki(tika) neu war und etwas weniger *Gravel-Roads* als laut Karte angekündigt, vorhanden waren. Die Karten sollte man sich gleich im Laden einschweißen bzw. laminieren lassen (10 $/Karte). Das spart das umständliche Hantieren mit Kartentaschen unter der Dusche (so soll man sich unter besserem neuseeländischen Regen vorkommen).

3 1. Tag: Di. 04.03.2003 Start in Hamburg

Aufstehen 0430 (gefühlte Uhrzeit ...).[1] Kurzes Frühstück (Müsli, für mehr ist der Mageninhaber zu aufgeregt), Sachen in's Auto packen. Der große Karton paßt in den Passat nur diagonal rein und ab zum Flughafen Hamburg (noch mit heiler Rampe zu den Terminals).

Die paar Meter rein und im Terminal zum Schalter schaffe ich es alleine: Großer Rucksack auf dem Rücken, Daypack auf dem Bauch und den Karton an den durchgezogenen Packriemen an der Leine. Einchecken etc. geht klar. Nur wundert sich das Personal beim Röntgen des Wanderrucksackes über den Stahltrinkbecher im Trangia, aber nicht über den 25er Stahlbolzen (Lenkungsachse für ein Flevo). Dafür paßt dann auch der große Fahrradkarton um einen Zentimeter auch nicht durch das Sperrgutröntgengerät. Schiefgestellt geht es dann doch. Ich habe mehr als rechtzeitig am Flughafen eingecheckt und verbringe die Zeit mit der Reiseliteratur. Der Flug nach London ist mal wieder wie (fast) immer: Bedeckt bei Start und Landung. Einzig Groningen ist kurz zu erkennen.

In London geht es mit dem Bus über den halben Flughafen zum richtigen Abflugterminal. Zeit ist aber wieder genug. Also weiter lesen und bummeln. Smartmediakarten für die Digicam sind hier ohne Mehrwertsteuer teurer als in Deutschland inklusive. Wie war das mit Stenkelfeld und dem Flughafenrestaurant?

Der Flüg nach LA verläuft auch wie im Fluge: Filme gucken, rausgucken (Grönland, Hudson Bay, Nevada, Kalifornien). Wir sind eine Stunde zu früh da, so daß die Leute, die mit der NZ1 weiterfliegen nicht in den Transferbereich können und auch 'ne Karte ausfüllen müssen. Das geht noch: Die NZ5ler müssen ihr Gepäck in Empfang nehmen und gleich wieder abgeben. Mit dem Rucksack ist das ja kein Problem, aber das Sperrgepäck. Mit dem Karton haben die in London wohl Rugby und in LA Football gespielt. Also kurz das Messer aus dem Wanderrucksack geholt, Tape von der Gepäckaufgabe bekommen und Karton wieder verschnürt. Messer wieder in den Rucksack gesteckt (erst da wurden die stutzig, wo kommt auf einmal das Messer her?), Rucksack aufgegeben und mit dem Karton auf dem Gepäckwagen die Odyssee über LAX angetreten. Bei der Sperrgutannahme war dann der zerfetzte, getappte Karton suspeckt: Aufmachen (NEEIIN, habe doch gerade alles zugetaped) und alles untersuchen. Mit Wischtüchern nach Sprengstoff suchen (nicht fündig) nur stinkt die ausgewischte Brennstofflasche für den Primus immer noch zu sehr. Aber nach Rückversicherung des Ausführenden bei seiner Vorgesetzten kann ich sie behalten. Anderen wurden die Flaschen, teilweise ohne zu Fragen, weggenommen, so z.B. von Leuten gehört, die in Aukland losfliegen wollten.

OK, die Umsteigezeit wird langsam knapp, aber es klappt alles. Mehrfach geröngt und gecheckt bin ich dann rechtzeitig am Flugzeug. Der Start in die Dunkelheit, Abendessen, James Blond und langer Tag sorgen für die richtige Schlafgrundlage.

[1] Zeitangaben vierstellig, Winkelangaben dreistellig, wie in der Seefahrt üblich.

4 2. Tag: Mi. 05.03.2003 Irgendwo über Pazifik–Datumsgenzen

Den zweiten Tag habe ich komplett verschlafen:=)

5 3. Tag: Do. 06.03.2003 Datumsgrenze–ChCh

Vor dem Sonnenaufgang sehe ich zum ersten Mal im Leben bewußt den Merkur. Die Landung in Aukland (fast wolkenlos) ist unspektakulär. Gepäck gegriffen, Mensch ist der Karton mitgenommen, und auf den Gepäckwagen gepackt. Ab zum Einchecken, daß ja nicht's unerlaubtes Lebensfähiges eingeschleppt wird. Das Reifenprofil hatte ich vor dem Einpacken sauber gekratzt und gesaugt, die Zeltunterlage in der Waschmaschine, das Zelt entsaamt. Das Fahrrad wollen die Kontrolleure nach Rückfrage Straßenrad oder Mountainbike sowie kurzem Peepshowgucken in die Kartonöffnungen nicht mehr sehen. Lediglich das Zelt muß aus dem Rucksack gezogen und aufgerollt werden. Keine Beanstandung. Raus und mit dem Wagen die Strecke zum Domestic-Terminal in der morgendlichen Spätsommerhitze im Laufschritt, den weichen Karton immer schön ausbalanzierend. Rein in das Terminal und das Gepäck aufgeben. Den zerrupften Fahrradkarton selber mit bis zum Gepäckwagen tragen ist auch kein Problem. Durch die Kontrolle durch und ab zum Warteplatz. Es bleibt noch kurz Zeit zum Frischmachen: Rasieren, Katzenwäsche und ein frisches T-Shirt. Danach ist man ja fast ein neuer Mensch, der letzte Anschlußflug kann auch nicht mehr verpaßt werden, alles gut.

Der „kurze“ Hüpfer nach ChCh vergeht spürbar wie im Fluge. Aus dem Fenster gucken (Ostseite) offenbahrt sich der trockene Nordteil der Südinsel. Es geht über die Bryant Range mit Blick in Richtung Queen Charlotte. Bei St. Arnaud wird der Wairau überflogen. Schnell sind wir in Christchurch. Hm, Helmut Walle ist noch nicht da, also ab zu den Gepäckbändern. Der Rucksack ist schnell da, nur das Fahrrad will nicht beim Sperrgepäck erscheinen. Dann taucht doch der Karton am anderen Ende beim Gepäckbüro auf.

Bild 1: Fahrradkarton in Chch

Werkzeug auspacken, Karton photographieren, und Ostern vorziehen. Es ist noch alles drin und sogar die Laufräder laufen gerade. Schwein gehabt. Pedale montiert, Lenker angebaut. Shit, das Winkelstück der Hydraulikbremse am Hinterrad hat 'n Leck. Hat wohl irgendwo einen auf den „Deckel" bekommen. Das ist das einzige, was ich nicht mitgenommen hab ist das Reperaturzeug für die Hydraulik. Die letzten Jahre hatte ich nie Ärger damit, von gelegentlichem Belagwechsel mal abgesehen. Beläge habe ich auch mit. Als das Fahrrad fertig aufgebaut und beladen ist taucht auch Helmut auf. Er dachte, ich käme am internationalen Terminal an und hat mich da vergeblich gesucht. Der Karton wird wegen erwiesener Fluguntauglichkeit am Flugplatz gelassen, der eigentlich deswegen mitgebrachte Anhänger nimmt dann halt die beiden Rücksäcke auf.

Bild 2: VeloCity in ChCh mit Bob-Yak als Kinderanhänger im *Hagley Park*

Durch ChCh geht es, mit einem Kuchenzwischenstop gegenüber dem Youth Hostel, und Kartenkauf in der Innenstadt an Stahlträgern vom WTC den *Avon* in Richtung South New Brighton. Das abendliche Bad im Pazifik wird von einem Eis gekrönt, wie ich es seit dem zehnjährigen Jubiläum einer Eisdiele in Stade ca. 1986 (Kugel zehn Pfennig) nicht mehr erlebt habe: Eis satt und Portmonaie voll. Die Fish&Chips sind auch essbar und entsprechen ganz und gar nicht meinen negativen Erwartungen, die von schottischen Takeaways in Edinbourgh und Ullapool geprägt sind.

Bild 3: Drei Eis für jeweils 1,5–2 Kiwi$

Mit Helmut Hilfe ist die Bremse dann schnell repariert. Weltweite Hydraulikbremser vereinigt euch:=)
P.S.: Mensch, ist David in den fünfzehn Monaten groß geworden.

6 4. Tag: Fr. 07.03.2003 ChCh-Mount Herbert-ChCh

Strecke	40	km
Zeit		Uhr
Avs. Speed		km/h
Max. Speed	74,3	km/h

Mit dem Fahrrad geht es über Sumner und den Evans-Pass nach Lyttelton. Dort treffen wir einen Freund von Helmut und Angelika mit dessen Sohn (ca. 16 Monate alt). Mit der Fähre (7,2 $ Retour) setzen wird nach Diamond Harbour über. Dann geht es über trockene schaflose Wiesen auf den Mount Herbert (940 m ü. NN). Auf dem Gipfel sehe ich das erste neuseeländische Schaf.

Bild 4: Blick auf Lyttleton und ChCh vom Mount Herbert

Beim Rückweg über den Orton-Bradley-Park sind dann noch mehr zu sehen. Scheue Tiere, die norddeutschen Schafe sind bedeutend zutraulicher. An der Straße geht es zurück nach Diamond Harbour. Die Fähre zurück nach Lyttelton und über wieder über den Evans-Pass, diesmal die sanftere Steigung. In Sumner bietet sich der Windschatten von zwei Rennradlern an. Das geht dann einige Zeit mit bis zu 40 km/h gut. Ich fahre schon mit Licht (SON sei Dank). Helmut und ich hatten ja noch die Rucksäcke und Wanderschuhe hinten aufgeschnallt:=)

Vom Evans-Pass nach Lyttelton bin ich 53 km/h gerollt, auf dem Stück nach ChCh 74,4 km/h.

7 5. Tag: Sa. 08.03.2003 ChCh

Strecke	5	km

Heute steht nur Einkaufen, Kartenstudium und Reisevorbereitung (vorpacken) an.

Es ist schon eine besondere Erfahrung, das selbsständige Tütenfüllen im *Bin In*. Teebeutel einzeln, Erdnusbutter frisch aus der Mühle in den Eimer in dem Mahlgrad, den man möchte. Marmelade aus dem Faß.

Tomatensuppen und Nudeln gibt's im nächsten Laden. Ebenso Salami, Gewürze und Datteln. Ich muß mich zusammenreißen, nicht wieder zu viel mitzunehmen, so wie es in Schottland 2000 war.

Bild 5: Drachenflieger und Kyter am Strand von Brighton

8 6. Tag: So. 09.03.2003 ChCh

Strecke	30	km

Kirchgang, äh -fahrt, mit Angelika und Helmut auf dem Tandem. David im Anhänger macht Faxen, ich faxe zurück (drahtlos:-).

Nach dem Kirchgang teffen wir Bruce Mc Donall auf seinem, aus Aluminium selbstgebauten, Liegedreirad. Wir fahren es wechselweise nach Brighton. Es fährt sich gut, ist hinten gefedert. Für ihn habe ich den Lenkungsbolzen von Flevo mitgebracht. Er will sich damit ein Flevo aus Alu bauen, nur den Bolzen wollte er direkt von Flevo haben, der Passungen und Stabilität wegen. Die Kreise in Liegeradkreisen sind halt klein. Wie war das mit den Mail über 6–7 Ecken an's andere Ende der Welt? Hier reichten zwei Zwischenperson direkt bis zu Flevo.

Bild 6: Dreirad

Dann geht es in's Endpacken. Was bleibt in ChCh, was kommt mit. Was kommt wo rein.

9 7. Tag: Mo. 10.03.2003 ChCh–Timaru

Strecke	179,14	km
Zeit	0830-	Uhr
Avs. Speed	23,45	km/h
Max. Speed		km/h

Ich frühstücke noch mit Helmut, Angelika und David. Dann werden die restlichen Sachen gepackt. Um 0830 geht es dann voll bepackt loß.

Bild 7: Bepacktes Trekkingrad beim Aufbruch

Die Moorehouse-Avenue bremst wegen der vielen Ampeln deutlich, aber am Anfang geht es die ersten 70 km mit einem 25er Schnitt auf der SH1 in Richtung Süden. Der Wind kommt ungefähr von der Seite (über Grund). Die Oberfläche ist grober Split, typisch für Neuseeland. So ziemlich dieselbe Rauheit, wie sie häufig in Schottland anzutreffen ist.

Der Verkehr auf der SH1 ist nervig. Die Straßen im Umland verlaufen so kreuz und quer, die Flüsse haben so wenig Brücken, daß der nächste Weg über Mount Hutt ein großer Umweg wäre. So wird dann in den Canterbury Plains einfach nur Strecke gemacht. Aber je weiter man sich ChCh entfernt, desto geringer wird die Verkehrsdichte.

In Ashburton wird Brot und Milch eingekauft und eine kurze Mittagsrast (Toastbrot, Honig, Datteln und Milch) eingelegt. Es ist bewölkt und die Temperaturen liegen bei ca. 15 Grad.

Hinter Tinwald wird die SH1 in Richtung Willowby verlassen, dann geht es parallel zur SH1 bis zum Hinds River. Der Umweg lohnt sich nur, wenn man wirklich vom Verkehr genervt ist. Die Straße ist genauso grob gesplittet und weit kommt man nicht, es sei denn, man will ab Hinds River Gravel unter den Reifen haben. Interessant sind die typischen hohen Kiefernhecken in den Plains. Sie dienen als Windschutz der Gehöfte. Die Schafe sind Radfahrer nicht gewohnt und rennen schnell davon.

Nur die großen Flüsse führen Wasser. Die ganzen kleinen Bäche sind trocken und selbst die großen Flüsse haben sich sehr weit zurückgezogen.

Kurz vor Timaru wird es ein bißchen wellig, aber es ist nicht mehr weit. Das Tagesziel ist der Top10-Campingplatz. Im Supermarkt um die Ecke werden drei, einfach zu verdrückende, Liter O-Saft geholt und eine kurze Meldung in die Heimat abgesetzt.

Abendessen: 250 gr Spaghetti. Da der Hunger kleiner war als der Apetit wird ein Teil davon dann am Morgen noch verdrückt. Das schöne an neuseeländischen Campingplätzen: Die Küche mit Herd, Backofen, Mikrowelle, Wasserkocher, Kühlschrank und Eßplätzen. Meistens findet man sogar Möglichkeiten zum Grillen (Gasgrill mit geschlossen oder offenem Feuer, teilweise wahlweise).

10 8. Tag: Di. 11.03.2003 Timaru–Oamaru

Strecke	91,12	km
Zeit	0730-	Uhr
Avs. Speed	21,51	km/h
Max. Speed	53	km/h

Morgens wird noch kurz für sagenhafte 9,95 $ ein Fläschen Kettenöl im Fahrradladen geholt, hatte ich bisher vergessen und wenn's naß wird sollte man es lieber dabei haben. Die Goldpartikel habe ich immer noch nicht gefunden:-)

In der Hügelkette vor Normanby wird schon die Übersetzung mit 24-32 ausgenutzt. Aber danach wird es wieder relativ flach. Es geht mit Seitenwind meistens direkt an der Bahnlinie nach Invercargill lang, die inzwischen nur noch für den Güterverkehr genutzt wird. Wieder sind fast alle Flüsse nur noch als Trockenbeet vorhanden.

In Oamaru wird wieder der, mitten in der Stadt liegende, Top10 geentert. Die ersten Karten werden geschrieben. Direkt hinter dem Zelt verläuft die Bahnlinie, durch eine Baum-/ Buschreihe verdeckt. Aber es ist nur wenig Verkehr. Nach dem Zeltaufbau wird die Stadt erkundet, natürlich mit dem Rad. Als verfrühtes Abendessen gibt es Fish&Chips.

In einer kleine Gruppe mit fünf Leuten plus Führer (Jim Caldwell) werden Gelbaugenpinguine beobachtet. Eigentlich ist es eine schlechte Zeit, die Jungen sind alle weg, nur noch einige wenige Alttiere sind da und durchleben gerade ihre Mauser. Mit Führer hat es den Vorteil, daß er viel über die Pinguine erzählt und man relativ nahe an die Tuxe herankommt. Auf der Aussichtsplattform sieht man wenig und die Erläuterungen dort sind bei weitem nicht so umfassend. Mit dem Fahrrad zum Beobachtungsort am *Bushy Hill* ist es aber ein hartes Stück Arbeit, selbst unbeladen!

Bild 8: Yellow Eyed Penguin

Um 2100 geht's in den Sack, morgen wird es hart, Dunedin ist das Tagesziel. Ab 2200 regnet es, aber zum Glück nur bis 0800.

11 9. Tag: Mi. 12.03.2003 Oamaru–Dunedin

Strecke	123	km
Zeit	0930-	Uhr
Avs. Speed	18,88	km/h
Max. Speed	66,6	km/h

Nach dem Regenende wird gefrühstückt und zusammengepackt. Es geht zügig los.

Ein obligatorischer Abstecher zu dem Kugellager *Moeraki Boulders* ist Pflicht. Es sind imposante Steinkugel, die da am Strand rumliegen.

Bild 9: *Moeraki Boulders*, überdimensionierte Kugellager am Strand

Kurz vor Shag Point gibt es die erste und im weiteren Verlauf einzige Panne: Ein Platten im Hinterrad. Deliquent ist ein Nagel. Kurz nach der Tour sollte mir in Deutschland eine der radialen Speichen im VR brechen. Insgesamt erst die zweite in dem 3-fach/ radial eingespeichten alten SON mit Scheibenbremse.

Hinter Waikouaiti wird die SH1 verlassen und der Weg über Karitane genommen. Meist ist dieser Nebenweg himmlisch ruhig, zumindest gegenüber der SH1. Dafür geht es gut rauf und runter, nicht nur relativ. Man kommt sich vor, wie in Schottland auf dem Weg nach Mallaig, andauernd die Bahnlinie in Sicht, mal parallel, mal weit darüber. Vom Profil ist es wie die Ostroute auf Harris: Kurvig und gute Hügel. Man sollte sich schon mit *No RISC, no fun* rollen lassen können. Irgendwo auf diesem Nebenweg wird mit fast 64 km/h die erste Höchstgeschwindigkeit erzielt. Bei Warrington begegnen sich zwei Autos, dann komme noch ich dazu. Ein Mutter, die mit Kind die Straße überqueren will meint nur, daß heut viel Verkehr sei.

In Evansdale wird noch Wasser gefasst und dann geht es nach einem kurzen Dattelimbiss in den Mount Cargill. Vierhundert, ziemlich gleichmäßig ansteigende Höhenmeter. Das Ereichen des Gipfels ist nicht so ganz abschätzbar. Die Abfahrt bringt Spaß und auf einmal ist man in Dunedin. Auf die Baldwin-Street, an der man auf dieser Strecke vorbei fährt, hätte ich jetzt keine Lust.[2]

Es geht direkt zum Oktagon durch. Dort wird als Campingplatz der Top10 empfohlen: Stuart-Street hoch, ist nicht weit. Wer Dunedin kennt: Die Stuart Street kommt wohl gleich hinter der Baldwin-Street (mit angeblichen 38 ° im Guinessbuch stehend, hat aber nur 19 ° , sind aber auch noch 34 %. Ich versuche, nach erhaltenen Stadtplan, auf einer Nebenstrecke zu fahren, aber das geht auch nur in eine Sackgasse. Also weiter auf der Stuart. Selbst im kleinsten Gang ist die heftig. Wer hier hochfährt, der braucht auch vor dem *Crown-Saddle*[3] keine Angst zu haben. An der Stuartstreet führt nichts vorbei. Die Highgate ist zwar im oberen Bereich flach, dafür ist die Zufahrt über Howe (Hinter dem Botanischen Garten von der Cumberland abbiegen, noch flach), Warrender (noch flach) am Anfang der Highgate sehr steil und kurvig.

Hinter dem Gipfel (Brücke der Highgate) geht es in einer Schußfahrt die Kaikorei-Valley-Road runter. Eine kurze Brutalbremsung beim Fish&Chips, ich mag nicht so salzige Spaghetti, wie ich sie jetzt essen müsste, unterbricht das Rollen zum Campingplatz nur kurz.

Auf dem Platz (Aaron-Lodge Top 10) wird endlich der Top10-Paß besorgt, ab nun gibt es auch für mich bei Top10-Plätzen zehn Prozent Rabatt. Einige weitere in .AU, GB und USA geben auch Rabatt.

Das Zelt aufstellen, essen, Wäsche waschen und ein bißchen Planung machen. Der Plan zum Ruhetag reift: Ein bißchen Dunedin, eigentlich nur Baldwin-Street angucken und lesen.

[2] Hätte, da ich von der erst später auf dem Campingplatz erfahren habe.
[3] Tour von Queenstown/Arrowton nach Wanaka.

12 10. Tag: Do. 13.03.2003 Dunedin

Strecke	16	km
Zeit		Uhr
Avs. Speed	16,59	km/h
Max. Speed	78,6	km/h

In Ruhe wird gefrühstückt und dann über die High Street zu Baldwin Street gefahren. Das letzte steile Ende der High Street rollt man mit >70 km/h. Die Baldwin Street ist ziemlich steil, im oberen Bereich geht einem, trotz >2 kg schwerer Lenkertasche bei 24-32 das VR hoch: Also im Wiegetritt nach vorne gebeugt hochfahren. Die Straße hat im steilsten Bereich nach Photoauswertung wirklich ca. 19 ° und nicht die 38 ° aus dem Guinessbuch. Trotzem sind 34 % heftig, auch wenn man sie hinterher bergab bremst, da Querstraßen:=(. Das Wetter ist sonnig und schön.

Bild 10: Baldwin Street

Den Rest von Dundin und der Otago Peninsula schenke ich mir, sieht mir alles zu touristisch aus:-)

Zum Abendessen gibt's mal wieder Nudeln mit Tomatensoße, morgen geht's ja mal wieder zur Sache.

13 11. Tag: Fr. 14.03.2003 Dunedin–Balclutha

Strecke	85,31	km
Zeit		Uhr
Avs. Speed	18,5	km/h
Max. Speed	61,5	km/h

Nach dem Packen geht es die Kaikorei-Valley-Road runter: Easy rolling:=) An der Main South Road und der Brighton Road geht es dem Meer entgegen. Das spart den Verkehr an der SH1 und vorerst den Three-Mile-Hill. Auf der Straße bis Taieri River ist himmlisch wenig Verkehr. Aber sobald es am Taieri ins Land geht, dann geht es auch in's Eingemachte. Fast so steil wie die Stuart Street geht es etwa den ersten Kilometer in Richtung Waihola. Nur die ersten ca. 200 m sind asphaltiert, ab dann gibt es teilsweise losen Gravel. Wer hier von Waihola aus runter kommt, der sollte gut aufpassen. Nervig bei meiner Fahrtrichtung: Man denkt immer, nun sei man oben, dann kommt noch ein Hügel hinter der Kurve, nachdem man mal wieder 5–10 m runtergefahren ist. Aber ab dem Paß geht es dann wirklich in einem Stück in einer Schußfahrt über die Gravelpiste runter bis Waihola. Gerade unten angekommen begegnen mir zwei Schweizer (Delite grey und rotes ungefedertes Mounti).

Ab Waihola gibt's starken Gegenwind, trotz der ebenen Straße sind nur ca. 15 km/h möglich. Dann fängt noch der Nieselregen, langsam stärker werden an. Kurz hinter Milton wird eine kurze, da kühl und windig, Mittagsrast gemacht. Dann geht es über nervige Hügelketten mit nervigem Verkehr und nervigem Gegenwind (Bergab treten) bis nach Balclutha.

Hm, Züge zwischen Christchurch und Invercargill fahren seit letztem April nicht mehr und ob Intercity-Busse Fahrräder mitnehmen. Die Verspannung wird richtig nervig und zwischen Touristeninfo (TI) und Campingplatz fängt auch noch im rechten Knie eine Sehne an aufzumucken. OK, auf dem Campingplatz den Vorbau weiter rausziehen und duschen, in Ruhe essen und zum ersten Mal im Fernsehen die Nachrichten sehen. Kommen hier schon um 18:00 und dauern bis 19:00 (viele Werbepausen). Das eigentlich Interessante: Wetter kommt erst so zwischen 18:45 und 18:50. Für mich heißt es weiter Gegenwind. Dafür ist an der Westküste Sonnenschein angesagt. Auch noch wenn ich dann da bin?

14 12. Tag: Sa. 15.03.2003 Balclutha–Papatowei

Strecke	88,45	km
Zeit		Uhr
Avs. Speed	18,62	km/h
Max. Speed		km/h

Es ist windig und kühl. Aber auf der Soutern Scenic Route (SSR) ist wenig loß. So geht es bis kurz vor Romahapa. Im Straßengrün wird das meiste Gepäck abgeladen und ein Abstecher nach Nugget-Point gemacht. Etwa 18 km (eine Strecke), bis auf die ersten 2 km auf Gravel mit teilweise üblem Waschbrett und einigen Hügeln. Kurz vor Nugget fängt's dann auch noch an zur regnen. Aber die Aussicht ist schön, die Klippen imposant und schlechtes Wetter = wenig Touris außerhalb deren Autos und Campervans. Der Rückweg ist wieder „nett". Ruhiger würde sich das Rad mit Gepäck fahren, aber so geht es wenigstens einfacher die Hügel rauf.

Die Hügel zwischen Balclutha und Owaka (13 °C) sind fahrbar, zumindest in meine Richtung. In Owaka ist ersteinmal Pause angesagt: Im Cafe gibt es einen warmen Schokomuffin und einen heißen Kakao. Nun geht es mal wieder so richtig mit Regen los: Gamaschen und Goretex Rush anziehen. Der Tablehead hinter Owaka mit seinem fast gleich hohen Vorgipfel[4] ist schon fieß. Aber in der Abfahrt wird es trocken und bei den Matai- und Horseshoe-Falls ist es schön. Der Abstecher lohnt sich. Die restliche Fahrt nach Papatowei ist Erholung. In Papa treffe ich auf zwei deutsche Reiseradler. Diese haben gerade eine halbe Stunde lang ihre Fahrräder entschlammt, auf der Gravelroad ist eine Baustelle und dort hat es gut geregnet. Woran erkennt man deutsche Reiseradler in .NZ? An der Komplettausstattung mit Ortliebtaschen. Ausnahmen bestätigen die Regel.

OK, ab auf den Campingplatz und Papa, duschen, Zelt trocken, Klamotten in den Trockner schmeißen, im Dairy Milch und Bier kaufen, Essen und den Abend genießen. Der Vorbau wird noch zwei Zentimeter rausgezogen. Der Spaziergang (barfuß) am Strand des Tahakopa (gleich hinter dem Campingplatz) bis kurz vor die Mündung ist schön. Wenn nur der Regen nicht einsetzen würde. Es soll in der Nacht noch einige Schauer geben.

Hm, der Tacho zeigt als max. 102 km/h. Der spinnt da wohl. So schnell war ich wirklich nicht, dafur weiß ich zu gut, was 90–106 mit einem Lieger bedeuten:-)[5]

[4] Hier scheint der Pedallers Paradise nicht exakt zu sein.
[5] Später zurück in Deutschland: Es ist der Sensor, der bei singender, mäßig belasteter Bremsscheibe prellt.

15 13. Tag: So. 16.03.2003 Papatowei–Invercargill

Strecke	137,98	km
Zeit	0800–	h
Avs. Speed	17,17	km/h
Max. Speed	65,2	km/h

Morgens ist es trocken. Um 8:00, ab heute ist Winterzeit in .NZ, geht es durch die ruhigen, verschlafenen Catlins.

Bild 11: Erste Gravelroadpiste

Den ersten Campervan habe ich erst kurz vor Curio. Bis Niagara sind es gerade mal zwei Autos:-) Die Catlins so ruhig sind schön. Cathedral Caves sind schon geschlossen (Die Tide ist zu ungünstig). Die Baustelle auf den letzten drei der 23 km Gravel ist trocken, wie der Rest des Wegs, der bis dahin sehr gut zu fahren ist. Die Hügel kurz vor dem Waikawa sind in der Sonne schweißig.

Kurz vor Curio kommen mir drei Reiseradler entgegen, mal wieder ein Bob Yak dabei. Gemischt englisch-deutsch. Die hatten irgendwo ein schweizer Paar mit Delite Grey und Mounti (jetzt aber Canondale): Erkennt man die Schweizer an Delite Grey?

Die Gravelroad zwischen Curio und ca. halbe Strecke zwischen Otara und Haldane, ist heftig. Ruapuke-Island und Stewart Island sind gut zu sehen, auf den Dias aber kaum erkennbar (Rache der zuhause liegenden Skylights/UV-Filter). Wer sich in Matsch suhlen möchte, soll angeblich auf Stewart hervorragend aufgehoben sein. Kurz vor Otara wird wieder ein unbeladener Gravelsprungritt (4 km eine Strecke) nach Waipapa-Point gemacht. Es lohnt sich. Ab nun gibt es aber so richtig Gegenwind. Irgendwo zwischen Otara und Fortrose ist eine prägnante Baumgruppe, die auf der Westseite so gut wie keine Äste hat. Soviel zum Thema vorherrschen Windrichtung.

Bild 12: Gegenwind vor Fortrose

Bis Fortrose (15:30) liegt der Schnitt bei 18,19 km/h, auf den letzten 45 km nach Invercargill fällt er auf 17,17. Trotz, von einigen Flußquerungen abgesehen, relativ ebener Strecke. Der Gegenwind ist mörderisch und 20 km vor Invercargill kommt dann der Hungerast. Dann liegen die Campingplätze auch noch alle hinter der Stadtgrenze, soll ich denn gleich nach Te Anau weiterfahren? OK, der erste Campingplatz ist neu, der Grillplatz wird gerade gebaut. Aber dafür sehr nett, sauber und echte Blumen auf dem Klo!

Ein Berlinerin (10 Wochen .NZ mit beiden Kindern) nimmt mich mit zum Supermarkt (2 km zurück in die Stadt). Nach dem Abendessen (Nudeln) wird es noch ein gemütlicher Abend bei einem netten Gespräch (Danke für Wein Käse). Die sind auch heute bei Papatowei gestartet. So schnell ist man mit'm Campervan also auch nicht:-)

16 14. Tag: Mo. 17.03.2003 Invercargill–Bluecliff

Strecke	103,27	km
Zeit	0830-	Uhr
Avs. Speed	20,49	km/h
Max. Speed	62	km/h

Frühmorgens, nach einer windigen, aber trockenen Nacht geht es zuerst flach, fast eintönig, los. Bis Riverton ist es einfach zu fahren, fast langweilig durch die landwirtschaftlich genutzten Bereiche. Von dort erfolgt eine kurze Meldung in der Heimat und bei der (noch nicht geöffneten) Touristeninformation wird Informationsmaterial zu der neuen Wanderroute, die südwestlich Tuatapere liegen soll, besorgt. Es ist der Hump-Ridge-Track, Ende 2001 eröffnet. www.humpridgetrack.co.nz Hinter Riverton geht es mal wieder zur Sache: Einige etwas höhere Hügel und viele kleine. An Rhytmus ist nicht zu denken und wenn man oben angekommen ist, so bremst einen bergab der starke Westwind.

In Tuatapere gibt es als Mittagessen mal wieder Fish&Chips und es wird kurz eingekauft. Bei der Touristeninformation erkundige ich mich nach der Humpridge. Hupps, eh ich mich versehe, habe ich gebucht und bin 80 $ ärmer. Hatte während der Mittagspause halt Zeitung und nicht das Hump-Ridge-Material gelesen:=) Aber genau deswegen habe ich ja auch den großen Rucksack und die Wanderstiefel mitgeschleppt.

OK, noch Trockenfutter in der TI kaufen, Milchpulver, Bananen, Müsliriegel etc. Supermarkt besorgen und ab zum Bluecliff fahren. Die letzten 6 km (Gravelroad) sind die schlechteste Piste, die ich bisher hatte. Direkt am Bluecliff stelle ich am Strand das Zelt auf. Shit, die Sandflies[6] sind auch schon da. Verleiden einem so richtig das schöne Wetter. Man kommt sich vor wie in Schottland mit den Mitchies, nur sind die Sandflies aggressiver:=(Die ersten hatte ich zwar in Dunedin, aber da waren es nur vereinzelte. Jetzt weiß sich, wie ich die roten Flecken auf dem Arm bekommen hatte, dachte mir schon, daß ich mich beim Zeltaufbau nicht selbst verletzt hatte.

Ich packe die Sachen für die nächsten drei Tage: Regensachen, Schlafsack, Kocher (Topf reicht im Sommer)[7], Becher, Teller, Schlafsachen, Foto (bis auf das 55er und die Camedia), Verbandszeug etc. Nicht zu vergessen alles zu Essen muß man selber mitnehmen, so man nicht für ca. 45 $ Helipacking (pro Etappe!) buchen will.

[6] Pedallers Paradise zu Sandflies: „Apart from car drivers New Zealand has no dangerous animals such as bears or big pussy cats but certainly makes up for it with sandflies. Do not underestimate them.“

[7] Im Winter ist das Gas ausgestellt, also auch Brenner und Brennstoff mitnehmen. Näheres im Informationscenter in Tuatapere.

17 15. Tag: Di. 18.03.2003 1. Tag HumpRidge

Strecke	18	km
Zeit	0730-	Uhr

Früh geht es los und Zelt sowie Fahrrad werden für die nächsten 2 1/2 Tage verlassen. Es wird meine erste Mehrtageswanderung überhaupt. Ich bin gespannt, wie der Körper das wegsteckt, die Grundkondition ist ja da, aber Gehen ist was anderes als Radfahren (andere Muskelgruppen) und die Hornhaut der Füße wird beim Radfahren ja auch nicht trainiert. Erst geht es eine Strecke auf dem Cliff lang, dann am und auf dem menschenleeren Strand. Dort sind auch die ersten Spuren von einem Päarchen mit Wanderstöcken zu sehen. Stimmt, da war doch was. Im Strandgut finde ich einen passablen Stock. Der mitgegeben Streckenplan ist gut, nur sind die angegeben Zeiten für micht nicht einzuhalten: So lange will ich nicht rasten:) Oder rase ich zu sehr?

An der letzten Brücke über den Flat Creek treffe ich das Paar von den Spuren am Strand zum ersten Mal. Sie sind mit ihrer Rast fertig, ich mache meine, bevor es in den steilen Teil der Strecke geht. Die Flaschen (0,7 ltr Trink und 1,5 ltr Vorrat) werden mit dem Eimer aus dem Flat Creek befüllt. Hier scheint das Wasser wirklich problemlos zu sein. Der steile Teil wird mit drei Stunden veranschlagt, nach 1:45 bin ich da durch. Ich kann einfach nicht langsam gehen, das ist mir zu anstrengend, dabei würde wohl mit zu viel Wasser in den Flaschen oben ankommen:=) So werden 1,2 ltr auf dem letzten Stück getrunken, ist ja auch hinreichend kühl. Die Fahrradklamotten (Trikot, Bein- und Armlinge) sind genau richtig: Arme und Bein warm, Trikot kühlt gut den Torso. Auch auf weiteren Wanderungen wird sich die hervorragende Eignung der Fahrradklamotten zum Wandern herausstellen.

Gerade im oberen Bereich ist es dunstig, wir sind schon in den Wolken. Es wird ein richtiger Regenwald: Feuchter Boden, teilweise matschig, Moos auf den Bäumen. So richtig „Herr Der Ringe“-Szenarien.

Ca. 1345 treffe ich im Nebel, oder in der Wolke, auf der Hütte ein. Der Warden zieht sich gerade an und meint, ich sei richtig schnell gewesen:=) OK, es sind 12 Leute heute auf dieser Etappe und zehn Vierbett-Zimmer. Das sollte für ruhige Einzelzellen reichen. Küche inspezieren. Huch, was kommt da den Woodwalk runtergehüpft, so grün und hühnergroß? Mein erster Kea. Aber der ist leider schnell verschwunden. Zimmer beziehen und ab unter die kalte Dusche (Warmwasser? Is nich!) Schüttel, und das einem anerkannten Warmduscher[8] nach dieser Tour. Mit der Dusche fertig, da kommt auch schon das ältere Ehepaar an. So langsam sind die ja auch nicht, vor allem, wenn ich mir angucke, daß er ein ziemlich steifes Sprunggelenk (SG) hat, und sie auch gerade einen SG-Bruch hinter sich hat. Alle Achtung! Da ist mein rechtes SG ja noch Gold gegen.

Ab in die Küche und das erste dehydrierte Futter (Doppelportion Spaghetti Bolongese) zubereiten: Warmwasser kochen, in die Tüten füllen, abwarten und Tee trinken. Nach und nach trudeln die restlichen Wanderer ein. OK, fertig, Futter fassen. Hm, und was eß ich jetzt, könnte fast noch 'ne Doppelportion verdrücken. OK, dann wird gelesen: *Those Sandflies, Majorie Orr, ISBN 0-908561-51-2*, diverse Wanderzeitschriften. Dann klart es auf und die Sonne kommt raus. Kamera geschnappt und auf den Rundweg (*Summit Loop Walk*) gemacht. Schöne Aussicht. Was ist bloß loß, wenn es richtig klar ist, kriegt man dann noch den Unterkiefer wieder hochgeklappt?

Die Hütte (Oktober 2001 eingeweiht) liegt knapp unter den 928 m, bei denen man auf den Grat trifft. Der Gipfel (1067 m) liegt einige Kilometer den Grat weiter in Richtung Norden.

Abends, bei der Besprechung für den nächsten Tag, sind dann zwei Keas auf dem Geländer vom Balkon. Aber es ist schon zu dunkel. OK, es sollen Morgenvögel sein, abwarten und Tee trinken. Dafür gibt es einen wunderbaren Mondaufgang, Sternenhimmel und hin- und her der Wolken, über denen wir dann sorgenfrei schlafen.

[8] Kalte Dusche? Nur im Hallenbad nach der warmen Dusche:=)

18 16. Tag: Mi. 19.03.2003 2. Tag HumpRidge

Strecke	18	km
Zeit		Uhr

Die Nacht ist ruhig, nur am Morgen gibt's auf einmal Lärm: Keas auf dem Dach. Zum Glück habe ich schon gefrühstückt (Müsli mit verwässerter Trockenmilch). Also los auf die Bude, Kamera und Extrafilm geschnappt und auf dem Balkon in einer Ecke hingesetzt. Die Keas waren ja letzten Abend auf der Veranda, vielleicht ignorieren die mich da. Nicht's da: Spielzeug erfaßt, runtergeflogen und angenährt. Die Zehen bewegt, damit sich da nicht der Schnabel reinbohrt, schwein gehabt. Aber dann fliegt der Kea auf die Brüstung und kommt näher. Meine Klick-, Schnalz und Flötgeräusche interessieren ihn, ebenso scheint die Brille es ihm angetan zu haben. Auf zwanzig Zentimeter Aug in Aug fragen wir uns wohl beide, wer hier mit wem spielt. Minutenlang springt er über mir von einer Seite der Ecke zur anderen und ich ärger mich, das 55er unten gelassen zu haben, das Zoom (28–300) hat eine Naheinstellung von 2,5 m:-(Irgendwann kann ich mich aus der Ecke raustrauen und das Weitwinkel besorgen. Dann kommt noch ein zweiter Kea hinzu, genauso neugierig. Ich habe an den Vögeln einen Narren gefressen. Aber zerstörerisch sind sie ja, haben von den Hütten schon häufiger die Dichtungsgummis der Dachvernagelung abgenagt!

OK, ich muß weiter, auf nach Port Graig. Erst geht es über den Grat, über weite Strecken auf Woodwalks, durch den Regenwald. Der Humus ist hier an vielen Stellen gerade mal ca. 30 cm dick. Wenn da zu viele Wandere langlaufen, dann kann es nur Erosion geben. Auf dem Luncheon-Rock (692 m) wird eine Rast gemacht, hier treffen sich fast alle wieder. Man kann gut das Percy Burn Viadukt sehen. Der Abstieg (45 Minuten anstatt der geplanten drei Stunden) bis zum Francis Burn Viadukt ist anstrengend und matschig. Dabei hat es die letzten Wochen kaum geregnet. Die Viadukte sind beeindruckend. Nur der Weg vom letzten Viadukt bis Port Craig ist eintönig. Es geht auf der alten Eisenbahntrasse, teilweise mehr als mannstief in die Felsen gearbeitet, lang. Die Schwellen liegen noch, teilweise sind noch die Nägel drin. Kurz vor Port Craig wird eine Hängebrücke neu gebaut, die alte wurde von einem Baum niedergerissen. So ist das halt in diesem Urwald (zum Glück wurde hier keine totaler Kahlschlag betrieben).

In Port Craig wird ein Hüttenzimmer bezogen und geduscht. Die Küche gibt diesmal Zweiportionenpack Lamm süß-sauer her. Die Mengenangabe auf der Packung war wieder mal durch 2,67 zu teilen. Danach muß allerdings erstmal ein Massaker, getreu dem Motto: „Die klügeren geben nach“, angerichtet werden: Entweder die Sandflies in dem Zimmer oder ich. Zum Glück lassen sich die Fensterscheiben danach gut abwaschen. Türen gut schließen!

Ein Spaziergang an den Strand runter und durch die Überreste von Port Craig ist sicherlich schön. Nur darf man nicht zu lange in einem Luftvolumen verweilen. Das Luftvolumen muß man sich sonst sehr schnell mit Sandflies teilen. Und die sind in der Überzahl.[9]

Die Hüttenbesprechung ergibt am nächsten morgen ein frühes Aufstehen. Wer am Strand langgehen will, der muß vor 0645 das Camp verlassen, ansonsten wird es zu spät. OK, noch ein wenig lesen und ab in die Falle.

[9] „. . . Sie waren zwei, nein drei und ... Wildschweine.“

19 17. Tag: Do. 20.03.2003 3. Tag HumpRidge–Tuatapere

Strecke	18+30	km
Zeit	0645–	Uhr
Avs. Speed		km/h
Max. Speed		km/h

Früh aufstehen, zügig frühstücken, Sachen packen und lost geht's. Erst ca. 30 Minuten am Wald entlang und dann zu Strand runter. Himmlisch, so alleine über den Strand zu wandern. Es sind drei Passagen, die jeweils durch gut sichtbare Zeichen (Bojen) verlassen werden. Teilweise nur kurzfristig, aber Kaps und Flüsse machen einige Stellen unpassiberbar und in einigen Breichen geht es über Felsen oder grobe Steine. Gut zum Mießmuschelsammeln. Es gibt gut Fotomotive, auch wenn keine Hector-Delphine zu beobachten sind.

Die ersten Leute begegnen mir erst am Sandy Beach, zuerst drei Anwohner, dann die ersten Wanderer. Die dürften ein klareres Wetter im Anstieg haben, es sind keine Wolken zu sehen.

Hinter dem Waikoau bleibe ich fälschlicherweise am Strand, bei auflaufendem Wasser wird der Platz zu den groben Steinen schnell eng und der Aufstieg auf's Bluecliff verpaßt. Das Cliff so hochzusteigen ist zumindest mit Gepäck unmöglich, also zurück. Den Wanderstock lasse ich am Eingang zum Track. Huch, da stehen ja schon zwei weitere, die habe ich wohl beim Start nicht gesehen. Um 1130 bin ich am Zelt. Alles ist OK. Da die Sandflies schon aktiv sind: Sachen rein in's Zelt und innen alles in die Fahrradtaschen verstaut. Auf's Fahrrad geschnallt, Zelt abgebaut (Rekordzeit) und ab in Richtung Tuatapere. Sachen packen dauert im Zelt lange, da vergeht schon eine Stunde bis zum Aufbruch. Es geht wieder die springlebendige Gravelroad lang. Im HumpRidge-Center bin ich der erste, der sich wieder zurück meldet.

Auf dem Campingplatz (der südlich der Durchgangsstraße, nicht der Domain) bin ich der einzige Camper. Die Sachen werden kurz unter der Dusche gewaschen und in der Nachmittagssonne getrocknet. Eine Tageszeit durchgelesen. Hm, demnächst scheint es im Irak loszugehen, so viel Druck, wie Bush macht.

Am linken Fuß sind zwei Blasen, am rechten kann es sich nicht entscheiden, ob es eine Blase wird. Die stammen aber noch von dem Bergabstück am zweiten Tag. Zu Essen gibt es Fish&Chips und Eis.

Der Tacho hat das kurze Liegen in ausgelaufenem Petroleum, der Steckverschluß der Primus-Pumpe war bockig, nicht überlebt: Das Dichtungs-/Kontaktgummi eines Tasters ist versprödet, gerissen und blockiert jetzt den Kontakt.

20 18. Tag: Fr. 21.03.2003 Tuatapere–Te Anau

Strecke	100	km
Zeit	0830–1530	Uhr
Avs. Speed		km/h
Max. Speed		km/h

Bei der Losfahrt, das Zelt ist trocken und keine Sandflies, ist es bewölkt. Aber um 1000 klart es auf.

Die Hängebrücke bei Clifton ist beeindruckend. Der Wasserstand des Waiau gering. Seitdem die Manapouri Power-Station einen Großteil des Waiau in den Doubtful Sound leitet gibt es auch weniger Fische. Einige Anwohner sind für die Wiederherstellung der ursprünglichen Fließmenge, andere dagegen (dann wird das Baden gefährlicher). Auch in .NZ ist Umweltschutz in stritiges Thema. Und dann kommt da noch hinzu, daß Manapouri für einen Großteil der Energieerzeugung zuständig ist, die letzten Jahre relativ trocken waren und der Energieverbrauch stetig ansteigt.

Das Wetter wird heiß und sonnig. Eine Gruppe Schweine grast zwischen Zaun und Straße, das scheint die Bauern 200 m weiter nicht zu stören. Generell bin ich ja schon fast froh, daß einem nach einer viertel Stunde mal wieder ein Auto gezeigt wird, man könnte sonst vergessen, wie sowas aussieht. Eine schön ruhige Strecke.

Vor dem Jericho-Hill begegnet mir ein schwerbeladender Deutscher auf dreijähriger Weltumradlung. Seine Rohloff hat schon einige 10 Mm runter und funktioniert problemlos. Er sagt mir, daß der zweite bzw. dritte Golfkrieg inzwischen ausgebrochen sei.

Kurz vor dem Jericho Hill mache ich Rast. Auf dem Streckenprofil sieht er ekelhaft aus, ist es aber dann doch nicht. Ekelhaft ist der Gegenwind, der die ganze Strecke bis Te Anau bläßt, besonders in Kombination mit den welligen „Fluß“-querungen bis Manapouri. Die Landschaft ist schön, es ist ein relativ weites Tal zwischen hohen Bergen. Allerdings sieht alles ein bißchen braun aus, die letzten Wochen waren einfach zu trocken. Das Wasser reicht dann auch gerade bis Te Anau.

In Te Anau wird der Top10 geentert, eine Bustour *Unhurried* nach Milford inkl. Schiffsfahrt auf dem Sound, äh Fjord, gebucht, eingekauft. Ebenso wird ein neuer Tacho gekauft, auf den Mießmacher[10] verzichte ich halt ungerne, dafür ist mir der Kilometerstand zu wichtig.

Endlich mal wieder zwei Tage an einem Ort: Jetzt lohnt es sich Bier zu kaufen, daß es als Six-Pack gibt.[11] Und Käse (500 g). Ein Schweizer Paar mit Mieträdern (kein Grey) zeltet neben mir. Sie umrunden die Insel entgegen meiner Richtung.

[10] Schnittanzeige
[11] Es sei dann, man kauft es teuer in Diarys in Einzelflaschen.

21 19. Tag: Sa. 22.03.2003 Te Anau–Milford–Te Anau

Strecke	(240)	km
Zeit		Uhr
Avs. Speed		km/h
Max. Speed		km/h

Der Kleinbus mit Platz für zwölf Personen kommt pünktlich um 0715 auf dem Campingplatz vorbeigefahren und nimmt mich mit. Es sind nur acht Fahrgäste an Bord, die 100 /dem, was der Fahrer erzählt:=) Es geht mit mehreren Stopps (Mirror Lakes, Lake Gunn etc.) nach Milford.

Den *Homer Tunnel* mit dem Fahrrad zu machen? Frühmorgens oder um die Mittagszeit. Letzten Sommer wurden in der Spitzenzeit 108 Reisebusse nach Milford gezählt. Dazu kommen Autos und Campervans. Einige der Busse sind so hoch, daß sie in der Mitte fahren müssen. Der Tunnel ist steil und unbeleuchtet. Auf der Milfordseite geht es außerhalb in Serpentinen steil runter.

Dann mit dem Schiff (*e-Real journeys*) auf den Sound bis zum offenen Meer. Von dort sieht man, daß man fast nichts sieht. Deswegen ist Cook hier damals auch vorbei gesegelt.

Die Wasserfälle und steilen Wände, teilweise über 1000 m hoch, mit Überhang sind imposant.

Die Rückfahrt ist *hurried*. Bis auf einen kurzen Stop kurz hinter dem *Homer Tunnel*, wo wir ein Ehepaar von deren Helikopterflug wieder aufnehmen.

Abends zurück wird noch kurz eingekauft: Lammkotlets und Lachssteak für den Grill.

Schade, daß man für den *Milford Track* so lange im vorraus buchen muß (derzeit ein Jahr). Die Gegend ist schön. Aber Routeburn, Hollyford etc. sind ja auch noch da. Wer mehrere Tage am Stück wandern will, der wird hier glücklich sein. Allerdings sollte man aufpassen, es kann auch schon mal vier Tage durchregnen, dann bringt so ein Track wohl auch keinen Spaß mehr.

22 20. Tag: So. 23.03.2003 Te Anau–Queenstown

Strecke	114	km
Zeit	0845–1700	h
Avs. Speed		km/h
Max. Speed		km/h

Morgens geht es nach einer kurzen Meldung in der Heimat los. Die nach dem ersten Hügel aus Te Anau geht es meist mit Rückenwind die ersten 20 km schnell voran. Reisebus nach Reisbus kommt mir entgegen, alle in Richtung Milford. Bei *Back Rd/SH 94 Junction* geht es dann in Richtung Norden: Gravelroad in Gegenwind.

Die *Gravel Road*, in einigen Bereichen nur als *Gravel-Track* klassifiziert, ist am Anfang mit drei freigefahrenen Spuren in vier tiefen Splitbetten angelegt. So geht es bis zu den *Marowa-Lakes*. Dann wird es kontinuirlich schlechter. Am Lake Wakatipu sind Bereiche, wo der parallel verlaufende Schafstrampelpfad besser zu fahren ist, als die Waschbrettpiste.

Die Piste ist ausgetrocknet, so daß die Kraftfahrzeuge (Campervans, Jeeps, Lkws) lange Staubfahnen hinter sich lassen. Durch diese geht es dank Gegenwind auch mittig durch. Hier ist, für eine Sackgasse, verdammt viel Verkehr los, fast noch mehr als zwischen Tuatapere und Manapouri. Die Marowa-Lakes sollen laut der Schweizer in Te Anau schön zum campen sein, nur bin ich dafür zu früh da und sie liegen ein bißchen abseits. Also geht es weiter.

Der Abstieg von ca. 700 auf 450 m mit ca. 7–10 % bringt dann bei 30 km/h zum ersten Mal überhaupt meine Vorderradbremse (Sachs Powerdisc, Aluscheibe) zum Fading. Kurz bevor es wieder „flach" wurde ließ die Bremskraft nach. Aber mehr Geschwindigkeit für eine Luftbremsung war einfach nicht drin: Zu starke Schlaglöcher und Serpentinen sowie loser Kies. Unten kommt mir dann ein Österreicher entgegen. Gegenseitiges Fotographieren und Streckenerfahrung austauschen. Er hat noch einen netten Anstieg vor sich, aber dann schönen Rückenwind.

Bild 13: Österreichischer Entgegenkommer

Die kurze Flood einige Kilometer vor Mount Nicholas ist tiefer als gedacht. Bin zwar kurz abgestiegen und habe mir sie angeguckt, abe wohl nicht gründlich genug. Ich bin da vierkant durch, nabentief, und dabei fliegt natürlich eine der Frontroler ab und bleibt im Fluß liegen. Aber Ortliebs sind ja dicht, selbst wenn nur eine Drehung im Verschluß untergebracht ist:=)

Der restliche Weg nach Walter Peak ist ekelhaft: Wellig, Rauh (Waschbrett) und Gravel. Teilweise ist der Trampelpfad der Schafe nebenan besser zu fahren als der eigentliche Weg. Dann kommt mir noch, keine zehn Kilometer mehr bis Walter Peak, ein deutsches Paar auf einem ungefederten Tandem entgegen und fragt mich, wie lange noch das erste, schlechte Stück[12] dauert. Mein Komentar war IIRC sinngemäß „bis zur SH94“.

Die Earnslaw (25 $/Person bei einer Richtung, Rad kostenlos) fährt alle zwei Stunden auf Gerade:45. Dummerweise war ich erst um 17:00 in Walters Peak. Der Gegenwind und die Wegoberfläche waren einfach zu mieß.

Fahrzeiten der Earnslaw findet man auf www.realjourneys.co.nz . Hier sind sie auszugsweise wiedergegeben:

Ab Queenstown: 10:00 (Oct–21. Apr), 12:00, 14:00, 16:00, 18:00 (Oct–21. Apr), 20:00 (Oct–21. Apr)

Ab Walter Peak ca. (stehen nicht im Plan): 10:45 (Oct–21. Apr), 12:45, 14:45, 16:45, 18:45 (Oct–21. Apr), 20:45 (Oct–21. Apr)

Für Dampffans ist die Fahrt mit der Earnslaw einfach ein Muß. Die Maschine ist original und wird noch richtig mit Kohle befeuert. Im Museumsbereich im Bug sind auch noch die Gußformen einiger Bauteile.

Bei der Fahrt über den See wird es Dunkel. Es ist warm und auf dem Vordeck der Earnslaw liegt als Lichtermeer vor einem. In Queenstown ist der Top10 schnell zu finden. Ein Zeltplatz ist noch frei, also Zelt aufbauen, Duschen und kurz in die City zurückfahren: Fish&Chips (zu faul, jetzt noch Nudeln zu kochen) sowie Kekse und Milch geholt.

[12] *…Considering it is gravel, the condition is usually quite good apart from the first part*, so steht es im Paradise für die Richtung Walter Peak–SH94.

23 21. Tag: Mo. 24.03.2003 Queenstown–Wanaka

Strecke	77	km
Zeit	0830–1700	Uhr
Avs. Speed		km/h
Max. Speed	70,7	km/h

Über Arthurs Point und Arrowtown geht es aus Queenstown raus. Erst schön steil das Shotover-Tal hoch. Hinter Arrowtown heißt es: Steil in Serpentinen über den Crownsaddle oder langer Umweg auf der SH6 oder SH8. Die Serpentinen sind steil: Das Tandempaar vor Walterspeak hatte sich da einen Schlauch zerbremst. Ich entscheide mich für kurz. OK, es ist sonnig, Wasser ist da. Am Anfang kurze Rast machen: Trinken und Banane und Datteln futtern. Dann geht es drei Kilometer, mit Rast auf ca. jeder zweiten Kehre das erste Stück hoch. Das flache danach Stück hat sogar einige Gefällepassagen:=(Richtig fies wird das letzte steile Stück: Serpentinen und richtig steil, das erste Stück ist dagegen fast flach und es scheint kein Ende zu nehmen. Aber endlich oben ist die Aussicht schön. Nach und nach kommt eine Gruppe mit drei, relativ leicht bepackten, Engländern oben eingetröpfelt. Wir tun uns zusammen und fahren, mit einer ausgiebigen Mittagspause bei Cordrona, teilweise als Windschattengruppe bis Wanaka.

Es gibt mal wieder Fish&Chips. Nach der Schwitzarie am Crown-Saddle ist diese Form des Salznachschubes auch gerechtfertigt. Und die drei Liter O-Saft sind eh bis zur Abfahrt verdrückt. Keine Sandflies in Wanaka.

24 22. Tag: Di. 25.03.2003 Wanaka–Pleasure Flat

Strecke	100	km
Zeit	0800–1700	Uhr
Avs. Speed	18	km/h
Max. Speed	74	km/h

Nach dem Start wird noch kurz im *Puzzle World* gestoppt und die Ausstellung besichtigt. Für das Labyrinth nehme ich mir keine Zeit.

Das Wetter ist mal wieder sonnig und die Temperatur ist angenehm.

Hügelig geht es zum Lake Hawea. Kurz hinter Hawea laufe ich auf zwei Deutsche auf, die ein Jahr auf Weltreise sind. Wir fahren dann bis Lake Paringa zusammen. Am Lake Hawea geht es gut rauf und runter. Alleine der Start bei Wanaka (275 m) mit einigen Rolling Hills und einer Zwischenhöhe 350 m (Lake Hawea, The Neck mit 405 m und wieder runter auf Lake Wanka mit 275 m, an dem es dann auch wieder rauf und runter entlanggeht schafft für ordentliche Höhenmeter. Vom *The Neck* geht es mit 70,7 wieder zum Lake Wanaka runter. Am Lake Wanaka geht es meist leicht hügelig rauf und runter. Kurz vor Makarora hole ich die beiden wieder ein, ich hatte mehrer Photopausen gemacht. Die Mittagspause auf dem Campingplatz bei Makarora ist lang. Der langsame Anstieg hinter dem Ende des Sees bis kurz vor den Haast-Paß schon fast erholsam. Nur wollte sich daß Würstchen aus der Pfanne wohl rächen, als es in den Schlußanstieg zum Paß reingeht. Aber soweit habe ich es nicht kommen lassen.

Auf dem Paß schließen wir wieder zusammen auf und fahren zusammen weiter. Die Gefällestrecken sind echt nett. In die andere Richtung wird es sicherlich ekelhaft. OK, sicherlich nicht so ekelhaft wie der Crown-Saddle.

Kurz vor Pleasure Flat weitet sich das Tal und der erste Eindruck von „So stell ich mir Neuseeland vor“überfällt einen: Breites Tal, viel Wald und gründ, schneebedeckte Berge im Hintergrund, blauer Himmel mit einigen Wölckchen garniert.

Bei Pleasure Flat wird der DOC-Platz bezogen. Scheiße, Sandflies. Ich bade kurz im Haast und verliere dabei einen der Beinlinge, irgendwo am Ufer oder beim Weg zurück zum Zelt vergessen/verloren. Der nächste Fahrradladen ist in Hoki:=(Der einzige einigermaßen Sandfly-freie Platz ist in der lauen Briese auf der einspurigen Brücke.

Es folgt eine sternklare Nacht, die Maggelanschen Wolken brennen wie Taschenlampen, der Orion trotzt der Schwerkraft (das Schwert hängt nach oben).

25 23. Tag: Mi. 26.03.2003 Pleasure Flat–Lake Paringa

Strecke	100	km
Zeit	0815-1830	Uhr
Avs. Speed	19,8	km/h
Max. Speed	69,1	km/h

Im Morgengrauen stehe ich auf und sehe den Bodennebel das Tal hochziehen. Kurz vor dem Campingplatz macht er halt. Leider erwischt die Sonne nicht so richtig die schneebedeckten Berge im Hintergrund.

Nach dem Frühstück geht es zusammen das Haast-Tal runter. Breiter und breiter wird es, zum meisten Teil trocken. Aber wenn hier Wasser fließt, dann muß es gewaltig sein. Und das scheint häufiger zu sein, als vielen lieb ist: Das Flußbett ist meist unbewachsen und die Straße muß häufig gesichert werden. So kommen wir bis Haast auch durch zwei Baustellen mit provisorischer Straßenoberfläche (Gravel) hindurch.

In Haast wird im „Supermarket“ eingekauft. Mensch, sind das Preise. Die beiden Beine einer schwarzen Damenstrumpfhose ersetzen mir den einen Beinling. Alleine wegen den Sandflies, Mittags am DOC/Rastplatz kurz vor *Knight's Point* unerbitterlich, ist das unbedingt notwendig. Der letzte der Knight's zerreißt unsere Gruppe. In der Ebene und Bergab bin ich schneller, aber Bergauf halt langsamer. Am Parkplatz hinter dem letzten Gipfel rausche ich an den beiden (verdeckt durch ein gerade geparktes Auto) vorbei und denke, bis Lake Paringa oder so werde ich sie schon einholen. Die Hügel entlang und hinter Lake Moeraki sind demoralisierend. Und der überfahrene Kea am Straßenrand beim *Boulder Creek* trägt das seinige dazu bei. Gut, danach heißen die Flüsse Kakapo, Kea, Kiwi etc. und der DOC am Lake Paringa liegt himmlisch.

Auf den ganzen Holperstrecken hat sich beim Pumpeneinsatz des Primus der Luftschlauch und das Sieb gelöst. Deswegen ging der Kocher in Pleasure Flat auch nicht aus. Mit dem Malspieker am Seglermesser wird der Schlauch aufgeweitet und alles wieder zusammengesteckt.

Es sind nicht gar so viele Sandflies wie bei Pleasure Flat, aber trotzdem nervig. Sind dann endlich im dunkeln die Sandflies weg, so kommen beim Gespräch mit zwei weiteren Deutschen dann die Moskitos raus. Es gibt mal wieder einen sternklaren Himmel. Auf dem Rücken liegend wunderbar zu genießen.

26 24. Tag: Do. 27.03.2003 Lake Paringa–Franz Joseph

Strecke	105	km
Zeit	0750–1430	Uhr
Avs. Speed	18	km/h
Max. Speed	>70	km/h

In vielen Orten der Welt wird man vor dem Morgengrauen durch Hähne aufgeweckt. In Lake Paringa sind es grüne, auch hühnergroße Vögel: Keas:=) Zumindest ist es bei uns so. Zuerst kommen wenige und diese suchen im Gras nach Larven. Wenn es heller wird, dann kommen mehr und der Ton verändert sich vom schrillen, lauten Kreischen zu einem „Geplapper“. Gleichzeitig werden die Keas, hier sind es vorwiegend junge Vögel (gelbe Bereiche an Schnabel und Augen), neugierig. Schuhe und Autos werden inspiziert, in die Oberlichter von Campervans wird reingeguckt. Geschichten über intelligentes und zerstörerisches Verhalten von Keas gibt es zuhauf, damit kann man ganze Bücher füllen.

Bild 14: Kea in der dunklen Morgendämmerung

Bild 15: Morgenstimmung Lake Paringa

Ich trenne mich von den beiden, sie wollen nur bis Fox, den Bus in Richtung Nordinsel erwischen, ich will bis Franz Joseph und die Hügel zwischen Fox und Franz Joseph sind laut Profil nicht ohne.

Das Wetter ist sonnig und im letzten Bereich gibt es mal wieder guten Gegenwind. Der Takeaway (Wohnmobil) in Bruce-Bay ist geschlossen, kein Schild, wann er auf hat. Im Fox wird zum ersten Mal diesen Urlaub eine 1,5 ltr-Flasche Cola und ekelhaft süße Orangenkekse gekauft: Energiereiche Nahrung für die nächsten 20 km. Die Cola wird zur Mittagspause verdrückt und los geht es. Der erste Hügel ist „nett“, die Abfahrt netter. Das Tal ist ein einziger Geröllbruch, links und rechts abrutschende Hänge. Beim zweiten Anstieg hat man sich schon dadrann gewöhnt, die Abfahrt ist schnurstracks und über den dritten ist man hinweg, ehe man es glaubt, zumindest schneller, als das Profil vorher befürchten ließ. Der Rest nach Franz Joseph geht ruckzuck. Es geht gleich zum Campingplatz durch. Duschen und ab in die Stadt zurück: Gletschertagestour für den nächsten Tag buchen (Jugendherbegsausweis gibt 10 $ Rabatt) und Essen eingekauft: Bier und Fleisch zum Grillen. Zeitung zum Lesen. Alles in allem ein erholsamer Abend auf einem ruhigen und sandflyfreien Campingplatz.

27 25. Tag: Fr. 28.03.2003 Franz Joseph

Strecke		km
Zeit	0800-1700	Uhr
Avs. Speed	3	km/h
Max. Speed		km/h

Kurz vor acht geht es los. Der Rucksack ist gepackt, die Wanderstiefel sind angezogen. Direkt mal Fahrradfahren ohne Fahrradschuhe. Bei der *Guiding Company* (www.nzguides.com) geht das „Einkleiden“: Eisaxt, Wanderstiefel mit untergeschraubten Tallons, Socken und Handschuhe bei Bedarf, zügig vonstatten. Im Bus geht dann unsere Gruppe (ca. 10 Personen) in Richtung Gletscher. Die restliche Strecke zum Gletscherfuß geht es ca. 30 Minuten durch das Flußbett. Am Gletscherfuß werden die Wanderstiefel, sind für das Flußbett wirklich zu empfehlen, ausgezogen und die Eisstiefel angezogen. Goretexsocken sind vorteilhaft:=)

Langsam geht es auf den Gletscher, der unten schon viel Geröll mitschleppt und dementsprechend dreckig ist. Erst weiter oben wird er „weiß“ und ab und zu kann man blaue Flecken erahnen. Unser Guide führt uns nicht in Höhlen, aber dafür gibt es schöne Kletterpassagen durch Klammpartien. Die Aussicht vom Gletscher das Tal herunter ist beeindruckend.

Bei einer Rast hole ich den Fotoapperat aus der Deckeltasche des Rucksacks. Dummerweise rutscht das Brilleneu mit der klaren Brille hinterher und plobst in eine wassergefüllte Spalte. Ich habe noch meiner Fingerspitze drann, aber zu spät. Das Etui geht auf Tiefe in der ca. 2 m langen, 6 cm breiten und mehr als 1,5 m tiefen (Eisaxtlot) Spalte. Auf nimmerwidersehen. Gletschertauchen dürfte für Brillen selbst in Bundeswehrblechetuis höchst ungesund sein.

Mittags kommen die Wolken so langsam an. Ab und zu tröpfelt es ein bißchen. Im großen und ganzen bleibt es aber bis zum Abend trocken. Generell ist es auf dem Gletscher erstaunlich warm, vor allem, da wir meist Ostwind haben, die Luft sich also über dem Gletscher gut abkühlen sollte.

Um 17 Uhr sind wir wieder in Franz Joseph, ein bißchen geschafft vom rutschigen bergabgehen, fast jeder hat sich da einmal hingesetzt oder, so wie ich, einen nassen Fuß in einem Wasserloch mitgenommen. Wobei die Goretexsocken das schlimmste verhindert haben. Im Dorf wird noch ein bißchen für die nächsten Tage in Okarito (kein Laden) eingekauft. Auf dem Campingplatz wird dann wieder gegrillt und das letzte Bier genossen. Ein mitgenommenes klares Reserverglas[13] wird in die Sonnenbrille eingesetzt. Jetzt läuft ein halber Bluesbrother durch die Gegend. Aber besser komisch angeguckt zu werden, als zu dunkel. Am Anfang ist’s irritirend, so ungleiche Augenhelligkeiten zu haben, aber man gewöhnt sich erstaunlich schnell dadrann.

[13] Die Sonnenbrille war vorher die Alltagsbrille.

28 26. Tag: Sa. 29.03.2003 Franz Joseph–Okarito

Strecke	27,6	km
Zeit	0930–	Uhr
Avs. Speed	19,8	km/h
Max. Speed	53,8	km/h

Der Start ist ungewohnt spät. Das liegt aber an der geringen zu erwartenden Strecke. Unterwegs werden reichlich Brombeeren (auch nicht heimisch) genascht. Von Franz Joseph aus geht es vorwiegend flach bis zu Abzweigung. Dann ein bißchen den Okarito-River entlang runter. Aber die restliche Straße bis Okarito ist ziemlich wellig.

Bild 16: Achtung Kiwis

Vom 131 m hohen Trig.-Punkt IB hat man eine wunderbare Aussicht auf die *Soutern Alps* und die Lagune.

Okarito (www.okarito.net) ist eine kleine Ortschaft an der Westküste mit ca. 40 Einwohnern. Zur Zeit existiert kein Laden hier, die nächsten Einkaufsmöglichkeiten sind Franz Joseph (teuer) und Watharoa.

Lohnenswert und sandfliefrei ist das Youth-Hostel. Es ist die alte Schule von Okarito, gebaut 1892, mit zwei Räumen á je sechs Betten (www.yha.org.nz/hostels-ind.asp?id=54). Es sind aber noch andere Hostels vorhanden und der einfache Campingplatz ist nur durch das Flugfeld vom Strand bzw. der Lagunenmündung getrennt. Es ist das kleine Gebäude mit Anbau auf der Rückseite auf Bild 18 (unten in der Mitte).

Für den nächsten Tag wird ein Kajak reserviert. Der Kajak-Verleih in Okarito ist unter www.okarito.co.nz erreichbar.

Der restliche Nachmittag wird mit Horst (Niederländer) mit einer Wanderung zur *Three-Mile-Lagune* verbracht. Auf den Klippen drei Meilen hin, am Strand (relativ lockerer Sand) dann zurück. Die Klippen sind im Schnitt

70–100 m hoch. Man sollte sich also wirklich vorher nach der Tide umgucken (ist am Strandzugang angeschlagen). Von *Three-Mile* und *The Trig Point*[14] aus hat man eine gute Aussicht auf die Südalpen.

Abends beim Bone-Fire auf dem zentralen Platz (die Ausmistung des Campingplatz spendete das Holz) verabreden wir uns zu dritt für den nächsten Abend auf Kiwi-Pirsch-Tour am IB.

[14] Einem alten Vermessungspunkt GR, 158 m (Trigonometrie).

29 27. Tag: So. 30.03.2003 Okarito

Kajaking auf der Okarito-Lagune lohnt sich. Man sollte schon einen ganzen Tag einplanen. Die Strecken die diversen Flusläufe (Tidal Creek, Deep Creek, diverse Arme des Okarito Rivers) rauf sind ziemlich lang und das Treibenlassen beim Vogelbeobachten erlaubt keine hohe Durchschnittsgeschwindigkeit. Dafür kann man *White Herons* auf der Pirsch beobachten. Der Urwald ist mit Vöglen nur so besetzt, jede Menge Beschäftigung für Ohr und Auge.

Wenn man ein bißchen auf die Tide achtet und nicht immer gegen den Strom an muß, dann kann es ein erholsamer Tag werden. Allerdings sollte man nicht gegen Abend bei Windstille auf Sandbänken trockenfallen, es sei denn, man will den Sandflies eine unproblematische Mahlzeit servieren. Solange man am Kajaken ist bzw. ein wenig Wind weht, können Sandflies anscheinend nicht auf ihrer Beute landen. Und dank Spritzdecke, Trikot und Armlingen ist der meiste Bereich geschützt.

Ab 13 Uhr setzt ab und zu leichter Nieselregen ein, der sich gegen 16:30, gerade als ich wieder an der Pier anlande, verdichtet. Um 17:00 regnet es dann richtig heftig.

Im Regen machen wir uns auf auf Kiwi-Pirsch Tour. Zu höhren ist nichts, nur unsere Regenjacken rascheln und der nasse Untergrund knirscht. *Glow Worms* leuchten still vor sich hin.

30 28. Tag: Mo. 31.03.2003 Okarito–Hokitika

Strecke	130	km
Zeit	0810–1500	Uhr
Avs. Speed	18	km/h
Max. Speed		km/h

Es regnet immer noch. Also regenwarm anziehen und aufbrechen. Nach einer Stunde sind die Schuhe trotz Neoprengamaschen naß. Das Wasser läuft an den Beinen runter in die Schuhe. Hier dürften wohl alle Gamschenarten und Gore-Tex-Socken versagen, so man nicht eine Regenhose anhat. OK, es ist relativ warm und es geht ab und zu windgeschützt durch die Landschaft. Nur kommt aus den Tälern ein heftiger Wind, der einen häufig gut einbremst. Gerade der Perth-River bei Whataroa und der Wanganui hinter Harihari zeichnen sich durch demoralisierende Wirkung aus. Und die tief hängenden Wolken lassen das Bergpanorama verschwinden. Auf den 130 km bis Hoki ist's gerade mal 30 km trocken. Den Rest regnet es in allen Abstufungen: Niesel bis Duschen unterm B-Schlauch.

Der Mount Hercules zieht sich gut.

Bis Ross liegt der Schnitt trotz vieler Hügel und den Gegenwindpassagen bei ordentlichen 19,8 km/h. Aber dann setzt mal wieder richtiger monotoner Gegenwind ein. Das letzte Stück, fast nur flach am Meer lang nach Hoki ist richtig heftig: Mit 15 km/h in der Ebene wird dahingekämpft. Das bringt keinen Spaß, die Verspannungen (Blockade) im Schulterbereich sind heftig.

In Hoki werden ersteinmal wieder Beinlinge gekauft. So, die Sandflies können mich da abends nicht mehr erwischen. Durch den doppelten Damenstrumpf durchzubeißen war ihrerseits leider nur wenig Ehrgeiz notwendig.

Die Optikerin (Catherine van Paasen/16 Park Street) in Hoki kann nicht so schnell, wie ich es gerne hätte, ein passendes Brillenglas beschaffen. Und selbst mit vorbestellen und in ChCh einsetzen lassen würde es bis zum Urlaubsende dauern. Aber in Ihrer Brillensammlung hat sie eine fast passende alte Leihbrille, die bei Erscheinen dieses Bericht wieder unten angekommen ist. So kann die halbe Sonnenbrille ersteinmal zur Sonnenbrille zurückgerüstet werden.

Auf geht es zum zentralen Campingplatz. Im Regen das Zelt aufgestellt, geduscht, Waschmaschine angestellt und ab zum Einkaufen. Fish&Cips sind mal wieder drann und das Monteith Black mundet auch hervorragend. Der Trockner hat gut was zu tun. Das gibt direkt mal wieder warme und trockene sowie saubere Wäsche. Gerade das Handtuch hat es notwendig.

Der Wetterbericht sagt Rückenwind voraus. Endlich mal.

Die Nacht über regnet es durch, erst gegen Morgen hört es auf. Das Zelt wird aber noch klatschnaß eingepackt.

31 29. Tag: Di. 01.04.2003 Hokitika–ChCh

Strecke	60	km
Zeit	58	Uhr
Avs. Speed	19,8	km/h
Max. Speed		km/h

Erst ist es trocken. Aber der Wind kommt doch wieder von vorne und es fängt an zu nieseln. Zudem ist es kalt geworden und die Schuhe sind auch noch naß. Auf Temperatur kommen? Kurz hinter Hoki wird das normale Trikot durch das Goretex-Trikot ersetzt. Die Beinlinge aus Hoki sind jetzt Gold wert.

Irgendwo zwischen Awatuna und Kumara hat der Wind mich weichgekocht: Ich entscheide mich, mit der Bahn von Greymouth nach ChCh zu fahren und den Rest mit einem Leihwagen abzufahren. Der Rest heißt vornehmlich Golden Bay: lange Sackgasse über einen 800er Hügel hinweg. Von Greymouth aus in den restlichen zwei Wochen wäre das ziemlich stressig, vor allem wenn man noch links und rechts des Weges in bißchen wandern möchte.

Für den Tranzalpine gibt es mit den Jugendherbergsausweis einen Rabatt von 20 $. So kostet dann die Fahrt mit dem Rad (10 $) nur noch 85 $. Der Zug fährt um 1330 in Greymouth ab und ist ungefähr um 1835 in ChCh.

Die Zeit bis zur Abfahrt wird in einer Pizzeria bei eine großen[15] Pizza Peperoni und lesen verbracht. Am Bahnhof wird dann noch ein Schwung Karten geschrieben.

Auf dem Bahnhof ist ein weiterer Radler, der den Arthurs-Paß von ChCh her gefahren ist: Regen und steiles Gefälle in Richtung Greymouth. Er meint, die Gegenrichtung sei nicht gut zu fahren, sehr steil.

Der erste Teil der Bahnfahrt ist unspektakulär. Schnell im deutschen Maßstab ist die Schmalspurbahn auf der gewundenen, eingleisigen Strecke beleibe nicht. Es geht am Arnold-River entlang, ein Blick auf den Lake Brunner wird gewährt. Bei Inchbonnie wird das Tal langsam eng und hoch. In Otira warten wir lange auf die Freigabe der Tunnelpassage und haben einen guten Ausblick auf die beschneiten Südalpen. In Arthur's Pass liegen noch Schneereste auf dem Bahnsteig und auf der Paßstraße muß Schnee liegen, zumindest sind die Bäume rundum ziemlich weiß.

Am oberen Bereich des Waimakariri kurz hinter Arthurs Pass sind viele Stromverbauungen notwendig um die Schienenstrecke zu sichern. Entlang der *Torlesse Range* sind am Weimakariri-Rivers sind hohe Viadukte mit einer phänomenalen Aussicht auf das Flußtal gepaart. Hinter Springfield werden dann die eintönigen Canterburry-Plains durchquert.

In ChCh (1830) angekommen wird das Fahrrad ausgeladen und es geht relativ schnell, der westliche Bereich der Moorehouse Av. ist permanent rote Welle, in Richtung South New Brighton.

Wer sich für die Strecke interessiert: In Gegenrichtung gefahren gibt es eine mehrteilige Sendung/Video im Rahmen „Die schönsten Bahnstrecken"von EK-Verlag (Freiburg).

[15] Viele Knochen, Idefix:=)

32 30. Tag: Mi. 02.04.2003 ChCh

Strecke	30	km
Zeit		Uhr
Avs. Speed		km/h
Max. Speed		km/h

Heute wird nur ein Leihwagen (Toyota Corona), 360 $ für zwölf Tage, gemietet und eingekauft.

Mit dem Fahrrad zum Verleiher (Afordable Cars, Ferry Rd.) hinfahren, mieten, Vorderrad ausbauen, Fahrrad einladen und zurück. Hm, rechts sitzen, links schalten ist kein Problem, Gas-Kupplung-Bremse sind wie in Europa angeordnet. Aber Blinker und Scheibenwischer sind vertauscht. Aber daran gewöhnt man sich auch so gut, daß es bei den ersten Autofahren in Europa viel später wieder zu Wischaktionen beim Abbiegen kommt:-)

Beim Montieren des VR reißt der Schnellspanner (Pitlock), grummel, typisches Niroproblem, trotz Molykote-gefettet. Bei Helmut einen ausgeliehen und dann nach dem Einkaufen in New Brighton beim Händler einen für 15 $ aus Kiste erstanden. Apothekenpreis. Das Einkaufen von Fressalien gestaltet sich direkt verschwenderisch: Nun kann man ja viel mitnehmen.

David kann nun schon selbständig gehen, vor vier Wochen war noch eine führende Hand notwendig.

33 31. Tag: Do. 03.04.2003 ChCh–Lake Grassmere

Früh morgens geht es los. Bei Amberley werden noch zwei deutsche Backpacker eingeladen und bis Kaikoura mitgenommen. Die meisten Tramper in NZ sind Touristen.

Zwischen Inverness und Oaro geht es gut rauf und runter, und noch schön in engen Kurven am Hang lang. Mit dem Fahrrad ist das sicherlich keine Freude. Mount Hercules häufiger hintereinander, so würde ich es einschätzen. Und wohl mehr Verkehr!

In Kaikoura sind Seals sind nur auf einer vorgelagerten Insel zu sehen. Der Gang auf dem „Strand“an der Landspitze, einer zerfurchten Felsplatte, hat schon was. Wenn da zur Saison Seelöwen etc. sind muß das imponierend sein. So geht es nach einem kurzen Einkauf weiter in Richtung Norden.

Nördlich von Kaikoura sind einige Baustellen mit wechselseitiger Verkehrsführung und einige nette Aussichten auf vorgelagerte Inseln verleiten zu häufigen Stops

Als Zeltplatz wird der DOC an Lake Grassmere/Cape Campbell gewählt.

Entgegen dem Padelers Paradise ist die Strecke inzwischen fast durchgängig (bis auf ca. 500 m kurz vor dem Ende) asphaltiert.

Zu einer Wanderung bis zum Leuchtturm Cape Campbell müs man sich allerdings mehr Zeit mitnehmen als nur einen Spätnachmittag. So reicht's gerade mal am Strand lang bis zur ersten Spitze. Dabei kann man gut angespülte Paua's sammeln. Allerdings ist festes Schuhzeug sinnvoll (ab und zu über Felsen klettern) und der Tang hat unzählige Fliegen als Gast, die beim durchsteigen auffliegen.

Wieder zurück werden die Muscheln gesichtet, gekocht und Zeitung gelesen. Beim himmlischen Sonnenuntergang klingt ein schöner Tag aus. So richtig Urlaub.

Nachts ist auf der anderen Seite der *Cook-Street* die Lichtverschmutzung von Wellington zu sehen.

34 32. Tag: Fr. 04.04.2003 Lake Grassmere–Kaiteriteri

Die Nacht ist schön. Das Meeresrauschen wiegt einen in den Schlaf und am nächsten Morgen ist das Zelt trocken, die Sonne geht über der Nordinsel auf. Wer 15 km Umweg nicht scheut, der findet hier einen lohnenden Zeltplatz.

Der Primus-Einsatz im Kocher spinnt rum. Erst geht er noch, aber schnell verreckt er. Gut, daß ich den Spiritus-Einsatz mitgenommen habe.

Zurück auf den SH1, ab durch Blenheim nach Piction und dann den Queen-Charlotte-Drive (kurvig und schöne Aussichten auf den Sound) in Richtung Westen. Vor Havelock gibt es auf einer Anhöhe (100 m) eine schöne Aussicht auf Havelock. Auf dieser schönen, kurvigen Nebenstrecke ist wenig Verkehr los.

Hinter Rai Valley führt ein Abstecher mich nach Okiwi-Bay. Kurz vor Okiwi eröffnet sich eine wunderbare Landschaft. Da Sackgasse ist hier auf der kurvigen und bergigen Strecke wenig los. Sicherlich ist es genauso schön wie der Abel-Tasman. Nur unzugänglicher. Bis ganz nach French-Pass hat's mich dann doch nicht getrieben, da ab kurz hinter Okiwi (sobald man wieder aus dem Ort weg auf der Höhe ist) eine kurvige, schlaglochreiche Gravelroadpiste anfängt. Bis nach Leila? (auf halbem Weg zwischen Okiwi und French Pass aus der Ostseite der Landzunge) habe ich mich durchgeschlagen. Zum Kajaken ist die Gegend geschaffen.

Die Pässe Rai Saddle und Whangamoa Saddle (247 und 357 m) sind auch nicht ohne für Radfahrer. Und der Verkehr nimmt, je näher man Nelson kommt, stark zu. In Nelson wird wieder nur eingekauft und die Flucht vor den Massen und dem „Großstadtverkehr“ ergriffen. Durch das Delta des Wai-iti geht es über Moutueka (Tourisencenter besucht und Infos zum Abel Tasman gesammelt) nach Kaiteriteri.

Auf dem Zeltplatz, zur Saison sollte man sich wohl lange vorher anmelden, ist genügend Platz. Zelt aufbauen und Brenner zerlegen. Mit einem aufgezwirbelten Draht wird geprockelt, aber es hilft nichts. Erst zuhause sollte es mir gelingen: Mit einem selbstgedrehten Mundstück und der Fahrradluftpumpe bließ es dann bei 5 bar den Propfen rückwärts raus. So ein kleines Teil sollte man sich wohl sicherheitshalber präventiv mitnehmen/herstellen. Beim Primusbrenner ist's M8x1 mit einem 90-Grad Kegelsitz.

Abends geht's dann in die Entscheidungsfindung: Kajaken im Abel-Tasman, Wandern oder was? Es soll regnen, sagt ein einheimischer Opossum-Jäger (ansonsten Bau-Ing.), also doch weiterfahren. Zumal die Eintagswanderung noch nicht in die ruhigen nördlichen Bereiche führt und die Wassertaxis ungünstig fahren. Nächstes Mal eine gute Saison aussuchen und fünf Tage Kajaken (rauf und runter). Zelt mitnehmen ist dann selbstverständlich... dafür nehme ich mir dieses Mal nicht die Zeit.

35 33. Tag: Sa. 05.04.2003 Kaiteriteri–Port Puponga

Morgens regnet es, das Zelt wird naß zusammengerollt und es geht mal wieder früh (0730) los.

Meine halbe, schon zurechtgeputzte Ananas vergesse ich im Kühlschrank. Schade, die war wirklich gut. Hoffentlich erbahrmt sich der jemand.

Der Takaka Hill ist kurvig und steil. Die Aussichten zurück sind teilweise schön. Mit dem Rad bei gutem Wetter muß das atemberaubend sein, mit dem Auto muß man sich zu sehr auf die Strecke konzentrieren:=(

Die Ngarua Caves machen erst um 1000 auf. Für mich wird das wohl erst auf der Rücktour

Der Weg zu den Havelockhöhlen ist zumindest am Anfang die ersten 200 m eine üble grobe Steinpiste. Hab's nicht weiter versucht. Wer hier die Nebenroute über den Rameka Track nehmen will: Mit 37 mm-Bereifung sollte man das wohl gar nicht erst versuchen.

Wanderung um den Takaka Hill auf dem *Takaka Hill Walkway* (der kurze 2 h Törn in einer Stunde), das Wetter war zu kurzsichtig für mehr Lust und Aussicht... Bei Nacht sollte man das nicht machen. Dafür gibt es zu viele Fallgruben, die schon einige Meter bis 50 m tief sein können. Ist halt ein Karstgebirge, an den vielen Höhlen gut ersichtlich. Viele Schafe und Moas sind hier auf nimmerwiedersehen verschwunden.

In Takaka gibt's im Supermarkt keinen Spiritus/Metylalkohol. Aber in der Tankstelle. Aber teuer ist das Zeug. Generell merkt man die Ferne zu Nelson/ChCh an den Preisen von Sprit und Lebensmittel. Es muß halt alles über den Takaka-Hill heransgeschafft werden.

Die kurze Wanderung in Regenklamotten auf dem befestigten Weg durch den Waldlehrpfad zu den *Pupu-Springs* offenbahrt: Nur bei schönem Wetter zu genießen. Das Blau der Quellen kommt so nicht rüber und der Regen verunstaltet die Wasseroberfläche. Dafür ist's ruhig und die Taucher, die sich bereit machen, stören sich sicherlich nicht am Regen.

Hinter Colingwood gibt es einige Nette Aussichten und schöne Eindrücke. Die Wolken hängen in den Bergen, ab und zu regnet es aus Kübeln, ab und zu ist es trocken. In der *Golden Bay* haben sich abertausende von schwarzen Schwänen versammelt.

In kurzer Abstecher zum *Whanganui Inlet* endet auf einer matschigen Schlaglochpiste am Inlet. Bei diesem Wetter ist's wohl eher was für Offroader und hinterher die Waschanlage. So sehen also die Gravelroad's bei Regen aus. OK, keine Freude mit dem Rad. So geht es zurück an die Golden Bay und nach *Port Puponga* auf den einzigen Campingplatz: *The South Islands northernmost Motor Camp*. Schön, freunlich und ruhig gelegen sollen trotz der Abgeschiedenheit doch ab und zu Radfahrer vorbiekommen; vor zwei Tagen wäre eine Deutsche hier gewesen. Dort steht jetzt nur ein großer wohnmobiliserter Bus als Dauercamper und ich. Das Zelt wird unter dem Dach einer Tanne aufgeschlagen und dann eine Wanderung in Angriff genommen.

Erst geht es am Strand entlang, dann durch die hügelige Küstenlandschaft hügelige durch das *Triangle Flat* zum Fletchers Beach. Auch hier sind die Schafe scheu. Bei der Wanderung zum komme ich bis zum CF-Point, einen weiteren trigonometrischen Basispunkt. Der angepeilte Pillar-Point ist im Regen nicht zu sehen. Auf direktem Wege (bei Dunkelheit und Kanalnebel zu direkt) geht es über den Hillway zurück zum Campingplatz.

Nach dem Essen läuft im Fernsehen eine Reportage über die Erweiterung des Ablauftunnelsystemes von Manapouri und ich komme mit den Mitcampern in's Gespräch. Ein Anwalt aus Aukland, dem es dort zu hektisch wurde. Nun sind sie hierher gezogen und fühlen sich wohl.

36 34. Tag: So. 06.04.2003 Port Puponga–Kawatiri Junction

Morgens ist es trocken. Der Sönneaufgang über dem Abel Tasman, Kopf in den Wolken) sieht schön aus. Das Zelt wird abgebaut und es geht nach Puponga. Das Ende der Sträse ist der Beginn der Wanderung zum *Wharariki-Beach*.

Am Duna-Lake geht es vorbei durch die sanften Hügelketten. Die erodierten Höhlen und Bögen am *Wharariki Beach* sind echt einen Besuch wert. Nur sollte man sich dort vor den Haien in Acht nehmen. OK, bei Niedrigwasser gibt's da keine.

Auf dem Rückweg wird noch eine kurze Wanderung hoch zum Pillar-Point gemacht. Ist auf dem Sattel wirklich nur einen Katzensprung bis zum CF-Point. Das war gestern aber so nicht ersichtlich, sprich: Nicht zu sehen. Die Golden Bay und der Abel Tasman liegen einem hier fast zu Füßen.

Die Pupu-Springs sind jetzt bei Sonnenschein ein Wunder. Ein klares, unglaublich blaues Wasser, was da in den Quelltöpfen aus dem Boden dringt. Was muß das bloß für ein Eindruck im Meer sein, wo auch noch einige Quellen sein sollen.

Die Fahrt bergauf den Takaka Hill ist zügig und kurvig. Nun gibt es einige Stops schöne Aussichten.

Die Ngarua Cave liegt auf ca. 750 m ü. NN. Der Eintritt kostet 11 $. Ab 10:00 ist jede Stunde eine Führung (35 Minuten), man sollte aber ingesamt eine Stunde veranschlagen. Dies liegt u.a. dadrann, daß der Führer bei geringem Ansturm schon mal fast eine halbe Stunde wartet und dann sind genügend Leute zusammen. Unter drei Leuten will er eh keine Führung machen. In der Höhle gibt es neben schönen Tropfsteinformationen und -Xylophonen auch einige Moa-Skelete zu sehen. Stativ nicht mitnehmen. So ist die Digicam mit lichtempfindlichen Objektiv und Anhalten mal wieder im Vorteil. So hat's damals schon in Interlaken geklappt. Hier kommen doch tatsächlich auch Radfahrer vorbei. Ein Päarchen auf Canondales und ein Ami auf einem Reiserad. Aber alle nur mit wenig Gepäck.

Durch Mouteka durch geht es das Tal des Mouteka-River hoch. Es ist relativ wenig Verkehr unterwegs. Die Landschaft ist fast langweilig und der Hügel vor Tapawera ist nicht ohne! Hinter Korere fängt es ab und an zu regnen an. In *Kawatiri Junction* mach ich dann am DOC halt. War ein Fehler: Der DOC in St. Arnaud kann nur besser sein. Kawatiri ist im Wohnungsmaklerslang „verkehrsgünstig gelegen", hat ein Plumpsklo, keinen Abfalleimer und das *water* ist nur temporär vorhanden wenn es regnet (keine Sammelbehälter. Bei mir soll es die ganze Nacht regnen. Erst war es noch trocken, so daß ich das Zelt auf einer der wenigen ebenen Flächen aufbauen kann. Dann mach ich ein Wanderung zu dem unbeschienten Eisenbahntunnel, die Strecke Westport-Nelson wurde nie fertiggestellt. Auf dem Rückmarsch fängt es an zu regnen. Dummerweise liegt meine Zeltfläche unterhalb eines Hanges. OK, es gibt zwei Dosen *Baked Beans*, unter der offenen Kofferraumklappe gekocht. Der Regen ist mir nicht geheuer und ich ziehe es vor, im Auto zu schlafen: Beifahrersitz ganz flach gelegt, Beine mal oben, mal unten, mal diagonal wird es eine unruhige Nacht.

37 35. Tag: Mo. 07.04.2003 Kawatiri Junction–Carters Beach

Es regnet in Strömen bis nach vier Uhr durch. Morgens bin ich nach diversen skurilen Träumen (selten so viel und schlecht geträumt) fertig und das Zelt ist innen trocken geblieben, es ist kein Wasser durch den matschigen Untergrund reingelaufen. Grummel, hätte also doch angenehmer werden können. Früh geht es die ruhige Strecke kenn Westport. Die hügeligkeit der Strecke kommt im *Paradise* so nicht rüber. Gerade der Teil zwischen *Inangahua* und *Westport* dürfte die Haßkappe für jeden bepackten Reiseradler sein. Mir kommen vier entgegen. Die haben dummerweie sogar einen strammen Gegenwind. Land-/ Seewinde können nervig stark sein.

Der Besuch des Coal-Town-Museums (7 $) in Westport lohnt sich. Behandelt werden die Holzwirtschaft (langes Video), besonders an der Westküste, Schiffahrt, Bergbau (Video) und Verkehr sowie Goldwäscherei. Man sollte viel Zeit mitbringen.

Cape Foulewind lädt zu Wanderungen ein, das Wetter paßt auch. Aber ich will heute waschen. Also geht es kurz zurück in die Stadt und einkaufen. Waschpulver, Zeitung, Gemüse und Lammkeule (Scheibe).

Beim Campingplatz *Carters-Beach* ist mal wieder Wäsche drann. Auf den Trockner kann, da die Sonne weht und der Wind brennt:=), verzichtet werden.

Der Wind ist so heftig, daß die Gasgrills nicht warm werden. Als wird das Fleisch in der Küche in der Pfanne gemacht, das Gemüse (Wurzeln und Zwiebeln) wird im Topf angebraten und mit Rotwein abgelöscht. Hm, ein schönes Essen. Das Wetter ist wieder wunderbar, die Klamotten sind fast trocken, die Zeitung fast durch. Was will man mehr. Die Amis haben einen „herzlichen“ Empfang im Irak. Nichts von wegen vier Tage bis Bagdad…

38 36. Tag: Di. 08.04.2003 Carters Beach–Okarito

Das Zelt ist trocken, das Frühstck in aller Ruher verdrückt. Es geht zur Seal Colony an Cape Foulewind. Neben den neugierigen, fast zutraulichen *Wekas*, hühnerähnlichen Vögeln mit einem mächtigen Schnabel gibt es hier wirklich einige Seelöwen zu sehen.

Bild 17: Weka auf Futtersuche

Quer durch die Landspitze geht es zum SH6, auf ein wunderbares Panorama der *Paparoa Range* zu. Weiße Wolken in den Tälern und Sonne, grüner Wald sind ein wunderbares Bild.

Den SH6 geht es mit einem wunderbaren, häufig zu Stops einladenden, Ausblicken genn Süden.

Viel Grün, Palmen und ein angenehmens Klima. Man erinnert sich so zwangsweise an *Big Sur* in Californien.

Der Truemann-Walk lädt zu einer kurzen Wanderung durch den Küstenregenwald ein. Der Strand ist kiesig und tief. Dafür sind wunderbare Formen in den Sandstein hereinerodiert. So mancher Steinmetz würde vor Neid erblassen.

Wer war eigentlich der große Pfannekuchenbäcker vor Urzeiten in Punakaiki. Dort sind seine vielen *Stacks of Pancakes* versteinert und ziehen nun Touristen in Unmengen an. Auf Asphaltierten Wegen schlängelt man sich wohlgeordnet durch die beeindruckende Landschaft, die Abseits des Weges sicherlich noch beeindruckender wäre.

Kurz hinter Punakaiki gabel ich noch einen Briten (Musiker) auf. Er will in vier Tagen in Wanaka sein. Meine Richtung, aber so weit will ich nicht. So vergeht die Fahrt bis Hoki schnell. Dort „werfe“ich ihn raus, weil ich nicht weiß, ob ich bis morgen in Westport bleibe, oder bis Okarito fahre. Richard und Leigh gehen nicht an’s Telephone, ich dachte, ich könnte denen aus Hoki noch Lebensmittel mitbringen. So kaufe ich auf Geratewohl für die nächsten Tage ein. Der Engländer steht nicht mehr am zentralen Roundabout. So fahre ich allein bis Okarito. Der Mount-Hercules wird durch einen Bus vor mir, die heizen hier ganz schön, ein bißchen gebremst. Aber auch das Auto ist gut am Arbeiten.

Die Abzweigung von dem SH6 verheißt dann wieder ruhige Strecke und Ferien.

Auf dem Weg wird wieder gestoppt und zum wiederholten Male eine Wanderung den IB hinauf gemacht. Das YH ist fast leer.

Der Sonnenuntergang am Strand läutet ein paar ruhige Tage ein. Auf dem Rückweg wird noch ein Brombeerbusch geplündert. Lecker, so im Frühjahr frische reifen Brombeeren in sich hineinzuschaufeln:=)

Abends fahre ich nochmal zum IB hoch. Auf dem Weg höhre ich einen Kiwi, zu sehen ist nichts, egal wie ruhig ich mich verhalte. OK, es ist doch was zu sehen, das sind aber die *Glow worms* im oberen Bereich des Weges. Auf der Plattform lege ich mich dann hin, schaue in den Sternenhimmel und lausche. Ab und zu verdirbt eine Mücke die Freude. Von Kiwis ist nicht’s mehr zu höhren.

39 37. Tag: Mi. 09.04.2003 Okarito–Five Mile River–Okarito

Ausschlafen ist nicht so richtig, die Tide treibt mich los. Ich will am Strand bis zur Five-Mile-Lagoon.

An der Three-Mile Lagoon gibt es einen wunderbaren wolkenfreien Blick auf die *Southern Alps* und das untere Ende des Franz-Joseph. Der Weg zwischen Three- und Five-Mile ist schwerer zu gehen als zwischen Okarito und der Three-Mile. Dafür ist's menschenlehr. Lediglich einige Spuren von den Fallenstellern des DOC sind zu sehen. Wo die Okarito Brown Kiwis ihr Revier haben sind Fretchen und Opossums nicht gern gesehen. Für Fretchen ist eine Fallendichte von 500 m notwendig. Für Ratten bräuchte man die Fallendichte von 50 m, bei dem Ghoost-Gestrüp um Uferbereich unmenschlich. Fängt man die Frettchen weg, nehmen die Ratten zu. So hat alles seine Nachteile. Opossums werden vom DOC, von privaten Jägern (Fell- und Wollgewinnung) und von Lkw-Fahrern vorwiegend nachts erlegt. Einfach mit der Flinte losziehen, Taschenlampe vorne drauf und die Bäume ableuchten. Was zurückleuchtet abknallen (grobe einfache Anweisung). Bei derzeit geschätzten 14 Mio-Opossums aber eine langwierige Beschäftigung.

An der Five-Mile Laggon (Trig-Punkt GX) ist kein richtiges Weiterkommen mehr, zumindest landeinwärts geht da nicht's weiter. Die Holzenrücke aus Gründerzeiten in Sichtweite ist unerreichbar und ist laut nachträglich beschafter topo. Karte eh *unsave*. Die Brücke liegt entlang dem alten Weg innenlands, der zu den Goldgräberzeiten vor ca. 100 Jahren angelegt wurde. Reste sollen noch vorhanden sein, man muß sie nur finden.

Auf dem Rückweg geht's ab der Three-Miles auf der Klippe lang und den Abstecher zum *Trig.-Point* hoch. Da kommen mir drei Leute entgegen, aber oben kann ich zwei Stunden in der Sonne braten, ohne daß mich auch nur eine Nase stört. Zwei Fliegen gucken mal vorbei, während ich vergebens darauf warte, daß sich mal die Wolken vor den Southern Alps verziehen. Kein schönes Foto zu machen, außer das von Okarito.

Bild 18: Okarito von *The Trig*

Abends bin ich bei Richard und Leigh eingeladen. Nach dem Essen unterhalten wir uns nett. Für den nächsten

Tag entscheide ich mich noch für eine Fahrt nach Franz-Joseph. Richard nennt einige nette Wanderrouten. Der Kanuverleih hat zu, den Strand kenne ich schon. . . .

40 38. Tag: Do. 10.04.2003 Okarito–Roberts Point–Okarito

Morgens geht es früh los. Einige Fressalien eingepackt und nach einem kurzen Entscheidungsstop, direkt bis zum Startpunkt des Tracks zum *Roberts Point* gegenüber des *Sugar Loaf*. Über eine lange Hängebrücke geht es über den *Waiho River* an den nördlichen Hang den Oberlauf des Waiho hoch. Unter der Brücke könnte man sicherlich an einem am Land angebundenen Tau Wasserski laufen. Nur ist das Wasser mit Schlammassen versetzt und eiskalt, da Tauwasser aus dem Gletscher keine drei Kilometer weiter.

Erst hauptsächlich über einen schnell zu gehenden Waldweg. Ab und zu durch Treppen an Felshängen und Querungen von Flußbetten der trockenen Seitenflüsse aufgelockert. Im mittleren Bereich kommt mir ein Langläufer (ohne Gepäck) entgegengerannt: Sportlich. Ansonsten bin ich bis auf zwei Waldarbeiter vom DOC alleine. Erst oben auf dem Roberts Point treffe ich auf einen vor mir gestarteten und einige andere kommen bei der längernen Rast in der Sonne hinzu. Der obere Teil des Tracks ist anspruchsvoll: Keine Pfeile mehr, sondern Steinpyramiden, die nicht immer sofort zu sehen sind,[16] weite Felsplatten, moosig-glitschige Passagen. Festes Schuhwerk und ein Stock sind schon sinnvoll. Dafür entschädigt einen eine wunderbare Aussicht auf den Gletscher und die Wandergruppen dadrauf. Lediglich die vielen Helikopter stören die Stille. Ein paar Keas sind auch zu höhren.

Auf dem Rückmarsch kommen einige Wandergruppen entgegen, die eine viertel Stunde vor dem Roberts-Point schon fast umkehren wollen. Gut: Nur mit Turnschuhen, ohne Stab, keinen Rucksack mit Trinken o.ä. dabei und bei dem Weg (den glitschigsten Teil haben die schon hinter sich) ist’s eh nicht mehr schlimmer zu machen…

Der vorerst letzte Abend in Okarito klingt noch bei Richard und Leigh aus.

[16] Einige müssen wieder augeschichtet werden.

41 39. Tag: Fr. 11.04.2003 Okarito–ChCh

Es geht früh los. Heute abend will ich in ChCh sein und nebenbei noch einige Wanderungen machen.

In Hoki wird noch getankt und dann geht es über Kumara Junction–Kumara in Richtung Arthurs Pass. Das letzte, teilweise überdachte, Stück kurz vor dem Pass ist wirklich nicht ohne. Nun wird der Verkehr auch dichter. Mit dem Fahrrad bei dem Verkehr dort ist das kein Zuckerschlecken. Die andere Richtung erscheint mir deutlich flacher, so man es aus dem Auto beurteilen kann.

Kurz hinter dem Arthurs Pass mach ich das Flußtal des *Bealey River* eine Wanderung bis hoch zu dem falschen Gletscher. Den Übergang zwischen schnell zu gehenden gepfeilten Weg durch Wald und hochmoorartige Wiesen und den Steinpyramiden im Flußbett habe ich verpaßt. Dadurch folge eine Flußquerung (auf der Ostseite war ein Trampelpfad zu erkennen) und in bißchen weiter am steilen Hang eine Rückquerung (Steinpyramiden entdeckt). Wenn man die Steinpyramiden sieht, so ist ein guter Weg fast sicher, aber die Kiesel im Flußbett sind doch schon mal einige Tonnen schwer und verstellen ab und zu die Sicht. Dafür bringt es in der Sonne Spaß. Noch ist keiner hier Unterwegs. Im ganz engen Bereich oben wird dann ein paar Steine hoch geklettert, gesprungen und schon ist der falsche Gletscher erreicht.

Auf dem Rückweg kommen mir dann wieder mehrere Leute entgegen. Turnschuhe in dem Flußbett, na, dann mal viel Spaß.

Der Weg zu den *Devils Punchbowl Falls* ist wieder so zweigeteilt wie der *Bealey-Valley Tramping Track*: Im ersten Teil fast Rollstuhlgeeignet, dann kniehohe Stufen. Der Wasserfall ist beieindruckend.

Zurück beim Auto wird kurz Mittagpause gemacht und dann geht es weiter.

Kurz vor dem Porters Pass ist noch ein Zeichen *Cave Recreation Area*, das meine Aufmerksamkeit auf sich zieht. Abbiegen und gucken. Eine Schulklasse übt im Klettergarten. Hm, man kann eine Höhle durchqueren. Ca. eine–eineinhalb Stunden, bis Hüfttief im Wasser, Taschenlampe und Ersatzbatterien mitnehmen. Ersatzbatterien? Wozu, der 9V-Block in meiner PAL-Light ist doch erst etwas mehr als ein halbes Jahr alt:=) Socken, Gore-Tex-Socken und Wanderstiefel an und runter zum Höhlenausgang: Entgegen Strömungsrichtung soll es sicherer zu gehen sein. Hm, doch ein bißchen Tief, also Stiefel ausziehen und um den Hals hängen und rein ins Wasser, im Ersten Bereich bis zu Hüfte, danach knie–schrittief. Ein paar Leute kommen mir entgegen, dann stoße ich auf eine Schulklasse. Die Höhle lohnt sich. Wasserunempfindliche Trekking-Sandalen wären schon nett gewesen, die Radlerklamotten haben sich mal wieder bewährt. Die PAL-Light reichte vollkommen aus. Die höhensteuerung wurde durch den Unterkiefer geregelt, Ansonsten war sie im Mund von Vorteil, die Hände waren frei. Der Boden ist griffig und das Wasser selbst nach einer Stunde nicht kalt. Der Ausstieg ist eng und kommt fast viel zu früh. In der gewundenen absoluten Dunkelheit verliert man fast jeden Orientierungssinn. Dabei binn ich fast unterm dem Auto langgewatet.

Über den Porters Pass geht es den SH73 nach ChCh. In Christchurch ist gerade Rushhour. Stockender Verkehr im westlichen Stadtviertel verzögern die Ankunft, auf der West-Ost-Magistrale *Moorhouse Avenue* fließt der Verkehr dann wieder und gegen 1700 treffe ich in South New Brighton ein.

Für das Wochenende reservieren wir eine Ferienwohnung in Akaroa.

42 40. Tag: Sa. 12.04.2003 ChCh–Akaroa

Morgens geht es nach einem kurzen Stop, um den Schlüssel abzuholen, über Littelton, Teddington eine kurvige und hügelige Strecke nach Akaroa. Die Aussichten sind atemberaubend und das Tempo ist bei den kurven nicht allzu hoch.

In Akaroa wird die Wohnung geentert. Zentral, aber ruhig gelegen (nur zur einen Seite raus ist ein Restaurant, daß sich abends durch laute Musik disqualifiziert). Mittagessen sind frische gute Fish&Chips direkt in der Nachbarschaft. Der Verdauungsspaziergang entlang an der Uferpromenade und der Pier werden durch Eisdielentests unterbrochen. Sonnenschein und Pauas im Aquarium der Perlenzüchter, das älteste Holzhaus in/um ChCh. . . alles hat seinen Reiz. Morgen wollen wir eine Wanderung in den Hügelketten unternehmen.

Pfannkuchen satt lassen den Abend ausklingen.

43 41. Tag: So. 13.04.2003 Akaroa-ChCh

Nach dem Frühstück geht es mit dem Auto die Lighthouse Road soweit rauf wie möglich. Im oberen Bereich ist nur noch Gravelroad und es wird steil. Auto abstellen, Rucksäcke aufladen und ab die Post. Über Wiesen und durch Ginster geht es weiter, bis wir eine schöne Aussicht auf die Bucht, Akaroa und diverse Inlets haben. Der Rückweg ist wieder schön und verläuft ein bißchen anders, das gestrüppgesteuert.

Zurück in Akaroa: Wohnung auf- und räumen und zurück. Ab Motukara geht es auf der *Hilltop-Road* wieder bis zum *The Sign of Takahe*. Wunderbare Aussichten zu beiden Seiten der Straße. Leider muß ich fahren und kann mir nicht so gut die Landschaft angucken. Zudem ist es leicht diesig und die Berge hinter den Canterburt Plains sind nur undeutlich zu sehen.

44 42. Tag: Mo. 14.04.2003 ChCh

Bevor das Auto heute zuückgegeben wird: Nochmal die Kapazität nutzen und mit Angelika und David einkaufen fahren.

Die Spritpreise sind in den Städten eher einheitlich. Es ist selten, daß mal zwei gegenüberliegenden Tankstellen abweichende Preise haben. Im April 2003 waren zwischen 98,9 (nur ein Tag Sonderangebot in ChCh) und 1,25 $/ltr zu bezahlen. Es ist ein deutlicher Preisanstieg von den großen Städten (ChCh, Nelson) über kleiner Städte (Takaka, Westport) zu Dorftanken gegeben.

Zapfensammeln im Holzfällgebiet sichert eine warme Bude für den kommenden Winter. Man glaubt gar nicht, was ein Rad so tragen kann: Vier Backroller bis zu Oberkante voll, einige Plastitüten zusammengeknotet. Das sind wohl so 40-50 kg. Sowas ist, da auch vorne volle Backroller dran hängen, nur noch schiebend zu bewältigen.

Bild 19: Eis für 1,5 Kiwi$

Abends gibt es dann schöne Steaks mit Folienkartoffeln.

45 43. Tag: Di. 15.04.2003 ChCh

Mit Angelika und David geht es im Bus in die Innenstadt und dann in der besuchenswerte Canterbury-Museum. Alleine in der Antarktisausstellung kann man einen halben Tag verbringen.

Bild 20: Opossum (nicht zermatscht)

Die Ornitologie ist auch nicht schlecht: Imposante Tiere, diese Albatrosse. Und endlich mal ein still sitzender Fantail. Wir trennen uns im Museum und ich mach noch alleine einen Stadtbummel.

Auf dem Campus der Uni ist anscheinend Semesterende. Die akademischen Grade werden öffentlich verliehen, alle haben sich herausgeputzt, so wie man es aus Amerika her kennt. Dann geht es im Zug durch die Innenstadt.

In der Touristeninformation ist ein Aquarium integriert. Dort sehe ich dann auch zum ersten Mal einen Kiwi, in Okarito hatte ich schon mal einen gehört. Im Aquarium sind einige nette Salzwasserfische zu sehen. Einige kurze Filme bringen die Tierwelt der Südinsel nahe.

Draussen lacht die Sonne und ich mache mich auf den Rückweg.

Wir ziehen nochmal los: Zapfensammeln bis die Tüte bricht. David mag die Zapfen auf seinem Schoß nicht, einige landen auf dem Weg. Das macht aber nichts, wir sind schneller wieder zuhause als er sie entsorgt:-)

46 44. Tag: Mi. 16.04.2003 ChCh

Erstes Packen und Kocher und Spritflasche entgasen, die Story wie in LA will ich nicht nocheinmal erleben.

Zapfensammeln und lesen. Essen und Unterhalten. David beschäftigen und von ihm unterhalten werden. Urlaub ist, wenn man Sachen macht die Spaß bringen.

47 45. Tag: Do. 17.04.2003 ChCh

Ich fahre morgens noch einmal mit dem Fahrrad nach ChCh, bei böigem Seite-/ Gegenwind die *Breezes-Road* lang. Solche Seitenlage habe ich selten gehabt. Ein Werkzeugladen (Second-Hand) wird besucht und dann noch bei Helmut ein Birdscarer-Schuß angehört. Auf dem Rückweg wird noch eingekauft (Honig) und dann geht es zum Sachenpacken zurück nach South New Brighton. Auch in .NZ sind die Läden kurz vor Ostern überlaufen. Wie gut, daß ich eine kurze Einkaufsliste habe und dem Trubel entspannt zusehen kann. Ich wunder mich nochmal über die enormen Preise für Quark etc. wird das bei uns so subventioniert oder ist der Preiskampf im Handel so stark?

Das Fahrrad muß fast komplett demontiert werden, damit es in den von Helmut organisierten MTB-Karton passt: Kurbel ab, Laufräder raus, Lenker inkl. Vorbau raus, vorderes Schutzblech ab, Ständer ab. Zusammen mit den Ortlieb-Taschen, Schlafsack etc. ist der Karton voll. Zerfallen wird er nicht: Dafür sorgen ca. 100 m Paketklebeband und Kofferecken aus dreilagiger Wellpappe über die eh schon paketklebegestärkten Ecken.

Es wird ein ruhiger, schöner Abend zu viert.

48 46. Tag: Fr. 18.04.2003 ChCh-LA

Morgens gehen wir mit einer Bekannten von Helmut und Angelika (deren Sohn bei mir auf dem Rücken) zu sechst einmal um die Spitze. Nicht nur für mich ist es der erste *Spit-Walk*. Bei Niedrigwasser am Strand (Pazifik-Seite) bzw. im Watt (Buchtseite). Als Abschiedsmittagsessen gibt's die gewünschen Fish- und Chips.

Die Rucksäcke und den Karton in's Auto einladen und Helmut bringt mich zum Flughafen. Für mehr ist kein Platz im Kleinwagen. Einchecken ist kein Problem. Wir schauen uns von der Terasse noch in aller Ruhe die Vorfeldbewegungen an.

Kurz nach dem Start wird es dunkel und die Wolkendecke erlaubt auch schnell keinen Blick mehr nach unten.

In Aukland regnet es in Strömen. Zum Glück muß ich nicht den Karton wie auf dem Hinflug mitschleppen. So geht es im vollen Pendelbus vom Domestic zum International. Dort wieder 20 $ für die Ausreise aus dem Automaten gezogen (Grummel, hatte es im Baedeker gelesen, aber nicht mehr dadrann gedacht). Abends im Flieger dann noch Whale-Rider gesehen, ein lohnenswerter Film, der in Deutschland erst im August 2003 in den Kinos zu bewundern ist.

Irgendwie schaffe ich es wegen der unruhigen Passagiere vor- und hinter mir doch vier Stunden durchzuschlafen.

Der Anflug an LA führt über Catalina und der Osterreiseverkehr auf dem Wasser hinterläßt dort viele weiße Spuren. Im Transferbereich warten wir die Betankung/Reinigung/Proviantierung des Fliegers ab. Dann geht es wieder auf die gewohnten Plätze. Neben mir ein schottisches Paar, daß für drei Wochen in .NZ war und ihre Tochter besucht hat.

49 47. Tag: Sa. 19.04.2003 LA-London-HH

Auf den ersten Hügeln der Sierra hinter LA liegt noch Schnee

Grönland wird in der Nacht überflogen. Aber dafür ist die Sicht auf die äußeren Hebriden, besonders Harris, Lewis, Sky und die Cullins, Oban und Glasgow phantastisch. Da erinnert man sich zwangsweise an die Urlaube 1990 und 2000 und schwärmt wieder von der Landschaft und zieht die Mitchies den Sandflies vor.

In London gibt es nicht ganz so lange Aufenthalt. Er reicht nicht für die Süddeutsche Zeitung, die im Wartebereich der LH ausliegt. Aber einige Artikel schaffe ich trotzdem. Endlich mal wieder eine wortlastige, gut geschriebene Zeitung in den Händen. Die Heimat naht.

Wider Erwarten war der Anflug nach HH vom Süden her direkt über das Mühlenberger Loch (Airbus-Baustelle und HDW-Hochhaus in Präsentierlage, der Film in der Kamera justemant zuende...) und wolkenfrei.

Inzwischen hatte ein Wassereinbruch am Flughafen die Rampe zu den Terminals wegsacken lassen, so daß das Empfangskomitee (Tamara, Yksi und Claus) am A. . . der Welt parkten. Dazu noch die Kullis, die nur mit Euro/DM von ihrer Kette zu befreien waren. Im Ausland sind die nicht so renitent angeleint.

50 Fazit

Sechs Wochen sind für die Südinsel eigentlich zu hastig. Zumindest wenn man außer Fahrradfahren noch was anderes unternehmen will und man häufig Gegenwind hat.

Als Bereifung war ein Schwalbe Marathon 622x37, HS308 aufgezogen. 1560 km auf dem Fahrrad gehen den Reifen ganz gut an die Substanz. Der Vorderradreifen hatte hinterher noch den Gußgrat auf Lauffläche, der Hinterradreifen hatte gegenüber dem Vorderrradreifen 0,8 mm Profiltiefe in der Mitte der Lauffläche verloren.

Als Reifenempfehlung: Robuste breite (über 37 mm) Reifen. Der grobe Splitt ist abrassiv. In den Städten liegt teilweise viel Glas am Straßenrand.

Wenn man mehr Gravelroads fahren will, so sollte das Rad mit einer leichtgängigen und gut angepaßten Voll-Federung versehen sein, die waschbrettartigen Auswaschungen, besonders in den Kurven, „zerreißen“ einem sonst das Fahrrad bei mehr als 15 km/h.

Von den 18x36 Dias sind bisher ca. 350 übergeblieben. Das reicht immer noch für drei Stunden Diaschau.

Wer Rächtschraibfailures findet darf sie behalten:=)

Olaf Schultz

A Preise

Die Preise sind Anhaltswerte, Stand März/April 2003.

A.1 Campingplatzgebühren

Die Preise sind für eine Person mit Zelt zu veranschlagen. Ich weiß nicht, wie stark die Preise saisonabhängig sind.

Die DOC-Plätze liegen bei ca. 5 $, lediglich Pleasure-Flat war mit 4 $ ausgeschildert. Die DOC-Plätze sind in der Regel mit Klo (auch Plumpsklo), Wasser (ab und zu ist drei Minuten abkochen empfohlen), ab und zu Bänken oder sogar Unterstand versehen. In Kawatiri Junction habe ich aber, außer dem Fluß nebenan und dem Regen, kein Wasser gefunden!

Timaru	Selwyn Top10	13,00
Oamaru	Top10	11,00
Dunedin	Aaron Top10	11,00
Balclutha	Nash Park	9,00
Papatowei		6,00
Invercargill	Gum Tree Farm	9,00
Tuatapere		6,00
TeAnau	Top10	15,00
Queenstown	Top10	15,00
Wanaka	Lakeview	10,00
Franz-Joseph	Top10	15,00
Okarito	Gemeindeverwaltet	7,50
Hokitita		8,50
Kaiteriteri		10,00
Port Puponga	Farewell Gardens	10,00
Carters Beach	Top10	

Für Top10 gibt es Mitgliedskarten (20 $ für 2 Jahre) und dann 10 % Rabatt. Die Karten gelten auch in Übersee bei (AU), (UK) und (GB).

A.2 Benzin

Ort	km	ltr	$/ltr	$
Kaikura				49,7
Havelock	239	17,93	1,149	20,6
Takaka				28,0
Westport	427	34,25	1,089	37,3
Hokitika	514	40,34	1,099	44,3

A.3 Lebensmittel

Milch	1,35–1,8	/1 ltr
Milch	2	/2 ltr
Bananen	1,35–3,95	/1 kg
Bier	8–13	/6 Fl.
O-Saft	–4,2–5,8	/3 ltr
Jogurt	3,55–	/1 ltr
Äpfel	0,9–	/ 1kg
Müsli	3,4–7,2	/ 1 kg
Brot	1,7–3,25	750 gr
Kerosin	3,8–5,4	/1 ltr
Spiritus	–5,4	/1 ltr
Nudeln	1,4–2	/0,5 kg

Teilweise gibt es schon fast „unverschämte“ Mengenrabatte. So z. B. bei Käse und Butter, fast immer im 1 kg-Pack vorrätig, bei der Milch und O-Saft. Kauf zwei Rollen Ingwerkekse und erhalte die dritte kostenfrei dazu... Ab und zu sind aber auch kleine Mengen preiswerter als als große. Und dann muß das, was im Kassensystem eingespeichert ist nicht unbedingt mit der Auszeichnung im Laden übereinstimmen.[17]

B Nützliche Links

- Webcams
  - South-New Brighton Strand: www.niwa.cri.nz/services/cam-era/sites/piercam/latestimage
  -
- Youth Hostels: www.yha.org.nz
- Padellars Paradise www.voyager.co.nz~/dabhand/updates.html
- Busunternehmen
  - Intercity: www.intercitycoach.co.nz
  - Newmanns: www.newmanscoach.co.nz
  - Atomic Shuttle: www.atomictravel.co.nz
  -
- Fährunternehmen
- Tranz Scenic: www.tranzscenic.co.nz
- Wasserstände in den Seen:
  www.merdianenergy.co.nz/aboutus/powerstations/lakelevels/manapouri/default.htm

[17] Kommt häufiger vor, gut kontrollieren!.

Index