

Dossier *Urwald*

Durch die grüne Hölle

Die Transamazonica, das Mammutstraßenprojekt quer durch den südamerikanischen Kontinent, stellt keine einfache Verkehrsverbindung, sondern einen ewig unfertigen, bösen Albtraum dar.

Großstädter, für die schon ein unübersichtlicher Kreisverkehr einen Straßenbeschleuniger bedeutet, stellen sich die Dinge so einfach vor: mal nach Brasilien jetten, rein ins Mietauto und kurz durch den Urwald brausen. Am besten mit schicken Motels am Straßenrand, einer Burger-Bude ab und zu und Benzin dann, wenn man's braucht. Am besten über die Transamazonica, des Abenteurers wegen. „Wir raten generell davon ab, derartig lange und unbekannte Strecken zurückzulegen“, formuliert Adrielle Santos-Peuckert vom deutschen Lateinamerika-Tourismusexperten Schiegg diplomatisch. „Die Entfernungen in Brasilien werden oft unterschätzt. Außerdem fährt man durch völlig unbekanntes Gelände.“

Das ist noch vornehm ausgedrückt. Die Transamazonica, eine Dschungelstraße von João Pessoa an der äußersten Ostküste Brasiliens bis zum (geplanten) Ende in der kolumbianischen Grenzstadt Leticia oder (nach anderer Lesart) bis nach Boqueirão an der Grenze nach Peru, hätte theoretisch eine Länge von mehr als 8000 Kilometern und ist auf großen Strecken keineswegs das, was man sich unter einer normalen Fernstraße vorstellt.

Kampf im Urwald

Was sich auf der Landkarte nüchtern als BR 230 ausnimmt, ist eine auf weiten Strecken unfertige, unpassierbare und ständig im Kampf mit der „Grünen Hölle“, dem brasilianischen Urwald, befindliche Verbindung, die immer unpassierbarer wird, je mehr man sich nach Westen fortbewegt.

Es gibt wenig Informationen zur Transamazonica, die man sich vor einer Fahrt zurechtle-

gen könnte, geschweige denn genaue Karten, die einem die Planung erleichtern. Auf jeden Fall ist ohne ein robustes, vierradgetriebenes Auto nicht einmal an eine Befahrung zu denken. Von beherzten Offroad-Fahrern wird die Transamazonica als „die härteste Tortur überhaupt“ beschrieben. Viele von ihnen sind nicht durchgekommen, weil das Material oder der Mut versagte. Das Problem ist die Allgewalt der Natur: In der Trockenzeit ist die Transamazonica bald nach Beginn nicht mehr als ein breiter Feldweg, in der Regenzeit wird sie zur tiefen, morastigen Schlammplatte und danach regelmäßig vom Urwald überwuchert, sodass sich die Trassenführung ständig ändert und in der Geschwindigkeit, in der die Elemente zuschlagen, überhaupt nicht in Schuss zu halten ist.

Ausrüstung gefragt

Ohne ein Allrad-Auto mit möglichst vielen Ersatzreifen, Seilwinde, Zusatztanks für Benzin und Wasser, Sandblechen, einem GPS-System samt Satellitentelefon, Malariavorsorge und nach Möglichkeit einer Waffe zur Notwehr gegen wilde Tiere, etwa den im Amazonasurwald recht häufigen Jaguar, sollte man nicht auf den Trip gehen, meint der Abenteurer Rudi, der die Transamazonica mit einem Toyota Landcruiser hinter sich gebracht hat, sie aber „kein zweites Mal machen würde“.

Das Problem sei weniger die Qualität der Straße, die jedenfalls zur Trockenzeit durchaus zu schaffen sei, sondern die vielen Brücken und Flussläufe, die es zu überqueren gilt. Viele der Brücken befinden sich in einem verheerenden Zustand, müssen vor Überquerung genau überprüft werden und bieten keine



Foto: Photos.com

Garantie vor dem Absturz. Die unzähligen Flüsse und Flussarme, die den Lauf der Transamazonica queren, müssen mit Fährschiffen überwunden werden, „Seelenverkäufern“, die kein großes Vertrauen erwecken. Auf den brasilianischen Landkarten, auch den besseren, sind viele Orte nicht eingezeichnet, was die Planung der Tank- und Proviantstopps erschwert. Die Straße wird in ihren breiten Abschnitten fast nur von Lastwagen frequentiert, was für

tiefe Rillen und verheerenden Staub auf der Piste sorgt sowie das Überholen zum Albtraum macht. Auf vielen schwierigen Passagen lässt es sich zudem nur im ersten Gang fahren, was den Benzinverbrauch eines Geländewagens bis auf 40 Liter pro 100 Kilometer treiben kann. Das andere Problem ist die schwüle Hitze, nicht nur für das Auto, auch für die Insassen, die ständig von Moskitos und anderen Blutsaugern geplagt werden. Wer es aber dennoch versuchen

möchte: Die günstigste Zeit, die Transamazonica zu befahren, sind die Monate Juli bis Oktober. Davor ist der Wasserstand der Flüsse zu hoch, danach beginnt schön langsam wieder die Regenzeit. Ein Problem taucht dabei aber auf: Die internationalen Autoverleihfirmen bieten in Brasilien nur äußerst selten, wenn überhaupt, vierradgetriebene Wagen an, wahrscheinlich aus gutem Grund.

Fortsetzung auf Seite 26