



Die Flüsse sind die Lebensadern Amazoniens. Im Hafen wird die Vielfalt regionaler Produkte, exotischer Früchte und Tiere sichtbar.



Der Hafen in Manaus, der Hauptstadt des Bundesstaates Amazonas, ist die bedeutendste Drehscheibe der Region. In den mehrstöckigen Schiffen werden Waren und PassagierInnen befördert.

## Das Leben am Fluss

Mobilität am Rio Negro. Wie unsere PartnerInnen im Alltag mit Entfernungen zurecht kommen müssen.

Grundlage der Mobilität im Amazonasgebiet war und ist weiterhin zum größten Teil die Schifffahrt.

Die Siedlungen der UreinwohnerInnen befanden sich hauptsächlich entlang des Hauptstroms und der großen Nebenflüsse. Das wurde ihnen zum Verhängnis bei der Invasion durch Spanier und Portugiesen, die auf der Suche nach Gold ganze Völker niedermetzten. Die Überlebenden starben oft an eingeschleppten Krankheiten oder wurden versklavt. Wenigen gelang die Flucht und sie versteckten sich an den schwer zugänglicheren Flussoberläufen.

Am Oberen Rio Negro kamen ihnen dabei die vielen Stromschnellen zu Hilfe, deren Überwindung für große Schiffe

unmöglich ist. Das war mit ein Grund dafür, dass die indigene Bevölkerung heute noch über 90 Prozent in der Region ausmacht.

### Wege am Wasser

Während die Menschen früher mit ihren Ruderbooten nur in der Region unterwegs waren, um zu fischen, ihre Felder zu bearbeiten oder um Verwandte und Nachbardörfer zu besuchen, sind heute viel mehr Fahrten in den Hauptort São Gabriel da Cachoeira und darüber hinaus bis in die Landeshauptstadt Manaus nötig. Die Gründe dafür sind der Verkauf von Produkten, der Einkauf von Konsumgütern, das Beheben von Gehältern oder Sozialzahlungen, medizinische Behandlungen usw.

Jede Reise ist eine logistische Herausforderung und mit großen Kosten verbunden. Plant z.B. unsere Partnerorganisation FOIRN ein Treffen in einer Teilregion, dann bedeutet das eine mehrtägige Bootsreise in Hunderte Kilometer entfernte Orte. Der

Treibstoff muss Tage zuvor mit größeren, langsameren Transportbooten vorausgeschickt und entlang der Route deponiert werden, damit auf der Hin- und Rückfahrt nachgetankt werden kann.

Es braucht weiters kundige Bootsführer, die jeden Felsen bei den Stromschnellen kennen und wissen, wo sie je nach Wasserstand kreuzen können. An den Oberläufen müssen oft die Boote und Motoren Hunderte Meter am Ufer entlang durch den Wald getragen werden, bevor sie die Fahrt fortsetzen können. In der Regenzeit ist auf Bäume zu achten, die oft im Wasser treiben. Deswegen werden auch nächtliche Fahrten tunlichst vermieden. Übernachtet wird bei Bekannten in den Dörfern oder auf Sandbänken und Inseln, was bei Vollmondnächten recht romantisch ist, aber weniger lustig, wenn es heftig regnet.

### Klimawandel kostet Reisewege

In den letzten Jahren verursachte der Klimawandel zusätzliche Probleme – infolge der Dürre sanken die Wasserpegel, Anlegestellen brachen ein, der Bootsverkehr musste eingestellt werden und die Versorgung mit Lebensmitteln und Treibstoffen wurde unterbrochen. Dann kam es wiederum durch Starkregen zu Überschwemmungen, die ebenfalls Uferböschungen und Hafenanlagen zerstörten.

Für die Zukunft der Region wäre die Einführung öffentlicher Verkehrsmittel für den Transport der Menschen und Produkte, auf Basis erneuerbarer Energieträger, eine wichtige Maßnahme zur Vermeidung der Abwanderung und für die Regionalentwicklung. JOHANN KANDLER



Der Hafen in São Gabriel da Cachoeira – rund 800 km nordwestlich von Manaus an den Ufern des Rio Negro – während der Dürre 2007.



### INFO!

[www.klimabuendnis.at/regenwald](http://www.klimabuendnis.at/regenwald)