

SEPTEMBER 2015

# NATIONAL GEOGRAPHIC

PER ANHALTER VON DER QUELLE BIS ZUR MÜNDUNG

## Abenteuer Elbe

Unser letzter wilder Strom  
und seine Geheimnisse

**Elfenbein**

Wie der Schmuggel  
Terroristen finanziert

**Chamäleon**

Das Tier mit den besten  
Spezialeffekten

Deutschland € 5,50 • Österreich € 6,00 • Schweiz CHF 9,90 • Benelux € 6,50 • Italien € 7,50 • Spanien € 7,50 • Frankreich € 7,50 • Griechenland € 8,00





**OBEN:** Eine Entdeckungsreise auf einem deutschen Gewässer? Michael Obert war skeptisch, ob die Elbe viele Geschichten zu erzählen hat. Doch dann bestieg er das erste Boot. **LINKS:** Die Elbe wird als Rinnsal geboren: Sie entspringt im tschechischen Riesengebirge.

**Per Anhalter auf Flusskähnen**

# GROSSE FREIHEIT

Die Elbe ist einer der letzten ungebändigten Ströme Mitteleuropas. Unser Autor Michael Obert hat sich auf ihr treiben lassen, von Tschechien bis zur Mündung in die Nordsee. Eine Abenteuerfahrt mitten in Deutschland.



Im Grenzgebiet zwischen Sachsen und Nordböhmen schuf die Elbe eine einzigartige Landschaft: das Elbsandsteingebirge. Bizarre Formationen – Türme, Tafelberge, Felsnadeln – erheben sich hoch über den Fluss. Hier ein Blick vom Basteifelsen, dem Wahrzeichen der Sächsischen Schweiz, in Richtung Stadt Wehlen.



Flussidyll mit Störfaktor: In der Auenlandschaft des Naturschutzgebiets Rüterberg bekommt die Elbe den Raum, den sie braucht. Doch Steinbuhnen wie links im Bild gefährden den Frieden. Sie sollen dafür sorgen, dass das Wasser schneller fließt und dadurch die Erde des Flussbettes abträgt. Die Fahrrinne für Schiffe soll so vertieft werden. Umweltschützer nennen die Buhnen daher die „Sargnägel“ des Stroms.



**OBEN:** Lebensraum Auenwald: Rohrdommeln, Kraniche und Seeadler gibt es hier. Selbst Fischotter und Biber, vor Jahrzehnten fast ausgestorben, sind zurückgekehrt.  
**LINKS:** Seit die letzte Flut ihm Haus und Hof genommen hat, lebt der Berufsfischer Gernot Quaschny in einem grünen Kahn, den er auf eine Wiese am Elbufer bei Tangermünde gestellt hat: „Wenn die Elbe wiederkommt“, sagt er, „dann schwimme ich auf ihr davon.“



Text: Michael Obert Fotos: Matthias Ziegler

**I**ch wollte die Elbe bei ihrer Geburt berühren und meine Hände in ihr Wasser tauchen, um davon zu trinken. Doch die Quelle liegt unter einem metertiefen Schneefeld – mitten im Frühsommer. Kalte Böen beugen die silbergrauen Gräser des Gipfelmoores am Hauptkamm des tschechischen Riesengebirges, nahe der polnischen Grenze.

Latschenkiefern, Borstgraswiesen, Geröll; weit und breit ist kein Mensch zu sehen. Da legt sich der Wind, ein leises Gluckern ertönt. Ich folge ihm zum Rand des Schneefeldes: Wasser. Überall quillt es aus dem Boden, sammelt sich im Gras, beginnt auf verschlungenen Wegen zu fließen, in eine Senke, in der ein Steinbecken unter dem Schnee den Geburtsort des Flusses nur symbolisiert. Die Elbe erwacht in vielen Rinnsalen zum Leben.

Ich liebe Flüsse. Ihren Geruch, ihre kristallinen Falten, Runzeln, Kräuselungen, ihr stetiges Fließen, ihre Erhabenheit, ihre Tiefe. Flüsse faszinieren mich seit meiner Kindheit. Am Oberrhein geboren und aufgewachsen, habe ich in der Strömung schwimmen gelernt. Ich sah beim Angeln den Frachtschiffen nach und träumte mich an Bord, um fantastische

Abenteuer zu erleben. Flüsse haben mich zum Reisenden gemacht. Amazonas, Mississippi, Mekong, Brahmaputra, Sambesi, Kongo, Niger, Nil – seit zwanzig Jahren lasse ich mich auf diesen Strömen durch Regenwälder, Wüsten und Savannen treiben. Die begradigten, betonkasierten Schifffahrtsstraßen in Deutschland haben mich nie interessiert.

Doch dann entdeckte ich in einer Zeitschrift das Foto eines riesigen Fisches mit bemoostem Rücken und knochengepanzertem Kopf. Wie aus der Urzeit sahen mich seine winzigen Augen an. Solche Fische kannte ich aus Flüssen in den Tropen. Ich schaute mir das Foto noch einmal an; darunter stand: „Waller, 1,92 m, 78 kg – Lebensraum: Elbe“. Vielleicht, durchzuckte es mich, gibt es in Deutschland ja doch das Ursprüngliche, Ungezähmte, das mich seit zwei Jahrzehnten auf ferne Ströme zog?

Die Elbe. Als eine der gefährlichsten Grenzen des Kalten Krieges trennte sie vier Jahrzehnte lang die beiden Deutschlands, ein Fluss, der zwischen die Welten geriet, um im Niemandsland

Tor zur unberührten Elbe: Die Schleuse bei Ústí nad Labem ist die letzte flussabwärts bis kurz vor Hamburg.

zwischen Ost und West vergessen zu werden. Dort blieb die Elbe von Staustufen verschont und kann heute auf über 600 Kilometern frei fließen, eine Lebensader mit unbändigen Kräften, schön und grausam zugleich, eine Naturgewalt, die in Jahrhundertfluten zerstört, was ihr im Wege steht, die Städte überschwemmt, Deiche sprengt, Land erobert.

Der letzte ursprüngliche Strom Deutschlands – dieser Gedanke ließ mich nicht mehr los. Und da stehe ich nun, im Riesengebirge oberhalb des Ortes Špindlerův Mlýn, 1386 Meter über dem Meer, und in den Rinnsalen im Gras schimmern kleine Dinge. In der Quelle des Niger fand ich Pfeilspitzen, Knochensplinter und Fläschchen mit Parfüm für den Flussgott Gboloma; an den Quellen des Amazonas lagen auf winzigen Altären Tabak, Schnaps und Halsketten mit weißen Samen. Und auch hier, mitten in Europa, bitten Menschen ihren Gott am Ursprung des Flusses um Heilung, Beistand und Glück. Aus dem Quellwasser der Elbe leuchten Marien-Medaillons, Jesus-Bildchen und Kerzenstummel.

Und noch etwas Buntes liegt dort: blauer Rumpf, gelbes Deck, rotes Steuerhaus – ein Spielzeugboot. Gestrandet oberhalb der Baumgrenze im Riesengebirge. Ich stelle mir den Jungen vor, der es im Sommer ins Wasser setzte, damit der Fluss es davontrüge, ins Meer.

Auf einem Bergpfad folge ich der Labe, wie die Elbe in Tschechien heißt. Als quirliger Bach stürzt sie über Kaskaden in die Tiefe. Moose und Wildkräuter klammern sich auf Vorsprüngen über dem Abgrund fest. Schmelzwasser strömt aus dem Dickicht und lässt die Elbe allmählich anschwellen, während sie durch ein von Gletschern geformtes Tal nach Südosten strömt, durch Felslandschaften und Fichtenwälder, in denen Luchse und Wildschafe leben.

Bei Smiřice, 70 Kilometer südlich des Quellgebiets, will ich am Ufer gerade meinen Proviant auspacken, da taucht zwischen zwei Brückenpfeilern ein Boot auf. Es ist kaum größer als eine Badewanne, mit zwei Holzbänken und einem grünen Sonnendach. Am Motor sitzt

ein buckliger Mann mit zerzaustem Haar. Wie beim Trampen an der Straße halte ich den Daumen raus. Der Mann winkt mir zu, legt an einem Holzsteg an und bittet mich an Bord. „Auf dem Fluss spielen Namen keine Rolle“, sagt er und reicht mir die Hand. „Nenn mich einfach Capitan.“

Capitan will nach Hradec Králové, eine Kleinstadt vier Stunden elbabwärts. „Der Fluss bringt mich runter“, sagt er, und seine winzigen Augen blinzeln hinter dicken Brillengläsern. „Das Surren des Motors, der Wind, die Enten – auf dem Fluss fühle ich mich frei.“ Dann dreht er am Gasgriff, und unter meinen Rippenbögen beginnt es zu prickeln: Ich bin unterwegs. Auf der Elbe. Per Anhalter.

Zwei Tagesreisen flussabwärts, nördlich von Prag, mündet die Moldau in die Elbe. Von der Terrasse des Schlosses Mělník mit seinen Gemächern voller Rokoko-Möbel, Ölgemälde und Jagdtrophäen sehe ich zu, wie die beiden Flüsse nebeneinander herlaufen, bis sich die schwarzgrüne Moldau mit der erdfarbenen Elbe vermischt. Die Moldau ist bis zu dieser Stelle der längere Fluss und führt mehr Wasser, weshalb der Strom eigentlich ihren Namen tragen müsste. Über die Gründe für den Irrtum streitet sich die Wissenschaft. Bereits in der Antike nannten die Germanen ihren großen Strom im Norddeutschen Tiefland „Albia“ – schlicht: „der Fluss“. Frühe Siedler, die elbaufwärts zogen, könnten den Namen also schon mitgebracht haben, als sie auf die Moldau stießen. Das hydrologische Argument war jedenfalls nicht entscheidend. Sonst würde Hamburg heute an der Moldau liegen.

Eine Weile treibe ich mich im Hafen von Mělník an den Kais herum – und habe Glück: Das tschechische Frachtschiff „Albis“ lädt zwei 90 Tonnen schwere Stahl tanks für den Hamburger Hafen. Schiffsführer Pavel Cempel nimmt mich ein Stück mit. In Gummisandalen, grauen Cordhosen und Wollpullunder hockt er auf einem alten Autositz, der auf ein Metallgestell geschweißt ist. Fast zärtlich berühren seine Fingerspitzen das Steuerrad, als er die „Albis“ am frühen Nachmittag aus dem Hafen



## Der Lauf der Elbe

1094 Kilometer liegen zwischen Quelle und Mündung. Die Elbe ist eine Gewinnerin der deutsch-deutschen Tragödie: Weil der Fluss an der innerdeutschen Grenze Sperrgebiet war, konnte er sich auf weiten Strecken frei entfalten.

hinaus auf den Fluss steuert. „Windstill, gut“, sagt Cempel – er ist kein Mann vieler Worte.

Die „Albis“ ist 80 Meter lang und 1500 Tonnen schwer und gehört zu den größten Frachtschiffen, die in Tschechien auf der Elbe verkehren. Im Steuerhaus platzt der Lack von den Armaturen. An der Rückwand steht eine gepolsterte Küchenbank. Mit 13 Stundenkilometern fahren wir elbabwärts, doch ein Hochgefühl will nicht aufkommen. An den zubetonierten Ufern verlaufen Schnellstraßen und Zugtrassen; dazwischen verrotten Industrieruinen.

Für das Binnenland Tschechien ist die Elbe via Hamburg die einzige schiffbare Verbindung zu den Weltmeeren. Alle paar Kilometer wird der Fluss von Staustufen reguliert. Das schwarzbraune Wasser lässt keine

Strömung erkennen, dicke Algenteppiche dümpeln, vom Faulschlamm auf dem Grund steigen Gasblasen auf. Ich denke an das Foto in der Zeitschrift, an den Waller. In dieser Brühe würde er keinen Tag überleben. Ich wollte auf einem ursprünglichen Strom reisen und finde mich auf einem Industriekanal wieder. Die Elbe: eine totale Enttäuschung.

„Elbe wunderbar“, sagt Schiffsführer Cempel, als wir 300 Kilometer unterhalb des Quellgebiets in die Schleuse der Industriestadt Ústí nad Labem einfahren. „Fahrrinne breit, tief, ruhig – kein Problem.“ An den Granitwänden der Schleusenammer bleibt Flussgras kleben, während die „Albis“ acht Meter in die Tiefe sinkt. Nach zehn Minuten wirft der Schleusenwärter einen letzten Blick aus seinem Turmfenster; dann öffnet sich das massive Stahltor, die Maschinen der „Albis“ brausen auf und ▶



Eine schwimmende Demo bei Coswig in Sachsen-Anhalt: Die Aktivisten Claus-Rainer Wolter (r.) und Lothar Koppers haben in der Elbe schon viele Kilometer zurückgelegt, um gegen den Ausbau des Flusses mit Staustufen und Buhnen zu protestieren.

schieben uns hinaus – auf einen völlig anderen Fluss.

Endlich: Die Elbe strudelt, wirbelt, schäumt. Sand- und Kiesbänke wachsen in die Strömung. Auf Inseln sonnen sich Graureiher und Kormorane. Auf den nächsten 600 Kilometern wird es keine Staustufe mehr geben. Bis kurz vor Hamburg hat die Elbe ihre Freiheit zurück. Und in mir keimt Hoffnung: Vielleicht bin ich doch auf dem richtigen Fluss.

„Nicht gut!“, murrte Schiffsführer Cempel immerzu und lässt die starken Strudel keine Sekunde aus den Augen. „Gar nicht, gar nicht gut!“ Die Elbe führt wenig Wasser. Unter dem Rumpf bleiben der „Albis“ nur wenige Zentimeter bis zum Grund. Cempel hält das Schiff in Warteposition in der Strömung. Dann wird hinter uns die Staustufe gesenkt, um eine Welle zu erzeugen. Diese Welle trägt uns vier Stunden flussabwärts, über die Untiefen der Elbe, durch dicht bewaldete Täler, verlassen wirkende Industriestädte und über den alten Grenzübergang Schmilka – hinüber nach Deutschland.

Südöstlich von Dresden erheben sich am rechten Elbufer zweihundert Meter hohe Felsriffe. Aus der Ferne erinnern sie an die Klippen des Mekong über der alten Königsstadt Luang Prabang in Laos: das gleiche verwaschene Silbergrau, die gleichen vertikalen Furchen und umwucherten Löcher, die über dem Mekong in buddhistische Höhlentempel führen. Erst als wir uns dem Riff nähern, erkenne ich: Es sind keine Eingänge, sondern Schatten im zerklüfteten Fels.

Hier, im Grenzgebiet zwischen Sachsen und Nordböhmen, war vor 100 Millionen Jahren ein Meer. Unter dem Druck der Wassermassen verfestigte sich an seinem Grund Sand zu Stein. Gewaltige Erdkräfte zerbrachen später die Platten und verschoben sie, und als das Meer verschwand, trug das Wasser die weichen Schichten mit sich fort. So entstand das Elbsandsteingebirge, eine bizarr-zerklüftete Landschaft, die allein in ihrem deutschen Teil, der Sächsischen Schweiz, mehr als tausend frei stehende Felsfiguren zählt. Ich will hinauf in diese Natur. Vorsichtig, Zentimeter für Zentimeter, steuert Schiffsführer Cempel die „Albis“ an

einen Schwimmponton für Motorboote. Steine krachen unter den Schrauben, als ich hinüberspringe; dann zieht sich die „Albis“ langsam zurück, findet ins tiefere Wasser und verschwindet hinter der nächsten Flussbiegung.

Auf dem Waldpfad, der bei Rathen hinauf zu den Felsnadeln führt, erwartet mich eine Menschenschlange. Stimmengewirr, Fotoapparate klicken. Wanderer drängeln sich am Geländer, um den günstigsten Blick auf die Elbe zu erhaschen, die zwischen Felswänden und Rapsfeldern gen Dresden fließt. Gut 40 Minuten dauert der Aufstieg zum Basteifelsen. Oben die Überraschung: Reisebusse, ein Hotel. Von hinten führt eine asphaltierte Straße herauf. „An Spitzentagen bis zu 10000 Gäste“, sagt der Kellner im Panoramarestaurant. „Gehört halt dazu.“ Die monumentale Natur der Elbe – von unten ein Mekong-Feeling, oben durchkommerzialisiert bis in die feinsten Verästelungen.

Nach Dresden nimmt mich der Schaufelraddampfer „Meissen“ mit. Auf dem deutschen Oberlauf der Elbe betreibt die Sächsische Dampfschiffahrt die älteste Raddampferflotte der Welt. Zwischen 86 und 136 Jahre sind ihre Traditionsschiffe alt, jedes von ihnen ein schwimmendes Denkmal. „Wenn die Maschine gut klingt, bin ich glücklich, wenn sie scheppert oder dröhnt, leide ich mit ihr“, sagt Michael Fichte im Bauch der „Meissen“; gewaltige Stahlkolben zischen im Wasserdampf. „Der Maschinist ist wie ein Dirigent: Er hört sofort, wenn im Orchester jemand falsch spielt.“

Schon als Kind erlag Fichte der Musik der Maschine. Der Vater fuhr auf einem Raddampfer, und als Junge saß Fichte oft stundenlang im Maschinenraum. Dort sah er ehrfürchtig zu, wie riesige Stahlteile die Schaufelräder bewegten, die sich draußen vor den Bullaugen durch die Elbe wühlten. Heute liest der 40-Jährige selbst die Farbe des austretenden Öls, hat die Temperatur der Lager im Auge und schließt vom Ölverbrauch auf das Wohlbefinden der Maschine.

Zu ihrem 135. Geburtstag schenkte ihr Fichte kürzlich einen Blumenstrauß. „Es heißt nicht umsonst: die Dampfmaschine“, sagt er und



Von Schloss Mělník blickt Jiří Jan Lobkowicz auf die Elbe. Sein Vater gehörte zum böhmischen Hochadel und wurde 1948 von den tschechischen Kommunisten enteignet. Der Sohn erlangte den Familienbesitz 1992 zurück.

streicht mit einem Pinsel Öl auf ihre Stahlteile. „Die Maschine ist etwas Weibliches, sie braucht Liebe.“ Wenn er sie nicht jeden Morgen streichle, verrate sie ihm ihre Geheimnisse nicht.

Mit lautem Dampfsignal fährt die „Meissen“ unter dem Blauen Wunder durch, einer Stahlbrücke ohne Zwischenpfeiler im Fluss, dann feiert die Elbe ihren großen Auftritt: die Kuppel der Frauenkirche, die Semperoper, das barocke Ensemble des Zwingers – am linken Flussufer erhebt sich das historische Zentrum Dresdens.

Kaum an Land, gerate ich auf dem Schlossplatz, nur wenige Meter von der Elbfront entfernt, in eine aufgebrauchte Menge. Mehrere Tausend Menschen schwenken Fahnen und Spruchbänder: „Wir haben die Schnauze voll: Stopp Islam + Asylanten!“, daneben: „Abschieben!“, ein Stück weiter: „Für unsere Kinder und Enkelkinder“. Es sind die Anhänger der Dresdner Pegida.

Ein Redner zieht gerade über Journalisten her. „Lügenpresse! Lügenpresse!“, skandiert die Menge. Ihre Stimmen hallen von den Barockfassaden Dresdens wider, jenes „Elbflorenz“, dem der venezianische Maler Canaletto in seinen meisterhaften Stadtansichten im 18. Jahrhundert ein Denkmal als weltoffenes Zentrum der Kunst und Kultur setzte.

Ich mache ein paar Notizen. „Zu welchem Lügenblatt gehörst du?“, schnauzt mich ein Mittvierziger an. An einer Angelrute schwenkt er eine Fotomontage: Angela Merkel in Hitler-Uniform; auf ihrer Armbinde prangt statt Hakenkreuz das Euro-Zeichen.

„Ich habe Flüsse in Afrika, Asien und Südamerika bereist“, höre ich mich sagen.

Seine Freunde umringen mich. „Welches Blatt?“, kläffen sie. „Rück's raus, Mann!“

Der Redner geißelt Politiker, die sich für Asylbewerber einsetzen. „Volksverräter!“, schreit die Menge; die Männer rempeln mich an.



„Den Kongo, den Niger, den Nil bereist“, rede ich weiter. „Freunde gewonnen.“

„Volksverräter! Volksverräter!“

„Jetzt bin ich auf der Elbe unterwegs“, sage ich. „Von der Quelle bis zur Mündung.“

Der Mann mit dem Merkel-Plakat baut sich vor mir auf und brüllt: „Dann steig in dein Boot und verpiss dich!“

Ich suche nach einem ursprünglichen Strom in Deutschland, nun muss ich mich aus dem Strom der Verzweifelten, Verlierer, Zyniker, Rassisten und Idioten kämpfen, der auf der Augustusbrücke über die Elbe quillt. Deutschlandfahnen schlagen mir ins Gesicht. Das erste Mal in meinem Leben bereise ich das eigene Land – und fühle mich fremder als in Afrika.

**B**is Riesa komme ich noch mit einem Dampfer; dann ist vorerst Schluss. Innerhalb weniger Tage sind die Pegel um die Hälfte gefallen. Die Elbe ist ein ausgeprägter Niedrigwasserfluss. Wenn aus den Mittelgebirgen das Schmelzwasser abgelaufen ist, treten oft schon ab Mai monatelange Trockenphasen ein. Die Binnenschifffahrt wird dann stark behindert. An bis zu 126 Tagen im Jahr ist die Passage für Schiffe, die eine Fahrrinntiefe von 1,60 Meter benötigen, gesperrt. Ich frage im Hafen von Riesa herum, rufe Reedereien an. Vergeblich. Kein einziges Schiff ist zu sehen.

Zu DDR-Zeiten war Riesa eine wohlhabende Kreisstadt am linken Elbufer. Im Stahlwerk arbeiteten mehr als 13000 Beschäftigte. Nach der Wende wurde es geschlossen, später abgerissen. Die Arbeitslosenrate schnellte hoch, fast die Hälfte der Einwohner zog weg. Im Stadtzentrum von Riesa steht jeder zweite Laden leer. Ganze Häuserzeilen sind zu verkaufen.

Vor einem Plattenbau am Elbufer parkt ein tiefergelegter Opel mit aufgeklebtem Drachen auf der Kühlerhaube. „Deiner?“, frage ich den Muskelmann mit selbst gestochenen

Junger Matrose, alter Fluss: Lukas ist 20 und fährt mit dem Frachtschiff „Albis“ die Elbe rauf und runter. Festmachen in der Schleuse ist sein Job.

Vor einem Plattenbau parkt ein tiefergelegter Opel mit aufgeklebtem Drachen auf der Haube. „Ich bin Ronny, steig ein!“, sagt der Muskelmann, dem er gehört.

Tätowierungen auf den Armen, der auf dem Balkon steht und raucht. Er kommt herunter, schüttelt mir die Hand und sagt: „Ich bin Ronny, komm, steig ein!“ Dann zeigt er mir seine Stadt.

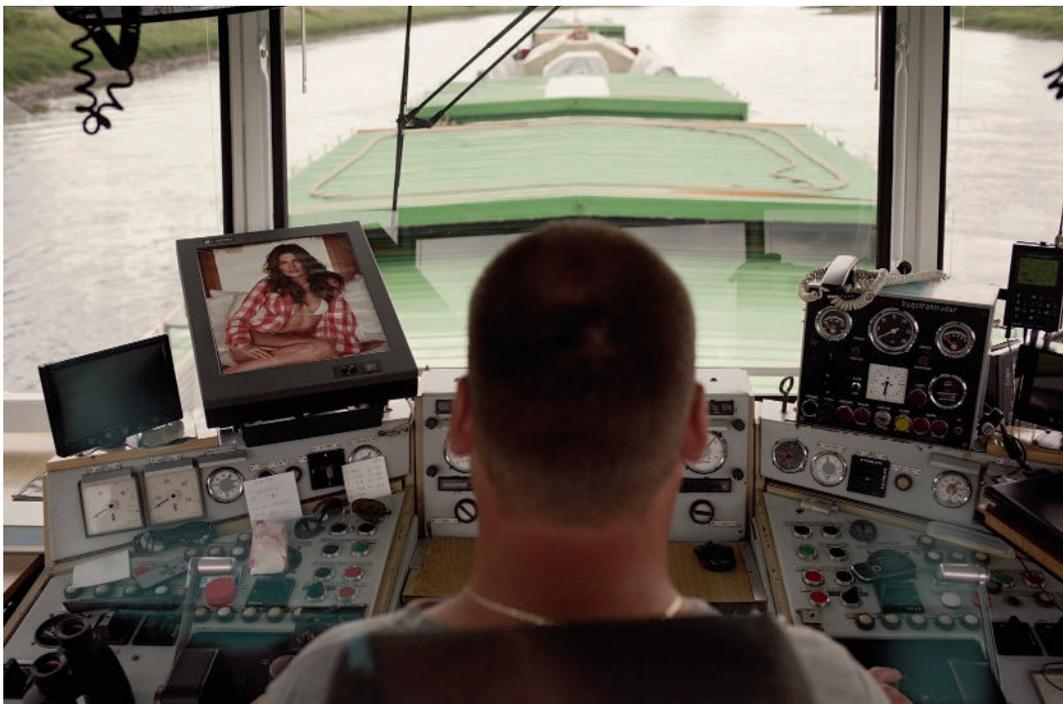
Ronny, 46, ist gelernter Schlosser und seit Jahren arbeitslos. Er bezieht Hartz IV und wohnt mit zwei Wellensittichen auf 28 Quadratmetern im Plattenbau. Seine Freundin ist mit der kleinen Tochter abgehauen. „Nach Magdeburg oder in den Westen.“ Warum ist er noch da? Mit 90 Sachen rasen wir durch menschenleere Straßen, vorbei an eingestürzten Häusern, zersprungenen Fenstern und Einschusslöchern aus dem Zweiten Weltkrieg. „Ich bin hier zu Hause“, antwortet Ronny. „Solange ich nicht verhungere, bleibe ich.“ Am Kongo und am Niger habe ich diesen Satz oft gehört. Niemand dort steigt aus freien Stücken in die Todesboote über das Mittelmeer.

Wie eine Halluzination pflügt am nächsten Morgen das 140 Meter lange Frachtschiff „Bohemia 2“ um die Biegung des leeren Flusses. „Wir kommen“, hatte Lukáš Hradský, der Disponent der Reederei EVD in Prag, am Telefon versprochen. Eine neue Welle von der Staustufe in Ústí nad Labem hat die „Bohemia 2“ über die Untiefen von Dresden getragen; unterhalb ist die Fahrrinne wieder etwas tiefer. Beim stillgelegten Getreidesilo halte ich den Daumen raus. Die Besatzung gibt Signal, legt an und schiebt eine Leiter die Kaimauer herauf, damit ich einsteigen kann.

Ich finde einen Platz im Bug zwischen Ankerwinden und Tauen, wo die Maschinen nicht zu hören sind. Allmählich verschwinden am Ufer



**OBEN:** Das tschechische Frachtschiff „Bohemia 2“ nimmt Michael Obert in Riesa auf.  
**UNTEN:** Dank virtuellem Frauenbesuch ist Schiffsführer Marek Sidlof im Steuerhaus nicht ganz so einsam.



die Straßen. Dörfer, Bauernhöfe und Brücken folgen in immer größeren Abständen. In weiten Bögen mäandert die Elbe durch Wiesen- und Sumpflandschaften, vorbei an einsamen Sandbuchten und violett blühenden Teppichen aus wildem Schnittlauch. Zum ersten Mal seit dem Quellgebiet spüre ich jene Leichtigkeit, die die großen Ströme auf anderen Kontinenten in mir ausgelöst haben. Stundenlang überlasse ich mich im Bug der „Bohemia 2“ der trägen, reibungslosen, unwiderstehlichen Bewegung des Flusses und tue nichts weiter als hinunterzutreiben, unfähig, an etwas zu denken oder etwas festzuhalten. Für mich ist dieser rauschartige Zustand die höchste Belohnung des Reisens.

**S**chiffsführer Marek Sidlof hat für Flussromantik wenig Sinn. Im Steuerhaus starrt der Mann mit dem kantigen Gesicht auf die Wasseroberfläche, achtet auf Wirbel, unter denen sich Felsbrocken verbergen könnten, hält Abstand zu den Sandbänken. Nur drei Handbreit Wasser hat die „Bohemia 2“ unter dem Rumpf. „Jeder Zentimeter zählt“, sagt Sidlof und kneift wie unter Schmerzen das Gesicht zusammen, wenn sein Schiff über den Grund knirscht und dabei beängstigend bebzt. Die Kehrseite eines frei fließenden Stroms.

Für die Schifffahrt ist die Elbe unberechenbar. Seit den 1990er-Jahren werden die Niedrigwasser immer häufiger. Die Wirtschaft benötigt einen termingerechten Güterverkehr, doch die Elbe lässt keine Fahrpläne zu. Das Frachtaufkommen hat seinen historischen Tiefstand erreicht: Nur 0,4 Millionen Tonnen wurden auf der Elbe bei Magdeburg vergangenes Jahr noch transportiert – 80 Prozent weniger als 1998.

Es fehlt an Wasser und an Fracht, und die Schifffahrt steckt in einer tiefen Krise. Trotzdem wurde in den vergangenen Jahren massiv in den Ausbau von Häfen investiert. Mit katastrophalem Ergebnis: Im Hafen von Wittenberge, ausgebaut für 11,5 Millionen Euro, sind 2014 nur sechs Schiffe beladen worden. Die Hafenerweiterung in Mühlberg kostete 2,5 Millionen Euro. Wenn dort ein Schiff löscht, feiert die Lokalpresse dies wie eine Sensation.

Auch in Halle an der Saale, einem Nebenfluss der Elbe, wurde der Hafen ausgebaut. Kosten: mehr als 31 Millionen Euro. Doch für größere Schiffe ist die Saale zu flach und der Mündungsbereich in die Elbe zu eng. In den ersten beiden Jahren legte in Halle nur ein einziges Schiff an. Und die Investitionen nehmen kein Ende: In Riesa soll die geplante Hafenerweiterung rund 30 Millionen, in Torgau 8,5 Millionen und in Dessau mehr als sechs Millionen Euro kosten. Unsummen an Steuergeldern werden mit solchen Investitionsruinen in der Elbe versenkt.

Der Verkehrsminister von Sachsen-Anhalt, Thomas Webel, forderte kürzlich, alle notwendigen Baumaßnahmen durchzuführen, um eine durchgängige Schifffahrt der Elbe zwischen Dresden und Hamburg zu gewährleisten. „Mit einer Fahrrinntiefe von 1,60 Meter“, so Webel, „an 345 Tagen.“ Um dies zu erreichen, müssten bis zu 30 Staustufen gebaut werden. Das würde eine zweistellige Milliardensumme verschlingen und Jahrzehnte dauern. Natur und Landschaft wären zerstört und Überschwemmungsflächen verloren, eine Katastrophe auch für den Hochwasserschutz.

Und selbst wenn diese Staustufen gebaut würden: Wo soll das Wasser herkommen, um die Fahrrinne zu füllen? Laut einer Studie des Potsdam-Instituts für Klimafolgenforschung werden sich die Niedrigwasserperioden in Zukunft durch die Erderwärmung noch verschärfen. Das Gerede über einen weiteren Ausbau der Elbe ist in jeder Hinsicht absurd.

**U**nterhalb der Lutherstadt Wittenberg lässt Schiffsführer Sidlof kurz nach 20 Uhr mitten in der Elbe die Anker hinunter. Bei Niedrigwasser wäre es riskant, am Ufer anzulegen. Die Gefahr eines nächtlichen Zusammenstoßes droht nicht: Außer uns ist auf dem Fluss kein anderes Schiff unterwegs. In der holzgetäfelten Küche im Heck kocht die Besatzung – Schiffsführer, Maschinist, Matrose – Gulaschsuppe mit Kartoffeln und Paprika und schaut im Fernsehen tschechische Soaps. Auf den schmalen Fensterbänken stehen Topfpflanzen; hinter den Gardinen fließt die Elbe.

Ladislav, der Matrose, besteht darauf, seine Kajüte für mich zu räumen. Von der Koje aus höre ich, wie der Fluss gegen die Bordwand läuft; die ganze Nacht murmelt er in den Schächten der Ankerketten.

**A**m nächsten Mittag gehe ich in Dessau von Bord. Auf über 400 Kilometern drückt sich hier, am Mittellauf, das Unesco-Biosphärenreservat Flusslandschaft Elbe an den Strom. „Der Auenwald ist untrennbar mit dem natürlichen Rhythmus des Flusses verbunden“, sagt Ernst Paul Dörfler, als wir uns beim Örtchen Steckby, unterhalb von Dessau, durch dichte Krautschichten kämpfen. „Mal ist er meterhoch überflutet, mal staubtrocken.“

Seit mehr als 30 Jahren setzt sich der Wissenschaftler, Naturschützer und Autor für den Schutz der Elbe ein. Bereits in der DDR sammelte er Umweltdaten. Damals leiteten Fabriken ungefiltert Schadstoffe in den Fluss. Die Sandbänke waren schwarz, die meisten Fische starben. Die Aale hatten schlimme Wucherungen und waren wegen des bitteren Chemiegeschmacks ungenießbar. Die Elbe galt als schmutzigster Fluss Europas.

Nach der Wende reinigte sich die Elbe selbst. Heute gehört sie mit seltenen Arten wie Meerforelle, Lachs und Stör wieder zu den fischreichsten Flüssen Europas. Auch der Auenwald profitiert von ihren Selbstheilungskräften: Mehr als 300 Vogelarten leben im Biosphärenreservat, darunter Rohrdommel, Wachtelkönig, Tüpfelralle und Flussuferläufer, aber auch seltene Großvögel wie Kranich, Schwarzstorch und Seeadler. Selbst Fischotter und Elbe-Biber, vor Jahrzehnten fast ausgestorben, haben sich den Stromlauf zurückerobert.

Tagelang könnten wir durch die dicht verbundene Vegetation des Auenwaldes streifen, ohne einem Menschen zu begegnen. Dörfler schiebt ein paar Zweige beiseite, und wir treten hinaus ans Ufer der Elbe. Ein Roter Milan kreist über dem Fluss. Sandbänke, kleine Inseln; am Schilf stapeln sich die Hölzer einer Biberburg. Mit leuchtenden Augen erzählt Dörfler von den Hirschen, die er hier kürzlich über den Strom

schwimmen sah. Ich stelle mir vor, wie nur ihre Geweihe aus der Elbe ragten. Ganz leise, fast unbemerkt, zieht mich der einsame Fluss im deutschen Osten immer mehr in seinen Bann.

Doch das Naturparadies ist in Gefahr. „Die Bühnen sind die Sargnägel der Elbe“, sagt Dörfler und zeigt auf die langen Steinbänke, die von den Ufern aus in die Strömung gebaut sind. Tausende davon beschleunigen die Elbe in der Flussmitte und sollen dafür sorgen, dass sie ihre Fahrerin selber auswäscht. „Doch die Elbe wird immer schneller und räumt immer mehr Sand aus dem Bett“, sagt Dörfler. „Die Flusssohle gräbt sich in die Tiefe, und der Wasserspiegel fällt hinterher.“

Für den Frachtverkehr ist damit nichts gewonnen, die Schiffe fahren nicht auf einem tieferen Fluss, sondern lediglich tiefer durch die Landschaft. Stattdessen wird den Auenwäldern das Wasser entzogen. Altarme trocknen aus. Bäume verdorren. „Wenn die künstliche Vertiefung nicht gestoppt wird, sterben die Auen“, warnt Dörfler. „Die Bühnen müssen zurückgebaut und Deiche zurückverlegt werden, um dem Fluss mehr Raum zu geben.“ Das wäre nicht nur überlebenswichtig für die Auenwälder, sondern auch gut für den Hochwasserschutz.

Für mich wird es immer schwieriger, eine Mitfahrgelegenheit zu finden. Der Pegel der Elbe sinkt und sinkt. In Magdeburg versperrt der Domfelsen die Fahrerin. Schiffe, die unterhalb dieses Sandsteinriffs in Richtung Hamburg laden, weichen über den Mittellandkanal und den Elbe-Seitenkanal aus, der unterhalb von Lauenburg in Schleswig-Holstein wieder in die Elbe mündet. Es sind zuverlässige Wasserstraßen mit einer gleichbleibenden Tiefe von gut vier Metern. Aber ich will nicht auf Kanälen reisen, sondern auf dem Fluss. „Keine Chance“, sagt der Magdeburger Hafenmeister. „Auf der Elbe fahren höchstens noch Schlauchboote.“ Wie lange kann das Niedrigwasser anhalten? „2008 waren es sieben Monate.“

Ich habe bei einem Bootsverleih schon ein Kanu reserviert, da meldet sich das Wasserschiffahrtsamt zurück: Ein Aufsichtsboot soll elbabwärts die Fahrerin peilen, ich darf

mitfahren. Bei Tangermünde kommt uns in einem Langboot ein bärtiger Mann in Ölzeug entgegen. Gernot Quaschny, einer der letzten Berufsfischer auf der Mittleren Elbe, hat einen Kahn am Rand der Strömung liegen und bietet mir an, dort die Nacht zu verbringen.

Der dunkelgrüne Stahlkasten ist im ruhigen Wasser zwischen zwei Bühnen vor einem bewaldeten Ufer festgemacht. Weit und breit keine Straße, kein Dorf, kein Mensch. Drinnen: eine Pritsche, ein Ofen. An der Wand hängen staubige Abbildungen von Karpfen und Schleien. Bis tief in die Nacht lasse ich die Füße ins Wasser baumeln und sehe zu, wie das Mondlicht auf der Elbe schimmert.

Bei Tagesanbruch holt mich Gernot Quaschny mit dem Boot ab. Es regnet in Strömen, als der Fischer mit dem wetterzerfurchten Gesicht und den graublauen Augen draußen auf dem Fluss sein 60 Meter langes Netz einholt, das sich wie ein Trichter in der Strömung öffnet. „Seit 30 Jahren gibt mir die Elbe Fisch“, sagt Quaschny, hält plötzlich inne und schaut mit zusammengekniffenen Augen flussaufwärts. „Dann hat sie mir von einem auf den anderen Tag alles genommen.“

Vier „Jahrhunderthochwasser“ gab es auf der Elbe seit 2002. Menschen retteten sich auf Dächer. Ortschaften wurden evakuiert. Hubschrauber warfen Sandsäcke ab. Tausende Soldaten und freiwillige Helfer kämpften gegen den wild gewordenen Strom. Als im Juni 2013 im benachbarten Fischbeck der Deich brach, verschlang die Elbe Gernot Quaschnys Haus, Hof und Betrieb. Statt neu zu bauen, kaufte er ein 35 Meter langes Schiff, ließ es mit Spezialkränen an die Bundesstraße 107 hieven und zog ein. Den Bug ziert eine Meerjungfrau, am Mast weht die Piratenflagge. „Wenn die Elbe wieder kommt“, sagt Quaschny, „dann schwimme ich auf ihr davon.“

Draußen auf dem Fluss wird der Regen stärker. Die Elbe reißt am Netz. Aus Quaschnys Handflächen pressen die Maschen das Blut in die Finger. Sein Atem geht schwer, Tropfen rinnen von seinem Kinn. „Wenn ich morgens mein Netz kontrolliere, kann alles Mögliche

„Als Kind habe ich noch unten am Sandstrand gebadet. Als Jugendlicher war die Elbe dann schon Todeszone.“ – Es ist ein finstere Kapitel Elbgeschichte.

drin sein“, sagt er, als unter dem Boot die ersten Fische auftauchen. „Ich liebe diese Spannung, diesen Kitzel.“ Dann zieht er ein Netz voll Brassen, Plötzen, Güstern und Zopen und ein paar Meerforellen mit graugrünem Rücken und marmorierten Seiten ins Boot.

Ich gebe zu: Ich könnte nicht bei Wind und Wetter auf einem Holzkahn stehen, um mich und meine Familie aus dem Fluss zu ernähren. Aber als Junge am Rhein habe ich von einem solchen Leben geträumt. Vielleicht zieht es mich deshalb auf meinen Reisen stets zu den Fischern. Ein Sprichwort sagt, man steige nie zweimal in denselben Fluss. In Gernot Quaschnys Boot ohne ich: Das Gegenteil ist der Fall. Es ist der Fluss der Kindheit, den ich seit 20 Jahren auf fernen Strömen suche, den ich dort immer wieder entdecken will. Und nie war ich dem Rhein meiner Jungenjahre seither so nah wie in diesem Moment auf der Elbe.

**B**ei Schnackenburg, der östlichsten Gemeinde Niedersachsens, beginnt ein finstere Kapitel der Elbgeschichte. Auf beinahe 100 Kilometern trennte der Fluss hier vier Jahrzehnte lang die beiden Deutschlands. „Als Kind habe ich noch unten am Sandstrand gebadet“, sagt Wilhelm Jahnke in Herrenhof, einem Dorf mit ein paar Dutzend Einwohnern gegenüber der niedersächsischen Stadt Hitzacker. „Als Jugendlicher war die Elbe dann schon Todeszone.“

Wir sitzen auf einer wackligen Holzbank vor Jahnkes Bauernhaus, direkt hinter dem Deich, auf dem in der DDR ein vier Meter hoher ▶



Drama-Queen Elbe: Der Hamburger Hafen bereitet den Flussreisenden einen stürmischen Empfang. Bis zur Mündung sind es noch hundert Kilometer, doch die Nordsee ist mit ihren Gezeiten schon allgegenwärtig: Die Elbe fließt hier bei Flut landeinwärts.

Metallgitterzaun verlief. Durch die schräg gestellten Maschen war die Elbe nicht zu sehen. Dem Zaun folgten der Todesstreifen mit Wachtürmen, Minen und Selbstschussanlagen und dahinter die „5-km-Sperrzone“. Dutzende von Ortschaften wurden dort abgerissen, um freie Sicht für die Grenzer zu schaffen. Niemand sollte über die Elbe zum Klassenfeind entkommen.

**A**us Wilhelm Jahnkes grauer Strickmütze stehen lose Fäden ab wie winzige Antennen, während der 66-Jährige erzählt, wie er damals noch mit schriftlicher Genehmigung durch den Zaun durfte, um am Elbufer Gras zu mähen. Dann konnte er gegenüber in den Hügeln von Hitzacker die Terrasse des Hotels „Waldfrieden“ sehen. „Dort gab es schöne Musik und bunte Lichter“, erinnert sich Jahnke. „Da wollte ich auch mal hin.“

1973 schlüpfte er in einer nebligen Septembernacht durch ein Loch im Grenzzaun, robbte durch das verminten Deichvorland, vorbei an Selbstschussanlagen und Schäferhunden, hinunter zur Elbe, um in Hose, Pullover und Anorak ins Wasser zu gleiten. „Wenn die Grenzer mich gesehen hätten, hätten sie mich mit der Kalaschnikow weggepusht.“ Jahnke kraulte in der Strömung um sein Leben und kroch drüben in Hitzacker an Land. „Im Westen, in Freiheit.“ Doch sofort kam der Gedanke an den Vater, der den Hof nun ohne ihn bewirtschaften und mit Schikanen rechnen musste. „Der Vater, der hat mir so leidgetan.“

Flucht. Vor Unrecht, Unterdrückung, Gewalt. Nicht am Kongo, am Niger oder am Nil, sondern an der deutschen Elbe. Das Trauma mag hier Jahrzehnte zurückliegen, doch es wirkt bis heute nach. Über eine Stunde hat Wilhelm Jahnke geredet, als ginge es noch einmal um sein Leben. Jetzt schweigt er und kämpft mit den Tränen.

Nach der Flucht fing Jahnke in Niedersachsen als Lastwagenfahrer an. Hausbau, Heirat, drei Kinder. 17 Jahre lang blieb die Elbe noch Grenze. Vom Hotel „Waldfrieden“, das in ihm einst die Sehnsucht nach dem Westen geweckt hatte, schaute er nun über den Fluss in den Osten und seinem Vater zu, wie er auf dem Hof die

Hühner fütterte. Nur wenige hundert Meter entfernt und doch unerreichbar.

Erneut komme ich auf der Elbe nicht weiter. Da zieht Wilhelm Jahnke mit dem Trecker sein Boot über den Deich, startet den Motor und bringt uns hinaus in die Strömung, in Richtung Lauenburg, wo der Seitenkanal wieder in die Elbe kommt und ich auf eine Mitfahrgelegenheit nach Hamburg hoffe.

Wie eine grüne Woge bricht sich über dem Ufersand der Wald, die Vegetation scheint dort über dem Fluss zu schweben. Gestrandetes Treibholz verfängt sich im Gewirr frei liegender Wurzeln. Über uns kreist ein Seeadler mit leuchtend weißem Kopf und zwei Meter breiten Schwingen – und mir wird allmählich klar: Die Gewinnerin der deutsch-deutschen Tragödie ist die Elbe.

Jahrzehntelang vernachlässigt, stört an ihren Ufern nichts von Menschenhand Erbautes meinen Blick, nicht einmal ein Strommast. Nie hätte ich es für möglich gehalten, dass in Deutschland eine solche Weite existiert, mit so hohen Himmeln. Von Wilhelm Jahnkes Boot, im ehemaligen Zonenrandgebiet zwischen Hitzacker und Lauenburg, tauche ich meine Hände ins Wasser und fühle mich der Elbe so nah wie nie zuvor. Seit Jahrmillionen trägt sie Berge ab, spült Erde weg, lässt Wälder wachsen und füllt das Meer. Ich kann ihren Puls spüren. Sie lebt.

**U**nd dieses Gleiten, dieses stetige Fließen, das findet nicht nur statt, das ist mehr als das Wasser und Wilhelms Boot und die Silberweiden über dem Ufersand. Aufatmen, schauen, schaukeln, nichts denken, fahren, schaukeln, weiter – dieses Gleiten bin ich. Später werde ich meine Aufzeichnungen ordnen und feststellen, dass sie auf diesem Reiseabschnitt einfach abreißen. Ich versuche, die Lücke aus der Erinnerung zu schließen, finde jedoch nur seltsam verschwommene Bilder ►

Kapitän Mysona ruft eine Barkasse als Taxi, das den Reporter aufnimmt. Stoppen kann das Containerschiff „Cap Harvey“ an der Elbmündung nicht.





Wasser bis zum Horizont und weiter: Nach tausend  
Kilometern erlangt die Elbe in der Nordsee vor der  
Insel Neuwerk ihre große Freiheit.

## Seit Jahrmillionen trägt die Elbe Berge ab, spült Erde weg, lässt Wälder wachsen und füllt das Meer. Ich kann ihren Puls spüren. Sie lebt.

vor, als hätte ich alles um mich herum vergessen, alles, was nicht wie ich in Bewegung war. Es ist, als wäre ich durch ein leeres Land getrieben, in dem die Zeit sich zog und dehnte und es keinen anderen Grund für die Bewegung gab als die Bewegung selbst. Alles, woran ich mich am Ende erinnern werde, ist der rauschartige Zustand meines Dahintreibens auf dem Fluss.

Bei Lauenburg, am Hebewerk Scharnebeck, wo Schiffe wie in einem Fahrstuhl aus dem Seitenkanal auf den natürlichen Wasserstand der Elbe abgeseht werden, erwische ich ein Containerschiff der Deutschen Binnenreederei nach Hamburg. Schiffsführer Jacek, ein polnischer Buddha mit Schweißperlen auf der Stirn, hat meinen ausgestreckten Daumen gesehen und mich an Bord gewunken. Wenig später begegnen uns draußen auf dem Fluss Containerschiffe, Öltanker und Frachter mit Maschinenteilen, Kohle und Sojaschrot. Schwimmbagger halten die Fahrwinde frei. Die Elbe wird zur betriebsamen Wasserstraße.

An der Staustufe von Geesthacht, der ersten nach über 600 Kilometern, endet der Mittellauf. Reetgedeckte Dächer tauchen auf. Seevögel jagen vorbei. Nach einer Weile bemerke ich: Die Elbe fließt rückwärts. Bei Flut drückt die Nordsee weit ins Landesinnere. Unterhalb von Geesthacht gehorcht der Strom bereits dem Rhythmus des Meeres.

Elbstorf, Uhlenbusch, West-Krauel, Fliegenberg – hinter Bullenhausen teilt sich der Fluss in Norder- und Süderelbe. Wenig später fährt Schiffsführer Jacek das Steuerhaus herunter,

öffnet die Deckenklappe und streckt den Kopf hinaus, um sein Schiff unter einer niedrigen Brücke hindurchzumanövrieren. Die Brücke zieht über uns hinweg, Jacek fährt das Steuerhaus wieder hinauf, und allmählich tauchen Hochhäuser, Kirchtürme, Brückenbögen auf. Die Ufer sind jetzt beton- und stahlbewehrt wie Festungen. Ladearme von Kränen zeigen in alle Himmelsrichtungen. Grau wie eine Bleistiftzeichnung liegt sie vor mir, unter einem dunklen Himmel mit leichtem Silberglanz behaftet – die Stadt, die wie keine andere ihren Reichtum der Elbe verdankt: Hamburg.

Nicht weit vom Hamburger „Moldauhafen“ gehe ich von Bord. 1929 wurde das Hafenbecken für 99 Jahre an die damalige Tschechoslowakei verpachtet, um dem Binnenland einen Zugang zum Meer zu gewähren. Doch nach der Wende verfielen die Anlagen. Hinter den Ruinen der alten Schiffswerkstatt wogt zwischen verrosteten Kais eine gespenstisch leere Wasserfläche. Verfaulte Holzpfähle ragen heraus wie Totems einer versunkenen Kultur. „Die tschechische Regierung wird alles wieder aufbauen“, sagt Erich Kresalek auf einem Schiffsanleger, der im Dickicht kaum mehr zu sehen ist. „Bald kommt hier wieder Leben rein.“ Seit mehr als 20 Jahren wartet der Hausmeister aus Děčín auf bessere Zeiten am Ende des Flusses.

Es wird dunkel, als ich am verlassenem Prager Ufer entlanggehe, über ein Metalltor klettere und den stillgelegten Gleisen bis zum äußersten Ende einer verwilderten Landspitze folge. Wie ein gekrümmter Finger ragt sie in die Elbe und zeigt hinüber auf die hell erleuchtete Hafencity. Ein Riesenrad dreht sich, der Wind weht Musik herüber, dazwischen Glockengeläut. Der Kontrast zu meiner Seite des Flusses könnte größer nicht sein: Ich stehe zwischen Rost, Ruinen, Gestrüpp – und doch liegt hier in dieser Nacht für mich der schönste Ort in Hamburg.

Zwischen überwucherten Gleisen, Schwarzdorn und Robinien rolle ich mich in meine Zeltplane ein. Die Elbe klatscht gegen die Kaimauer wie gegen den Bug eines Schiffes. Draußen auf dem nächtlichen Fluss klingt das metallische Dröhnen der Frachter.

Die großen Ströme haben mein Leben verändert. Auf dem Amazonas ließ ich eine Managerkarriere zurück und wurde ein Reisender. Der Niger hat mich zum Schreibenden gemacht. Der Mekong stellte mir die große Frage: Wohin? Die Antwort war lange klar: Nirgendwohin, einfach weiter.

Jetzt denke ich zurück an die Welle, die mich aus Tschechien nach Deutschland trug, an die Wälder, Felsriffe und Sandbuchten, über denen Milane und Seeadler kreisten – und ich ahne: Es ist wieder passiert. Veränderung. Auf diesem Wahnsinnsstrom namens Elbe. Ein Paradox hat mein Leben bestimmt: Ich musste weit weg, um mir näherzukommen. Doch im Bug der „Bohemia 2“, bei Fischer Quaschny und in Wilhelm Jahnkes Boot war ich mir so nah wie nie zuvor.

Ich war aufgebrochen, um auf der Elbe das Ursprüngliche, Ungezähmte zu finden, nun liege ich in einer Wildnis mitten im Hamburger Hafen und spüre ganz deutlich, wie etwas in mir zur Ruhe kommt, ein Rad, das sich unablässig gedreht und mich immer weitergetrieben hatte, auf den nächsten Fluss, den nächsten Kontinent. Jetzt steht es still. Zum ersten Mal seit zwei Jahrzehnten.

In meine Zeltplane gehüllt, lausche ich den Stimmen des Flusses und schaue in die Sterne – und mit einem Mal habe ich das Gefühl, angekommen zu sein. In Deutschland. Nach einer zwanzig Jahre langen Reise vom Rhein über Amazonas, Mekong, Kongo, Niger, Nil: eine Heimkehr auf der Elbe.

Hamburg schlummert noch, als ich im Hafen an Bord der „Cap Harvey“ gehe. Mit dem 300 Meter langen und 50 000 Tonnen schweren Containerschiff will ich das letzte Stück bis zur Mündung bei Cuxhaven fahren. Von der Brücke,

vierzig Meter über der Wasserlinie, schweift mein Blick über weiße Villen, Jachthäfen und unbewohnte Inseln, die im Strom zu treiben scheinen. Ihre Namen sind nicht mehr wichtig. Es genügt, dass sie an mir vorüberziehen.

Mit 17 Knoten hält die „Cap Harvey“ auf Cuxhaven zu. Das Containerschiff fährt nach Alexandria und kann meinetwegen nicht halten. Eine Barkasse, über Funk gerufen, pflügt durch den aufgewühlten Fluss herüber, um mich abzuholen. Die Matrosen der „Cap Harvey“ prüfen meine Rettungsweste und lassen eine Strickleiter über die Reling hinab. 30 Meter tiefer knallt in den schäumenden Wellen die bestellte Barkasse gegen die Bordwand.

Mein Puls beginnt zu rasen, mein Magen verkrampft sich. Im Nigerdelta musste ich bei schwerem Seegang umsteigen. Ich rutschte von der Leiter, stürzte zwischen den Schiffskörpern ins Wasser und konnte mit Bambusstangen gerade noch gerettet werden.

Wie gelähmt starre ich jetzt an der Strickleiter hinunter in die Elbe. Ihr Wasser strömt nicht, es brodeln, es kocht. Deutschland – das war immer nur das Land, aus dem ich abgereist bin. Es mag absurd klingen, aber in diesem Angstmoment am Ende meiner Reise denke ich: Jetzt bloß nicht sterben. Es gibt in Deutschland noch so viel zu entdecken.

Ein Matrose berührt mich an der Schulter, die sanfte Geste löst mich aus meiner Betäubung. Wie lange habe ich so dagestanden? Wie lange in den Abgrund geschaut? Jetzt hebe ich den Kopf und blicke mich um. Die „Cap Harvey“ ist in voller Fahrt, Cuxhaven nicht mehr zu sehen. Nach 30 Tagen, 1094 Flusskilometern und einem Dutzend Booten und Schiffen sind die Ufer der Elbe verschwunden. Vor mir liegt der sanft geschwungene Horizont der Nordsee – am Rand des Atlantischen Ozeans. □



**Michael Obert, 49 (l.),** lebt als Journalist und Buchautor („Regenzauber“) in Berlin. Sein Regiedebüt „Song from the Forest“ wurde mit dem Deutschen Dokumentarfilmpreis ausgezeichnet. Der Münchner **Matthias Ziegler, 50,** fotografiert für renommierte Magazine und begleitet Obert häufig auf Reportagerreisen.

**CHAT MIT MICHAEL OBERT** am 16. September von 18 bis 19 Uhr unter [nationalgeographic.de/premium](http://nationalgeographic.de/premium). Ein Angebot für Abonnenten.