



Für diese Fahrt legt man am besten bis spätestens acht Uhr dreißig oder wieder frühestens ab siebzehn Uhr dreißig ab. Besonders morgens hat man die Speicherstadt für sich allein. Tagsüber ist der Barkassenverkehr so dicht, daß in den engen Kanälen selbst ein besonnener und reaktionsschneller Steuermann Wasser übernimmt. Von Genuß ist dann nicht zu sprechen. C-Gigs haben hier nichts zu suchen, gedeckte Ruderboote sind Pflicht. Der beste Zeitpunkt ist dreieinhalb Stunden vor Niedrigwasser.

Dazu legt man vom Bootshaus am Marktkanal ab und quert stracks die Norderelbe. Dabei achtet man an der Kanalausfahrt insbesondere auf den Verkehr von backbord und hält nach steuerbord vor, da zu dieser Zeit die Strömung besonders heftig in die andere Richtung zieht. Unter dem dritten Brückenbogen fahren wir die Norderelbe nach backbord hinab, es folgt eine weitere Brücke, und dann hat man den Seeschiffahrtsbereich erreicht. Das macht sich nicht durch vermehrten Verkehr sondern bei westlichen Winden durch Dünung und kabbeliges Wasser bemerkbar. Bis drei Beaufort ist das lustig, bis Windstärke vier eine Ackerei, darüber hinaus wird es gefährlich.

Nach einem Kilometer liegt diese Passage hinter uns, und wir biegen gleich die erste Möglichkeit nach steuerbord und geradeaus voraus in den ruhigeren Magdeburger Hafen. Ab hier können uns zu entsprechenden Zeiten Barkassen entgegenkommen. Der Hafen macht eine Kurve im rechten Winkel nach steuerbord, um einen markanten Kaispeicher in gotisierenden Formen herum. Hier ist das Internationale Maritime Museum Hamburg untergebracht. Wie auch an den anderen Sehenswürdigkeiten der Speicherstadt kann man hier leider nicht anlegen. Man folgt dem Brooktorhafen bis zum Ende an der Ericusspitze. Hier ragt wie ein gläserner Keil das

Spiegelhaus auf, um das man nach backbord herum in den Zollkanal einbiegt. Die Ausfahrt ist sehr uneinsichtig, so daß der Verkehr auf dem Zollkanal erst sehr spät sichtbar wird. Deshalb muß man sehr langsam an die Kreuzung heranrudern. Auf dem Zollkanal fährt man an den historistischen, rot-backsteinernen Speicherbauten in endloser Reihe entlang, am Zollmuseum mit dem Zollschiff vorbei. Die Brückendurchfahrten sind neuralgische Punkte insbesondere, wenn man in der Barkassenzeit unterwegs ist, und es ist sinnvoll möglichst frühzeitig vor den Brücken in die Kanalmitte vorzuhalten, um noch rechtzeitig auf die Barkassen reagieren zu können. An steuerbord ragt Sankt Katharinen, eine typische norddeutsche Barockkirche aus Backstein auf. An backbord erscheint der Speicher mit dem Miniaturwunderland, der größten Modelleisenbahn Deutschlands, ein Stück dahinter an steuerbord eine massives Sperrwerk, das wie ein dunkler, enger Tunnel anmutet. Es schließt bei Sturmflut das Nicolaifleet ab, den zweitältesten Hafen Hamburgs, umrahmt von alten Fachwerkspeichern. Will man diesen Abstecher ausrudern, bedeutet das sechzehnhundert Meter zusätzlich. Dann muß man aber zu einem ungünstigeren Zeitpunkt, sprich: anderthalb Stunden vor bis nach Hochwasser starten, andernfalls fällt das Fleet trocken. Dann muß man aber wegen des hohen Wasserstand auch außerhalb der Kernzeiten mit Barkassenverkehr auf Sonderfahrten rechnen. Deshalb ist dieser Abstecher nicht in diese Ruderrunde aufgenommen worden. Am Ende des Zollkanals folgen die modernen Backstein-Glaskästen des Hanseatic Trade Centre sowie an der Landspitze ein einzeln stehendes, giebelständiges Häuschen, die Wasserschutzpolizei. Hier direkt gilt es, um die Landspitze herum quasi eine Kehrtwende nach backbord in den Parallelkanal, das Kehrwiederfleet, zu machen. Dabei ist mit Gegenverkehr der heimkehrenden Barkassen zu rechnen. Außerdem legt an backbord an der Elbphilharmonie die Hafenfähre 72 alle Viertelstunde an. Sie liegt nicht in unserem Kurs, sorgt aber hier noch für aufgewühltes Wasser. An steuerbord fährt die Untergrundbahn hochgeständert über Kanal und Häuser hinweg. Hinter der Wasserschutzpolizei biegt man scharf um einhundertachtzig Grad nach backbord in den Zollkanal ein, an backbord rumpelt die Untergrundbahn in Hochlage durch das Hafenpanorama. Die Speichergebäude im Kehrwiederfleet ragen anfangs beeindruckend wie eine dunkelrote Schlucht auf, nachts sind deren runden Balkons beleuchtet. Ein Stück weiter weitet sich die Schlucht, Bäume ragen an backbord auf, an steuerbord liegt wie ein Hexenhäuschen die Kneipe "Fleetschlößchen". Am Ende des Fleetes kommt man wieder auf den bekannten Zollkanal. Diese Kreuzung ist sehr eng und uneinsichtig, also auch hier mit äußerster Vorsicht vor dem Schiffsverkehr heranrudern!

Diesmal biegen wir aber nach steuerbord ab unter der doppelstöckigen Oberhafenbrücke entlang. Direkt dahinter liegt ein schiefes Häuschen an steuerbord, die Oberhafenkantine. Sie ist die letzte Kaffeeclappe, in der sich früher die Hafenarbeiter in der Mittagspause versorgten. Was folgt, ist der Oberhafen mit dem wellenförmigen Dach der Großmarkthallen. Rudert man immer geradeaus weiter, kommt wieder zurück auf die Nordereibe. Direkt gegenüber liegt der Marktkanal mit dem Bootshaus. Ist man dreieinhalb Stunden vor Niedrigwasser losgefahren, kommt man jetzt, anderthalb Stunden vor Niedrigwasser mit dem letzten Wasser am Steg an.