



Hanskalbsandrunde 53 km

Dies ist eine Route für Frühaufsteher, die es schaffen, um acht Uhr spätestens abzulegen. Eine zusätzliche Restriktion ist die Tide. Um genug Zeit für ein Picknick zu haben, angesichts der Länge der Strecke unerlässlich, sollte man bestenfalls zu Hochwasser, spätestens aber zwei Stunden danach aufbrechen. Drei, eher vier Stunden sind es bis Hanskalbsand je nach Stärke und Richtung des Windes. Ab fünf Beaufort aus Nordwest kann man trotz gedeckter D- oder E-Gigs zu Hause bleiben oder auf die Alster ausweichen, weil das Rudern gegen die Kalbwellen das Ziel fast unerreichbar macht. Außerdem muß darauf hingewiesen werden, daß diese Fahrt nur mit einer erfahrenen Mannschaft unternommen werden sollte, da eine schnelle und exakte Reaktionen auf die Kommandos des Steuerannes notwendig sind. Wer auf dem Niederrhein rudern gelernt hat, der sollte sich nicht groß beunruhigen lassen, wem die Lahn der Maßstab ist, sollte sich erfahreneren Ruderern anvertrauen.

Der Lohn für diesen organisatorischen Aufwand ist eine Fahrt, welche an den Landungsbrücken, dem Altonaer Fischmarkt und an allen anderen Wahrzeichen Hamburgs und seines Hafens vorbeiführt. Außerdem erlebt man, wie sich die Elbe zur weiten, für Tidenflüsse typischen Trichteröffnung ausweitet.

Los geht es auf die Norderelbe, welche gleich nach dem Marktkanal noch vor der Neuen Elbbrücke gequert wird. Dabei kann uns an backbord Schiffsverkehr in die Quere kommen, und die Strömung versucht, uns unter die Brückenpfeiler zu treiben. Wir halten ein wenig Richtung steuerbord voraus vor und unterqueren die folgenden Brücken unter ihrem steuerbordigen Bogen. Danach muß man mit Dünung rechnen, weil hier die Schwelle von der tiefen Seeschiffahrtsstraße zur flachen Binnenschiffahrtsstraße liegt.

So früh am Morgen ist kaum mit dem sonst dichten, kreuzenden Ausflugsbarkassenverkehr zu rechnen. Man kann die Hafenkulisse genießen. An backbord liegen die Häfen für Stückgut, wie zum Beispiel der Hansahafen mit seinem Pkw-Umschlag nach Afrika. An steuerbord verändert sich gerade die Szenerie. Wo vor der Jahrtausendwende noch Lagerschuppen standen, wächst jetzt die HafenCity in die Höhe, so schnell, daß sich auch für einen Einheimischen immer wieder ein neuer Anblick bietet. Am Hamburger Kreuzfahrterminal liegen oft die großen Kreuzfahrtschiffe. Leider muß man hier gerade jetzt um Hochwasser herum aufpassen, da sie das gleiche Tidenfenster wie wir nutzen, um zur Nordsee zu gelangen. Da heißt es, entweder entschieden und zügig vorbeizurudern, nämlich dann, wenn noch je vier Seile vorne und hinten zum Ufer gespannt sind, oder aber, bei nur noch zweien, dahinter zurückzubleiben. Dann laufen bereits die Schiffsschrauben, und das Schiff legt unmittelbar darauf ab. Ein uneindeutiges Sowohl-als-auch wird hingegen schnell gefährlich.

Wir bleiben weiterhin auf der Nordelbe mit Abstand an den Spundwänden an steuerbord vorbei, wo mäßig aufregende moderne Beton- und Glasarchitektur aufragt. Positiv aus dem mutlosen Einerlei, das hier in Hamburg als "hanseatische Gediegenheit" gefeiert wird, ragt der Firmensitz von Unilever Deutschland heraus, der sich hinter einer amorphen, vorgeständerten Glasfassade versteckt, daneben der Marco-Polo-Wohnturm mit einem der höchsten Preisniveaus Hamburg. Unilever nimmt Bezug auf das schwingende Glaszelt der Elbphilharmonie, die man auf einen nüchternen Kaispeicher der sechziger Jahre aufgepropft hat.

Ab hier muß man aufpassen: zum einen, daß man nicht von der Hafenfähre 72 plattgefahren wird oder von einer der zahlreichen Barkassen, welche aus allen Richtungen kommen können. Da wir aber früh aufgebrochen sind, liegen die alle noch fest. Bei der 72 muß man sich entscheiden. Schnell an ihrem Anleger vorbeifahren, wenn sie nicht zu sehen ist, oder gerade die Passagiere aus- und einsteigen. Ansonsten aber weit genug vorher auf der Nordelbe anhalten, und an die Bugwellen anlegen.

Im übrigen kann man sich hier leicht verfahren. Vor uns liegt der City-Sportboothafen mit zahlreichen Motorbooten und Barkassen. Er ist durch Stege in drei Gassen aufgeteilt. Man peilt den zweiten Steg von außen an und rudert an seiner Innenseite entlang unter dem überdachten Gang der Überseebrücke hindurch, vorbei an der weiß-roten Cap San Diego. Das Schiff war berühmt für seine elegante, geschwungene Linienführung und versah im Vorcontainerzeitalter den Liniendienst nach Südamerika. Dahinter die rot-grün gestrichene Dreimastbark Rickmer Rickmers, einer der letzten Lastensegler im schon verlorenen Kampf gegen die Dampfschiffe. Beide Museumsschiffe sind leider nur von Land aus zu besichtigen.

Der City-Sporthafen geht nahtlos in die St. Pauli-Landungsbrücken über. Hier legen die Fähren und Ausflugsbarkassen in den Hafen, zur Unterelbe und nach Helgoland im Minutentakt an. Das ist zwar frühmorgens noch nicht in dem Ausmaß der Fall, aber der Schiffsverkehr hier ist meist so heftig, daß es Ruderbooten verboten ist, durch das Fahrwasser der Nordelbe zu fahren. Stattdessen müssen wir im Schutze der Innenseite der Landungsbrückenpontons an der Spundwand vorbeizurudern. Hier parken jedoch die Barkassen oft sogar in Dreierreihe, wegen derer wir so früh aufgebrochen sind. Kommen wir spätestens um neun Uhr hier vorbei, sind die Barkassenkapitäne meistens noch mit den Vorbereitungen für den Arbeitstag beschäftigt, und es trudeln die ersten Touristen für eine Hafenrundfahrt ein. Eine Stunde später ist das Bild nicht mehr so beschaulich. Dann legen nämlich die Barkassen ab, drängeln sich in der Enge aneinander vorbei, und der Steuermann verbrennt ähnlich viele Kalorien wie seine Rudermannschaft. Deshalb das frühe Ablegen.

Wir kommen hier an einem weiteren Symbol Hamburgs vorbei, dem Alten Elbtunnel. Ein

kubisches, kuppelbekröntes Gebäude markiert seinen Eingang. Mit Fahrstühlen wird man dort in den Tunnel hinabgelassen, und gelangt so schnell und sicher in den Hafen. Das technische Denkmal transportierte die Massen an Hafearbeitern wesentlich schneller, effektiver und sicherer als die alten Hafenfähren.

Kurz darauf enden die Landungsbrücken, doch gibt es im weiteren Verlauf immer wieder Steganlagen, in deren Schutz wir tunlichst rudern. Die Bugwellen des dichten Schiffsverkehrs sind angesichts des engen Flusses ansonsten sehr nervig.

An steuerbord stehen die buntbemalten Häuser der Hafenstraße. Eigentlich hätten sie gesichtslosen Hochhäusern Platz machen müssen, doch hat das die Hausbesetzerszene in zähem Widerstand verhindert. An steuerbord ragen zwei riesige Schwimmdocks der Werft Blohm+Voss auf. Die Massenfertigung hat sie längst an die koreanische Konkurrenz abgeben müssen und versucht heute ihr Glück im Bau von Marineschiffen, Luxusjachten und Schiffs-"Extensions". Bei letzterem werden Schiffe gestreckt, indem man sie in der Mitte aufschneidet, und hier ein Verlängerungsstück einbaut.

An der nächsten schützenden Pontonanlage pausieren Hafenfähren. Ihrer eigentümlichen Form wegen werden sie Bügeleisen genannt. Ein Ponton weiter liegt an steuerbord der Fischmarkt St. Pauli. Seine historistische Markthalle aus Stahlbalkenfachwerk und Backstein dient heute als Partyzone, ist aber per Ruderboot nicht erreichbar. Rudert man hier sonntagmorgens vorbei, erlebt man noch das Markttreiben in seinen letzten Zügen. Pünktlich zum Gottesdienst muß nach alter Tradition alles wieder abgebaut sein.

Dann folgt der gefährlichste Streckenabschnitt. Er ist zwar nur fünfhundert Meter lang, fordert aber die ganze Umsicht des Steuermannes. Vor uns ragt auf einem Vorsprung erst das Kreuzfahrterminal Altona und dann das Bürogebäude "Dockland" in die Elbe und zwingt uns ins Fahrwasser. Das "Dockland" fällt durch seine futuristische Form auf, die einem Hochgeschwindigkeitsmotorboot nachempfunden ist. Hier legen die Fähren der Linie 62 an, und man muß sorgfältig an ihren Bugwellen anlegen. Sie sind aber so vertaktet, daß genau hier sich die stadtauswärts fahrenden Fähren mit den stadteinwärts fahrenden treffen. Dann ist das Wasser so aufgewühlt, daß man Abstand hält. Das bedeutet, daß man bei Betrieb am Fähranleger in großem Abstand anhält, und das Ablegen der Fähren abwartet, oder aber, daß man bei freier Fahrt zügig und bestimmt an dem Bürogebäude vorbeirudert. Man kann dahinter nicht einfach wieder zum Ufer einscheren, weil hier ein oft überspülter Leitdamm den Altonaer Fischereihafen abschirmt. Sein Ende ist gekennzeichnet, und dahinter entspannt sich die Situation wieder.

Der Fluß nimmt den Köhlbrand auf, und verbreitert sich, was die Verkehrssituation entzerrt. Wir fahren jetzt im Schutze der Pontonanlage für die Schlepper, während an steuerbord die zwiebel-förmigen Faultürme der zentralen Kläranlage liegen.

Seit den Landungsbrücken bricht die Geest in einer auffälligen Kante zur Elbe ab. Dieser Hang ist oft parkbestanden und im Lotsendorf Oevelgönne stehen historische weißgestrichene einstöckige Häuschen mit rosenumstandenen Vorgärten in Reihe. Man kann dahinter am Strand anlegen, und sollte dann im Museumschiffhafen die besten Fischbrötchen Hamburgs probieren. Der Hafen ist der Liegeplatz des pummeligen Dampf-Eisbrechers Stettin sowie zahlreicher Ewer. Das sind flachbäuchige, kiellose Segler, die Obst und Gemüse aus den Marschen nach Hamburg transportiert haben. Sie waren an die Niedrigwässer der Tide hervorragend angepaßt, indem sie über Seitenschwerter gelenkt werden konnten, welche bei Bedarf aus dem Wasser beziehungsweise Schlamm hochgezogen wurden. Der Oevelgönner Strand ist im übrigen die Copacabana von Hamburg mit dem legendären Imbiß Strandperle, falls man Fisch nicht mag. Bei gutem Wetter ist hier halb Hamburg anzutreffen.

Wir rudern weiter. An backbord liegen Containerterminals. Die Seeschiffe sind relativ harmlos, da ihre Bewegungen im Schlepptau der Schlepper träge und berechenbar sind. Haben die Bugsierer ihren Containerfrachter abgeliefert, werden sie auf einmal hektisch und preschen fluchtartig davon. Ihr Abschiedsgeschenk sind Bugwellen, die schlimmer sind als die der Hafenfähren. Man muß die abreiten. Ansonsten schlägt das Boot sofort voll. Der breitere Fluß relativiert die Gefahren, solange man ausreichend Abstand zu den Sandstränden an steuerbord hält. Ab Teufelsbrück wird das Rudern immer entspannter. Es ist sinnvoll, spätestens um zehn Uhr an der Innenseite dieses Fähranlegers vorbeizurudern.

An backbord folgt die Flugzeugwerft von Airbus. Dahinter wird die Elbe zum ersten Mal richtig breit, knapp drei Kilometer. Es handelt sich um das Mühlenberger Loch, in dem sich die Süder- und die Norderelbe wieder vereinigen. Die Wasserfläche wirkt frei und großzügig, doch täuscht das. Das Mühlenberger Loch ist ein offenes Süßwasserwatt, und jetzt zweieinhalb Stunden nach Hochwasser über Kilometer oft nur knöcheltief. Man verbleibt am Steuerbordufer, denn da, wo die tiefe Fahrrinne zum Watt aufläuft, bauen sich bei mittleren Windstärken gefährliche Wellen wie aus dem Nichts auf.

An Steuerbord erreichen wir Hamburgs Neapel. Der sonst so monolithische Geesthang ist hier in drei Bergnasen zerfasert, und bot Platz für eine weitere Lotsensiedlung. Später entdeckten die Reichen das Gebiet, und bauten das Villendorf Blankenese malerisch in das bewegte Relief hinein. Die weißen Villen klettern ungeordnet die Hänge hoch, und die Straßen sind hier in Wahrheit ein Gewirr von Treppen, wo man schnell die Orientierung verliert.

Hinter Blankeneses Fähranleger überquert man das betonnte Fahrwasser der Unterelbe, und rudert jetzt an einer Insel entlang. Eigentlich sind es drei: Schweinesand, Neßsand und Hanskalbsand, doch sind sie durch Aufspülungen zu einer einzigen zusammengewachsen. Bei jeder Sturmflut sind diese Sandbänke vollständig überspült. Hier ist das Rudern meditativ, da die Seeschiffe zwar hohe, aber keine steilen Wellen schlagen, mit denen man gut zurechtkommt.

An steuerbord markiert das alte Kohlekraftwerk von Wedel das Ende der Geest, dahinter liegt die flache Marsch. Hier liegt Schulau mit dem berühmten Willkommhöft. Das ist eine Schiffsbegrüßungsanlage direkt am Fährhaus, wo weißhaarige Touristen bei Kaffee und Schlagsahne auf die Elbe hinausschauen, und den technischen Daten der vorbeifahrenden Seeschiffe lauschen. Jedes Schiff wird scheppernd mit seiner Nationalhymne begrüßt, und bald kennt man die Nationalhymnen Panamas und Nigerias auswendig.

Gegenüber auf der Inseelseite ragt ein breiter Strand in die Elbe hinein, wo wir anlegen, und das Boot ein gutes Stück den Strand hinaufziehen. Der Ort ist ein guter Ort zum Picknicken, da mangels Fähre nicht viele Menschen die Insel betreten. Es gibt keinen Kiosk und keinen Rummel. Bei schlechtem Wetter kann man sich unter die Bäume zurückziehen. Ab dem Bootshaus hat man bis hierhin zweieinhalb bis dreieinhalb Stunden unterwegs. Niedrigwasser gibt es hier erst gute vier Stunden nach dem Hochwasserstand von St. Pauli. Man hat also eine Stunde Zeit, den Schiffsverkehr zu genießen, und bemerkt, wie der Ausflugsbarkassenverkehr stark zunimmt.

Wir legen ab, sobald das Boot wieder Wasser unter dem Kiel hat. Das passiert mit Einsetzen der Flut sehr plötzlich, da das Wasser sehr schnell den flachen Strand hinaufläuft. Man rudert einen Kilometer gegen den Strom bis zum westlichen Ende von Hanskalbsand, und biegt dann nach backbord in die Hahnöfer Nebel Elbe. Hier ändert sich schlagartig die Szenerie. Das Fahrwasser ist für die Berufsschiffahrt ungeeignet und so tummeln sich hier bei gutem Wetter Motoryachten. Regelmäßig liegt hier auch Hamburgs einziger Krabbenfischer mit seinen zum Fang backbord und steuerbord hinuntergeklappten Masten, an denen die Krabbenetze ins Wasser hängen. Die

einsetzende Flut treibt die leckeren Tiere seit einigen Jahren wieder ins Netz, nachdem sie zuvor der Wasserverschmutzung wegen fast ausgestorben waren. Jetzt, kurz nach Niedrigwasser, liegt das Watt der Nebelbe noch großflächig trocken, und man hält sich tunlichst an das betonnte Fahrwasser.

An steuerbord taucht die Insel Hahnöfersand auf. Nach 1962 wurde sie durch Dämme an das Fesland angebunden und die dahinterliegende Borsteler Binnelbe ist zu einem Siel verkommen. Auf der Insel stehen massiv eingezäunte Gebäude, Es ist Hamburgs Jugendgefängnis, dem Siegfried Lenz in seiner "Deutschstunde" ein literarisches Denkmal gesetzt hat.

Später ist wieder das Mühlenberger Loch erreicht. An steuerbord mündet der altländische Fluß Este, über welchen man Buxtehude mit seiner sehenswerten Altstadt erreicht. Die Stadt ist von Holländern gegründet worden und von leider nicht ruderbaren Grachten durchzogen.

Die Flußmündung fällt durch ein blaugelb gestrichenes Flutschutztor sowie durch den Kranbogen der Sietaswerft auf. Die betonnte Fahrrinne der Este im Watt des Mühlenberger Lochs liegt rechtwinklig zur Fahrrinne der Hahnöfer Nebelbe. Wir folgen ihr strikt nach backbord und halten wieder auf Blankenese zu. Erst wenn man das Airbuswerk an steuerbord hinter sich gelassen hat, ist der Fluß wieder tief genug, um dorthin in die Norderelbe einzubiegen, auf der man schon auf der Hinfahrt unterwegs gewesen ist. Mit genügend Abstand rudert man an den Spundwänden und Löschanlagen vorbei.

Der erste Kanal an steuerbord ist der Rüschanal. Zweimal um die Kurve herum liegt hier ein umfangreicher Yachthafen, wo man am schwimmenden Vereinsheim festmachen kann. Rudert man hingegen weiter, so liegt an steuerbord erst der Fähranleger Rüschanal. Dahinter mündet in Finkenwerder der Köhlfleet in die Norderelbe und schließlich ist da noch der Anleger Bubendeyufer. An allen drei Stellen verkehren auf gut einem Kilometer in dichter Folge die Fährlinien 62 und 64. Dazu kommen die Lotsenboote, die Finkenwerder gegenüber ebenfalls am Ausgang des Köhlfleetes stationiert sind. Das hört sich einigermaßen stressig an, doch kann ein umsichtiger Steuermann einigermaßen gut die Situation überblicken und in einer Lücke des Schiffsverkehrs die Strecke hinter sich bringen. Kommt man doch in die Bugwellen, so ist genügend Raum, die Bugwellen nacheinander abzureiten.

Hinter dem Bubendeyufer biegt man nach steuerbord in den Waltershofer Hafen ab. Er ist das Symbol für den modernen Hamburger Hafen, riesige Asphaltplätze, auf denen unter freiem Himmel Massen an Containern ab- und aufgeladen werden. Zu beiden Seiten wuseln hochhaushohe Containerbrücken hin und her, gerade jetzt, zwei Stunden vor Hochwasser besonders schnell. Die ganz großen Überseecontainerschiffe haben ein enges Zeitfenster mit dem Beginn der Ebbe bei Hochwasser. Quasi auf der den Fluß hinunterschwappenden Welle reiten sie zur Nordsee, und deshalb kann man kurz davor den Hafen in voller Aktion erleben. Nicht an dieses Zeitmuster halten sich die sogenannten Feeder, kleine Containerfrachter mit weniger Tiefgang, die den Zubringerdienst zu den Ostseehäfen ersehen. Mit ihnen muß man zu jedem Tidenstand rechnen. Es sind die schon erwähnten Schlepper, die die Containerschiffe von und zu den Containerbrücken bugsieren, und ihrem Fahrverhalten gehört die Aufmerksamkeit des Steuermannes. Am nervigsten sind hier aber wieder die Hafentransportbarkassen.

Soll man durch diesen Hafen rudern? Die Aussicht rechtfertigt diese Streckenwahl auf jeden Fall, und außerdem ist der Schiffsverkehr hier immer noch weniger als auf der Norderelbe. Mitunter ist man sogar fast alleine in dem breiten Hafenbecken unterwegs. Vor allem aber im hinteren Teil an der Flensburger Autobahn hat man seine Ruhe, da nur kleine Binnenschiffe durch die darauffolgende Rugenbarger Schleuse passen. Es handelt sich um eine niveaugleiche

Strömungsschleuse, welche ständig, schnell und zuverlässig arbeitet. Man muß also nicht an der Schleusenkammerwand festmachen.

Hinter der Schleuse kreuzt man den verkehrsreichen, aber gefahrlosen Köhlbrand. An steuerbord ragt die gleichnamige Straßenbrücke in die Höhe, sozusagen die Golden Gate Bridge von Hamburg. Gebaut wurde sie, um die westlichen mit den östlichen Teilen des Hafens zu verbinden. Da sie aber gleichzeitig die einzige direkte Verbindung Hamburgs in das Alte Land ist, kommt viel Pendlertransitverkehr hinzu, der die Brücke oft zu einem Parkplatz mit grandioser Aussicht macht.

Gerade gegenüber der Rugenberger Schleuse fahren wir in den verkehrarmen Roßkanal hinein. Er mündet in den Roßhafen, wo Halden von Altmittel auf den chinesischen Rohstoffhunger warten. Hier halten wir uns zunächst an backbord, und hinter dem Eisenschrott an steuerbord. Das letzte kritische Stück wartet auf uns, die Fahrt zur Ellerholzschleuse. Ist man erst einmal an steuerbord eingebogen, hält man den Kurs, orientiert sich aber an der Uferlinie an backbord und erreicht hinter einer Kurve die zweite Schleuse, wieder eine Strömungsschleuse. Problematisch ist an diesem gut einen Kilometer langen Stück der Barkassenverkehr. Wir rudern hier nämlich ein kurzes Stück auf der Haupttroute der Hafenrundfahrt. Aus beiden Richtungen hat man ein ständiges Kommen und Gehen von Barkassen, die sich winziger Zeitvorteile wegen überholen, oft drei, vier Boote zur gleichen Zeit. In dem schmalen Hafenbecken können sich die Wellen kaum totlaufen und reflektieren ständig zwischen den Spundwänden. Beizeiten an die Bugwellen anlegen, und ansonsten stoisch durch das tanzende Wasser rudern ist das einzig Sinnvolle. Auch diese Schleuse läßt uns schnell durch, sobald die Kamera vor ihren Toren uns erfaßt hat. Dahinter biegen die Barkassen nach backbord in den Reiherstieg ab, wir aber fahren an der aufgeständerten Rampe der Argentinienbrücke vorbei geradeaus in den Veddelkanal. Diese Richtung behalten wir bei, rudern über den offenen Spreehafen, in dem sich eine individualistische, halblegale Hausbootsszene etabliert hat und vorführt, was Hamburg an maritimem Potential anderswo verschenkt.

Wir rudern unter dem S-Bahnhof "Veddel (Ballinstadt)" her, durch den Muggenburger Zollhafen, der vor einigen Jahren noch völlig ungenutzt dalag, jetzt aber von einem Barkassenanleger, einer Bootswerft, dem Minibootshaus eines Schülerkanuvereins und einem schwimmenden, legoartigen Bürohaus geprägt wird. Weiter geht es unter der Brücke der Hannoverschen Autobahn her, und dann biegen wir an backbord in den Peutekanal ein. An seinem Ende haben wir die Norderelbe erreicht. Hier biegen wir nochmals nach backbord, wobei wir nicht die Elbe queren, wie es eigentlich vorgeschrieben wäre, denn schon nach vierhundert Metern am "falschen" Ufer entlang haben wir den Marktkanal und damit unser Bootshaus erreicht. Vorsicht ist jedoch geboten, denn auf der Norderelbe an backbord sind oft Leichter an Duckdalben in Dreierreihe vertäut. Sich am Ufer entlang zu drücken, kann manchmal zu eng sein, weswegen man mehr in die Strommitte ausweichen muß. Da verhindern die Leichter aber den Blick auf den Gegenverkehr, weswegen man sich sehr vorsichtig mit halber Kraft auf die Norderelbe vortasten sollte. Aber das ist nach dem, was man auf dieser Fahrt alles erlebt hat, gänzlich unaufregend.