



Diese Fahrt unternimmt man am besten bei Ebbe. Spätestens zweieinhalb Stunden vor Niedrigwasser muß man aber abgelegt haben, um bei der Rückkehr noch Wasser am Steg vorzufinden. Wegen des möglichen Wellenganges erlaubt unsere Ruderordnung nur den Gebrauch möglichst gedeckter D- oder E-Gigs. Will man dem Ausflugsbarkassenverkehr entgehen, sollte man erst ab siebzehn Uhr die Fahrt antreten. Bei Dunkelheit ist die Fahrt nur bei guter Sicht möglich, solange der Steuermann die Strecke schon vom Tage her kennt.

Aus dem Marktkanal kommend achtet man auf den Verkehr der Nordereibe insbesondere von backbord und rudert direkt zum gegenüberliegenden Flußufer. Dabei muß der Steuermann wegen des mitunter starken Ebbstromes nach steuerbord vorhalten, da einem ansonsten schnell die Brückenpfeiler der Neuen Elbbrücke in die Quere kommen. Am besten unterquert man den Brückbogen direkt am Ufer, da die stromab fahrenden Binnenschiffe eher den mittleren Bogen unterfahren.

Es folgt die Freihafenbrücke für die Fern- und die Schnellbahn, dann hält man sich in der Nähe der Kaimauer auf steuerbord und rudert mit der Strömung die Nordereibe abwärts. Hier beginnt der Seeschiffahrtsbereich, erkennbar an den Duckdalben mitten im Strom, an dem oft kleinere Containerfeeder und andere Seeschiffe festgemacht sind. Bei mittelstarkem Wind aus westlichen Richtungen wird es hier oft kabbelig. Bis Windstärke drei ist das lustig, ab vier wird es anstrengend, und ab fünf gefährlich. Zur Kaimauer muß man genügend Abstand halten, da man von den Bugwellen der Schiffe sonst zu nah an die Spundwände herangetrieben wird, und kurz darauf die Reflexionswellen abbekommt, kaum daß die erste Welle abgeritten ist.

Vor uns öffnet sich das Panorama des Hamburger Hafen mit der Hafencity, der Elbphilharmonie und den Landungsbrücken. Regelmäßig machen am Kreuzfahrerterminal in der Hafencity Kreuzfahrtschiffe fest. Am bekanntesten ist die MS Queen Mary II, welche hier in der Werft Blohm+Voss regelmäßig gewartet wird. Wenn sich gut einen Kilometer hinter den Elbbrücken nach steuerbord als erste Abzweigmöglichkeit der Baakenhafen öffnet, muß man aufpassen. Direkt gegenüber am südlichen Ufer mündet der schmale Moldauhafen in die Nordereibe, stromab direkt

dahinter der nur kurze Segelschiffhafen und dann der Hansahafen; die Häfen sind beschildert. In letzteren biegt man ein. Dazu hält man sich noch ein kurzes Stück am Nordufer und quert dann vorsichtig aber entschlossen die Elbe, immer der Strömung und der Binnenschiffe gewahr. Ist man am vor siebzehn Uhr unterwegs, weisen einem die Hafentransportbarkassen den Weg. Die zeigen ihren Gästen das Autoverladeterminale am O'Swaldkai. Von hier treten regelmäßig Gebrauchtwagenflotillen ihren Weg nach Afrika an. Beeindruckend groß und häßlich liegen hier meist überdimensionierte Schuhkartons - gemeint sind moderne Überseeautofähren - mit aerodynamischer Spitze, und einer Rampe, über die die Autos in den Bauch des Schiffes fahren. Solange das der Fall ist, und das Schiff mit mehr als je zwei Seilen an Bug und Heck am Ufer festgemacht ist, kann man das Schauspiel genießen. Sind aber nur noch besagte zwei Seile vorne und hinten zum Kai gespannt, muß man sich sputen, vorbeizukommen.

Nerviger sind zu den entsprechenden Zeiten die Barkassen. Ihren steilen, kurzen Wellen begegnet man am besten, wenn man auf das entgegenkommende Schiff zuhält, bis es auf gleicher Höhe liegt, dann beidreht, und mit den Skulls das Boot stabilisiert, während die Welle darunter herläuft. Gegenüber dem O'Swaldkai am Backbordufer liegt historische Hafearchitektur. Der Schuppen 50 mit seinen zierlichen Kopfbauten wird als Hafemuseum genutzt. Am Kai davor liegen historische Frachtschiffe und Hafendienstboote, am Kai stehen historische Hafenkräne Schlange, bei Kampnagel in Hamburg einst erbaut. Leider ist der Schuppen 50 nicht vom Wasser aus zu besichtigen. Von unserem Bootshaus aus sind es zwanzig Minuten zu Fuß dorthin.

Am Ende des Hansahafens öffnet sich ein schmaler Durchlaß zum Saalehafen. In jenem Hafen hält man sich erst steuerbord, dann unter der Brücke backbord in den Spreehafen. Weitere Brücken liegen vor uns. Dieses System historischer Brücken nennt man das Veddeler Wasserkreuz. Schnell wird es enger und Begegnungen mit den eher selten verkehrenden Barkassen der Museumslinie einigermaßen unangenehm. Vierhundert Meter ist die Engstelle lang, am Ausgang steht manchmal sogar eine kleine Welle, dann folgt der breite Muggenburger Zollhafen. An backbord ragen die Backsteingebäude der Arbeitersiedlung Veddel auf. Sie sind im Stil des Neuen Bauens der Weimarer Zeit gehalten, und stilbildend für das "rote Hamburg". Davor schwimmen auf dem Wasser das kleine Haus der Elbstromer, der Kanuten der örtlichen Schule, sowie in Legoarchitektur das dreistöckige Büro- und Ausstellungsgebäude der Internationalen Bauausstellung Hamburg 2013. Am Steuerbordufer liegen der Park und die Baracken der Ballinstadt. Die war ein Durchgangslager für die Amerikauswanderer anfang des zwanzigsten Jahrhunderts, heute ein Museum und das Gegenstück zu Ellis Island in New York und kann von Land aus besichtigt werden. Wiederum sind das zwanzig Minuten von unserem Bootshaus aus zu Fuß.

Unter der Autobahn nicht den backbordigen Brückenbogen benutzen, da hier der Hafen schnell trocken fällt. Kurz vor Niedrigwasser sind die Schlickbänke gut sichtbar. Hinter der Autobahn biegt man nach backbord in den Peutekanal ein. Auffällig ist hier ein Gestänge, daß sich um einen Schornstein der Kupferaffinerie Aurubis windet. Am Ende des Kanals kommt man wieder auf die Nordereibe, welche hier viel zahmer ist als zu Anfang dieser Fahrt. Hier backbord einbiegend, und dabei den Verkehr beachtend rudert man gut vierhundert Meter stromab und hält dann backbord in den nächsten Kanal. Das ist bereits der Marktkanal.