



Diese Strecke ist eigentlich nur von März bis zum 15. April befahrbar. Danach sind für zwei Monate Brutzeit Teile der Strecke aus Naturschutzgründen gesperrt, und ab Mitte Juni alles so voll mit Seerosen bewachsen, daß eine Fahrt hier vor dem November keine Freude macht. Im Frühjahr, wenn die Zugvögel aber zurückgekommen sind, allmählich ihr Revier abstecken, und Nester bauen, ist dies die einsamste und schönste Strecke des gesamten Hamburger Ruderreviers. Am besten bricht man für die Runde auf, sobald wieder Wasser am Steg ist, also eine Stunde nach Niedrigwasser, spätestens aber eine Stunde vor Hochwasser. Mit auflaufendem Wasser biegen wir, aus dem Marktkanal kommend nach steuerbord auf die Nordereibe. Dabei achten wir auf den Verkehr von backbord, rudern vorsichtig außen um die in Ufernähe liegenden Leichter herum. Duckdalben begleiten uns einen Kilometer lang; zwischen ihnen und der Spundwand zu rudern ist nicht ratsam, da mitunter Ketten von den Leichtern ans Ufer gespannt sind. Außerdem lauern dazwischen Kanalausfahrten, an denen man bei auflaufendem Wasser dem Schiffsverkehr von der Seite nur schwer ausweichen kann. Wir rudern drei Kilometer an der Spundwand entlang, nördlich um das alte Industriegebiet Peute herum, sehen an steuerbord die Reste der alten Müggenburger Schleuse und unterqueren die Schrägseilbrücke der Autobahn Hamburg-Lübeck.

Direkt dahinter, uneinsichtig für ebenfalls stromauf fahrende Binnenschiffe biegen wir in einen durch eine Warnbake markierten Fluß ein, die Dove Elbe. Dieser Elbarm bildet die heute abgedämmte Direktverbindung nach Geesthacht, während der Hauptstrom einen weiten Umweg nach Süden zur Ilmenaumündung macht.

Wir rudern die Dove Elbe hoch und halten uns in der Strommitte, da an steuerbord ein

Wasserskivereine seine Anlagen aufgebaut hat. Nach anderthalb Kilometern erreicht man die Tatenberger Schleuse. Meist wird hier schnell geschleust, aber trotzdem ist es besser, die Telefonnummer des Schleusenwärters und außerdem das Schleusengeld parat zu haben. Die Schleuse hält die Tide in den Vier- und Marschlanden außen vor. Ab hier steht also der Fluß. Dahinter liegt ein Zentrum des Motorbootportes mit Werften, Liegeplätzen, Bootslagerungen und Yachthäfen. Wir halten uns an steuerbord vorbei an den beiden aufeinanderfolgenden Einfahrten des Yachthafens der "Biber".

Kurz darauf teilt sich die Dove Elbe, und wir halten uns immer an steuerbord, um eine kleine Landspitze herum in die Rentnerbucht. Sie wird so genannt, weil bei gutem Wetter hier zahlreiche Rentner sich auf den Decks ihrer Motorboote sonnen oder angeln. Diese Bucht markiert den Beginn des "grünen" Ruderreviers, und Feuchtwiesen, Dickicht und Altflußarme prägen das Bild.

Hier befindet sich auch der Startblock der Regattabahn Allermöhe, doch bis auf ein paar vereinzelte Rennboote ist die Strecke im Frühjahr vor der Regattasaison ausgestorben. Wir reihen uns ins Albanosystem ein und rudern bis zur 1250er Marke. Dahinter mündet die Goose Elbe in die Dove, schon von weitem erkennbar an den zitronengelben Flügeln eines texanischen Windrades.

Sie ist ab der Reitschleuse ein kurzes Stück stromauf für Motorboote gesperrt, und wir erreichen sie, indem wir uns immer an backbord halten. Sie ist sehr eng, aber wenn der Steuermann sauber zielt, bleiben zu beiden Spundwänden ihrer Kammer dreißig Zentimeter Abstand. Seit dem Bau der Tatenberger Schleuse dient sie nur noch als Rückfallebene bei einer Flutkatastrophe.

Hundert Meter hinter der Schleuse gibt es die Möglichkeit, in einer sehr engen Hundertachtzig-Grad-Kurve nach steuerbord in einen Seitenarm zu fahren, an dessen Ende der Steg des Landhauses Voigt wartet. Bis hierhin sind es zehn Kilometer ab unserem Bootshaus.

Die Hauptstrecke führt vorbei an Schilfbeständen und kleinen Knicks die Goose Elbe hoch.

Wenn nach einiger Zeit eine kleine Insel auftaucht, so muß man sich hier an backbord halten. Der andere Flußarm ist oft zu flach. Wieder einige Kilometer später nimmt chaotischer Paddelbootverkehr deutlich zu, da der "Paddelmeier" Kanus an unbedarfte Nicht-Wassersportler verleiht. Ansonsten kann man aber auf dem schmalen Gewässer unbekümmert vor sich hinrudern.

Der Fluß schwingt sich ziemlich willkürlich durch die Vier- und Marschlande, was bei Wind den häufigen Wechsel von Rücken- zu Seiten- und Gegenwind bedeutet. Beide Ufer sind von Deichen bestanden, an denen sich die Dörfer wie eine durchgehende Perlenschnur aufreihen.

Dabei variiert deren Abstand zum Fluß deutlich, so daß sich die Landschaft mal offen wild und mal gemütlich gepflegt zeigt. Rot- oder reetbedachte Fachwerkhäuser mit weißen Holzbalken und roten Backsteingefache prägen das Bild der Dörfer, worunter sich aber auch viel historistischer Stuck mischt, mit dem die reichen Marschbauern die Städter nachahmten. Die Feuchtwiesen sind im zeitigen Frühjahr die Durchgangsstation zahlreicher Zugvögel gen Sibirien, und nur die Störche und Graureiher bleiben teilweise als Saisonbewohner während der warmen Jahreszeit zur Brut und Aufzucht der Jungen.

Zum Bild der Vier- und Marschlande gehören auch ausgedehnte Glashäuser, welche Hamburg mit Blumen und Gemüse versorgen. An einem besonders großen öffnet sich an backbord ein breiterer Flußarm, in den wir einbiegen. Hinter einer Kurve wird er schnell sehr schmal, aber mit Vorsicht paßt noch ein Doppelvierer hier durch. Dieser Neuengammer Durchstich ist ein künstlicher Graben, eine Wetter, wie viele als Querverbindung zwischen den Elbarmen ausgehoben worden sind. Die Wetter entwässern die Marsch, welche sonst bei jedem Regenfall

unter Wasser stünde, da sie das Höhenniveau der Nordsee eher unter- als überschreitet. Die Elbarme nehmen das Wasser auf, und geben es bei Niedrigwasser an die See ab. Aus der Luft sieht das dann wie ein Fischgrätenmuster aus.

Der Neuengammer Durchstich ist trotzdem bis heute sehr naturnah und Teil des Schutzgebietes Kirchdorfer Wiesen, weswegen er vom 16. April bis zum 15. Juni nicht befahren werden darf. Die erste Hälfte führt durch verschilfte Wiesen mit zahlreichen Altwässern, an denen ein männlicher Schwan jedes Jahr seine Partnerin und den entstehenden Nachwuchs verteidigt. Man fährt hier sehr ruhig, langsam und gleichmäßig vorbei, um niemanden zu stören. Dies ist auch notwendig, um sofort auf die Befehle des Steuermannes reagieren zu können. Insbesondere im zweiten Teil des Durchstiches, welcher durch ein kleines Wäldchen führt, ragen oft unnachgiebige Äste, Wurzeln und Zweige aus dem Wasser. Man paßt da oft nur mit Schwung und angelegten Skulls durch. Hinter dem Wäldchen liegt ein halb offenes Schott, wo man auf diese Weise gerade eben an einer Stange mitten im Fahrwasser vorbeipaßt, das vor der Engstelle und dem zeitlichen Betretungsverbot warnt.

Danach haben uns die Dove-Elbe und die Zivilisation wieder. Wir biegen nach backbord ein, unterqueren eine Brücke, durchfahren die Dove-Elbschleuse, welche für den Katastrophenfall vorgehalten ist, und ein wenig breiter als die Reitschleuse wie diese immer offen steht. Direkt dahinter ragt an steuerbord der Rudersteg der Bergedorfer ins Wasser.

Daneben wiederum liegt die Krapphofschleuse mit einer Anforderungsautomatik am freischwimmenden Ponton, durch die man in die Stadtmitte nach Bergedorf gelangt. Im dortigen Hafen kann man anlegen, und das gastronomische Angebot an Kirche und Schloß nutzen. Etwa sechs Kilometer mehr macht dieser Abstecher aus, doch sollte man jeweils zwanzig bis dreißig Minuten pro Schleusung in Krapphof einkalkulieren.

Wir rudern jedoch auf der Doven Elbe weiter. Zunächst säumt noch Baumbewuchs den einigermaßen engen und kurvigen Fluß, weiter unten prägen jedoch ein großzügiger Verlauf, Wiesen und Dörfer das Bild. Leider nimmt hier der Motorbootverkehr zu, zwei Barkassen verkehren im Pendeldienst zwischen Bergedorf und Hamburg, doch kommt man damit ganz gut zurecht, weil sich die meisten an die Geschwindigkeitsbegrenzung von acht Kilometern in der Stunde halten. Nach kurzer Zeit kommt die rote Reitbrooker Windmühle in Sicht; sie liegt an backbord, wenn wir vorbeirudern. Sie ist noch vollständig funktionstüchtig, verfügt aber leider über keinen Besuchersteg. An steuerbord folgt die Allermöher Motorbootswerft, und ein ganzes Stück weiter stromab die Allermöher Kirche. Ihre farbliche und materielle Anmutung entspricht den marschländer Traditionen, ihre Architektur ist barock. Sie ist eine der ältesten Kirchen Hamburgs außerhalb des eigentlichen Stadtgebietes mit einem grauen, hölzernen, später angefügten Glockenturm.

An backbord grasen oft Gänse und Kühe auf den Feuchtwiesen, und dann haben wir schon den Zielturm der Regattabahn erreicht. Diesmal reihen wir uns nicht in ihre Bahnen ein, sondern halten uns an das Steuerbordufer. So kommen wir ohne den Umweg über die Rentnerbucht zurück zur Tatenberger Schleuse. Aus dieser Richtung kommend, empfiehlt es sich den Schleusenwärter anzurufen, da er hier Ruderboote gerne übersieht.

Wenn wir jetzt schleusen, sollte das Wasser auf der Norderelbe wieder ablaufen. Schnell trägt uns die Strömung zurück zum Marktkanal. Dabei halten wir uns an das Steuerbordufer, welches von Böschungen, Gehölz und Deichvorland geprägt ist. Zu nah sollte man aber am Ufer nicht entlangfahren, da bei diesem hohen Wasserstand wenig sichtbar Pfahlreste und andere Ruinen alter Anlegebefestigungen lauern. Die Billwerder Insel und die Kaltehofe, heute durch Deiche zur Halbinsel geworden, sind mit ihren Kormoranen und anderen Wasservögeln das letzte grüne

Stück, bevor wir das Billwerder Sperrwerk und den grünen, hölzernen ehemaligen Zollanleger für in den Freihafen einfahrende Binnenschiffe passieren. Hier muß man von allen Seiten mit Schiffsverkehr rechnen. Ist die Strecke frei, sollte man hinter dem Zollanleger direkt über die Nordereibe setzen. Die Strömung ist jetzt so stark, daß man schräg über den Fluß direkt vor die Einfahrt in den Marktkanal versetzt wird, wo eine naturreiche Rudertour zu Ende geht.