



Diese Fahrt ist möglich, wenn man frühestens eine Stunde vor bis spätestens eine Stunde nach Hochwasser aufbricht. Ansonsten fallen die Kanäle auf der Peute trocken.

Vom Bootshaus kommend biegt man nach steuerbord auf die Norderelbe ab und achtet dabei auf den Verkehr von backbord. Dann erblickt man voraus Duckdalben, an denen meist Leichter in Zweierreihe festgemacht sind, und die mitunter zu wenig Platz lassen, als daß man direkt an der Spundwand vorbeirudern könnte. Hinter den Dalben biegt man steuerbord in den nächsten Kanal, den Peutekanal.

Die nächste Möglichkeit, nach ungefähr vierhundert Metern, biegt man backbord in den Hovekanal ein. Gerade am Anfang, wo meist Schiffe liegen, fällt er schnell trocken, also möglichst dicht am Steuerbordufer entlang rudern. Den weiteren Hovekanal muß man sich nicht mit Schiffen, dafür aber besonders abends und im Herbst mit vielen Vögeln teilen. Alte Industriegebäude und Containerhalden umgeben uns.

Am Ende des Kanals, an den Überresten der Müggenburger Schleuse dreht der Hovekanal sich um hundertachtzig Grad nach steuerbord und wird zum Müggenburger Kanal. Hier wird die Szenerie schnell belebter. Insbesondere bei Dunkelheit lohnt sich der Anblick der grell erleuchteten, weitflächigen Kupferaffinerie von Aurubis. Regelmäßig um diese Zeit legen hier die seltenen, aber regelmäßigen Frachter an, und man kann beobachten, wie Bauxit und andere Rohstoffe entladen werden.

Am Ausgang des Kanals wendet man sich wieder nach Steuerbord in den bereits bekannten Peutekanal. Hier ragt auch ein auffälliges Gestänge um einen alten Schornstein auf. Nachts leuchtet es: weiß bei gleichbleibendem, grün bei fallendem und blau bei steigendem Luftdruck. Zurück geht es dann auf dem gleichen Weg, wie man hergekommen ist. Auf den Verkehr auf der Norderelbe ist aber von beiden Seiten zu achten, wenn man aus dem Peutekanal herauskommt.