



Will man um die Insel Wilhelmsburg rudern, ist der Zeitpunkt anderthalb Stunden vor Hochwasser der am besten geeignete. Grundsätzlich aber kann man auch anderthalb Stunden vor Niedrigwasser starten, wenn man in die Gegenrichtung fährt. Im folgenden wird hier die erste Variante beschrieben.

Man legt vom Steg ab, hält sich auf der Norderelbe an steuerbord und weicht dabei den an den Duckdalben liegenden Leichtern aus, die sich immer wieder auf anderthalb Kilometer am Ufer entlangziehen. So verlockend es ist, zwischen ihnen und dem Ufer zu fahren, muß man leider immer mit Ketten rechnen, die hier durch das Wasser gespannt sind.

Wir halten zwölf Kilometer lang diese Richtung bei. Bis zur Schrägseilhängebrücke der Lübecker Autobahn geht es immer an der Spundwand der Peute mit ihren Containerhalden und alten Industriegebäuden entlang. Begegnet man hier einem Motorboot, empfiehlt es sich gen Flußmitte zu halten, damit man nicht direkt den Bug- und darauffolgenden Reflexionswellen ausgesetzt ist. Das ist besonders am Wochenende der Fall. Hinter der Autobahnbrücke werden die Motorboote weniger, da ein Großteil nach backbord in die Dove Elbe einbiegt. Die Binnenschiffe sind selten genug, daß sie keine Störung bedeuten. Hinter hohen Deichen liegen im folgenden Marschdörfer, an steuerbord dichtes, verbuschtes, später verschilftes Deichvorland. Dieser gesamte Bereich einschließlich des Flusses ist Naturschutzgebiet.

Am Flußkilometer 609 folgt ein kleiner Leuchtturm und eine Schilfnase, die Bunthäuser Spitze, welche die Teilung der Oberelbe in die Norder- und die Süderelbe markiert. Sie ist künstlich um einen Kilometer verlängert worden. Das war, nachdem die Hansestadt Hamburg den Ochsenwerder an backbord und den Moorwerder an steuerbord erworben hatte. Die Verlängerung der Spitze leitete den Hauptstrom weg von der deutlich breiteren Süderelbe und damit vom lüneburgischen Harburg in die schmalere Norderelbe und damit zum Hamburger Hafen hin.

Ist man von Mai bis Oktober unterwegs, lohnt es sich, zwei Kilometer die Oberelbe hinaufzufahren. Genau am Kilometerstein 607 schaut eine Straußenwirtschaft auf die Elbe. Wenn man zu dieser "Strandhalle" möchte, muß man an der Bunthäuser Spitze auf Verkehr aus allen Richtungen,

insbesondere von der Süderelbe an steuerbord achten. Am Steuerbordufer der Oberelbe ragen Bühnen in den Fluß, bei Hochwasser überspült und nur durch Kräuselwellen erkennbar, von denen es Abstand zu halten gilt. Hat man die Strandhalle erreicht, rudert man an den Häusern von Over zweihundert Meter weiter bis zu einem leicht zugänglichen Strand in einem Wäldchen. Dort muß man naß aussteigen und das Boot wegen des Wellenschlages und der Tide einigermaßen weit den Strand hochtragen. Hier zwischen den Bühnen kann man gut baden, weiter draußen ist die Strömung zu stark.

Zur Strandhalle kommt man, wenn man auf den schmalen Teerweg am Sportplatz nach rechts einbiegt und zweihundert Meter später nochmals nach rechts in die Feriensiedlung hinein zur Elbe geht. Man kann sich in der Straußenwirtschaft durchaus Zeit lassen, denn das Wasser fließt jetzt ab Hochwasser ungefähr siebeneinhalb Stunden ab. Bis zur Köhlbrandbrücke sind es von hier aus gut zwei Stunden, von dort zum Bootshaus anderthalb Stunden, welches man anderthalb Stunden vor Niedrigwasser erreicht haben muß, bevor sein Steg trockenfällt.

Wenn das Wasser wieder abläuft, begibt man sich auf den Rückweg. Beim Ablegen vom Strand muß man aufpassen, daß keine Wellen an den Strand schlagen, weil sonst das Boot schnell absäuft. Man rudert auf der Oberelbe mit der Strömung wieder zurück zur Bunthäuser Spitze. Dort hält man sich an backbord in die Süderelbe. Es folgt an steuerbord der schon erwähnte Leuchtturm, danach ein gelbverputztes Schullandheim, wo Generationen von hamburgischen Schülern ihre ersten Klassenfahrten unternommen haben. Und dann folgt ein Höhepunkt des Hamburger Ruderreviers. Die Süderelbe wird hier nämlich an beiden Ufern von einem Süßwasserwatt gesäumt: der Schweensand an backbord und das Heuckenlock an steuerbord. Beide Gebiete stehen unter Naturschutz und dürfen nur an den Bootsstegen betreten werden. Ein Süßwasserwatt ist eine Mischung aus einem Flußauenwald und einem offenen Watt, das süßwasserdominierte Pendant zu den tropischen Mangroven. Anders als in einem Auwald werden die Priele nicht bloß bei Frühlings- oder Spätherbsthochwässern sondern mit der Tide zweimal täglich geflutet. Anders als ein kahles Salzwasserwatt an der Nordsee säumt dichtes Schilf die Priele. Das Heuckenlock ist der letzte Rest natürlichen Ufers an der gesamten Süßwassertidenelbe.

Man unterquert die Hannöversche Autobahn, und dann kann man, insbesondere wenn man den Abstecher zur "Strandhalle" nicht gemacht hat, zur gleichen Jahreszeit die "Inselklause" auf der Pionierinsel ansteuern. Auch von dort hat man einen schönen Ausblick auf den Fluß. Man erreicht sie, indem man auf der Höhe des Schiffsanlegers an steuerbord die Süderelbe quert. Kurz vor der nächsten Brücke öffnet sich ein kleiner Nebenarm am Backbordufer, in den man nach backbord einbiegt. Auf der Süderelbe muß man auf Schiffsverkehr aus beiden Richtungen achten; insbesondere von steuerbord aus ist er der Brücke wegen wenig einsichtig. Im Nebenarm befindet sich ein Hafen, an backbord die Stege der Süderelber und der Albatrosse. Hier kann man anlegen, biegt an Land nach rechts auf den Teerweg und dann nach links auf den Griesweg. So kann man die "Inselklause" nicht verfehlen.

Ohne diesen Abstecher hält man sich weiter am Steuerbordufer und unterquert die Süderelbbrücken. Drei liegen vor uns. Auf der ersten verkehrt die Hamburger Schnellbahn, die dritte, eine ehrwürdige Fachwerkkonstruktion aus genietetem Stahl, ist Fahrradfahrern und Fußgängern vorbehalten. Zwischen den Süderelbbrücken und der Köhlbrandbrücke besteht im übrigen - wichtig zu wissen bei einer Fahrt in die Gegenrichtung - ein Fahrgebot entlang des Nordostufers des Flusses, an dem wir uns im Rahmen dieser Beschreibung aber sowieso befinden.

Die Landschaft wird industriell. Das beginnt mit der Harburger Schleuse an backbord. Dahinter verbirgt sich der Binnenhafen. Insbesondere im Spätherbst lohnt es sich, seine einzelnen Hafenbecken zu befahren. Dann nämlich überwintern hier zahlreiche Traditionssegelschiffe. Außerdem ist das jahrlang vor sich hindämmende Gelände im baulichen Wandel zum Channel Harbour begriffen. Anders als in der HafenCity werden hier zahlreiche alte Industriegebäude erhalten und bilden einen lebendigen Gegensatz zur modernen Architektur. Dieser Umweg beträgt acht Kilometer zusätzlich, und kostet mit dem langsamen Schleusen (anrufen!) ungefähr zwei Stunden.

Schräg gegenüber der Harburger Schleuse zeigt sich an steuerbord die Reiherstiegsschleuse. Der

Reiherstieg stellt eine direkte Querverbindung zwischen Harburg und Hamburg dar und verkürzt die Wilhelmsburgerdeich auf neunundzwanzig Kilometer.

Wir rudern aber die Süderelbe weiter. An Backbord liegen die vier Hafenbecken des Harburger Seehafens, an Steuerbord die Öllager einer Raffinerie. Eindrucksvoll ist es, wenn bei einer Schnellabschaltung das überzählige Erdöl aus fauchenden Schornsteinen abgefackelt wird. Als nächstes unterqueren wir die Kattwykhubbrücke. Sie wurde 1973 gebaut, um die Hafeneisenbahnlinien im Westen mit dem östlichen Freihafen zu verbinden. Zuvor mußten die Waggons mit der Fähre umgesetzt werden.

Als nächstes folgt an Backbord die gigantische Baustelle des Kohlekraftwerkes Moorburg. Dieses wird mit einem Kühlturm ausgestattet, weil sonst die Elbwassertemperatur zu sehr stiege, der Sauerstoffgehalt, und die Elbfische noch häufiger kieloben treiben würden. Dies ist Vattenfalls Beitrag zur Umwelthauptstadt 2011.

Moorburg ist das letzte Altländer Marschendorf an der Süderelbe und akut von den Ausbauplänen des Hamburger Hafen bedroht. Das benachbarte Altenwerder ist bereits abgeräumt worden und wie langbeinige Spinnen sammeln und stapeln die Containerbrücken emsig und hektisch die bunten Frachtkisten von den Seeschiffen auf. Die größeren sind oft dreihundert Meter lang und kommen aus Übersee, die kleineren fungieren als Zubringer von und zu den Ostseehäfen.

Der nun folgende Hafen an Backbord ist das staubige Gegenteil von Altenwerder und dient dem Umschlag von Kohle auf die Binnenschifffahrt des Elberaumes und des Hannöverschen Industriegebietes.

Wir unterfahren die Köhlbrandbrücke, eine weitere Schrägseilhängebrücke, deren ösenförmige Pylone ein Wahrzeichen Hamburgs sind. Man muß hier auf den Schiffsverkehr achten. Schlepper bugsieren schneller als gedacht die Containerriesen an die Altenwerder Kaianlagen und benutzen wegen des engen, gewundenen Fahrwassers die Außenkurve. Deshalb ist es in jedem Fall geraten, hinter dem Schiffsverkehr die Brücke zu passieren.

Kurz dahinter aber kommen wir aus dem Hauptverkehr heraus, indem wir bei nächster Gelegenheit nach Steuerbord in den Roßkanal abbiegen. Hier bestimmen wieder ältere Industriebauten das Bild. Er ist für die Seeschifffahrt zu flach, und nur selten verirren sich Ausflugsbarkassen hierhin.

Unübersichtlich mit Schiffen vollgestellt ist an seinem Ende der Knick nach Backbord in den Roßhafen, wo Alteisen in bizarren Haufen für den Weitertransport gelagert wird.

Bei nächster Gelegenheit biegt man nach Steuerbord ab, die Wasserfläche weitet sich aus, aber man hält Kurs und orientiert sich am Verlauf des Backbordufers. Hinter der Kurve kann man dann die Ellerholzschleuse nicht verfehlen. Dieser gesamte Abschnitt ist aber insbesondere am Wochenende zwischen zehn und siebzehn Uhr stark von Ausflugsbarkassen befahren, daß einem oft nichts anderes übrigbleibt als anzuhalten und die Bugwellen nacheinander abzureiten. Die Ellerholzschleuse arbeitet zügig, und so ist man schnell diesem hektischen Intermezzo entronnen. Es handelt sich um eine Strömungsschleuse ohne Hub, die lediglich das Versanden der Häfen verhindern soll; ein Anlegen an der Kaimauer also unnötig.

Hinter der Schleuse liegt eine Kreuzung verschiedener Wasserwege. Rechtwinklig kreuzt der schon erwähnte Reiherstieg. In ihm verschwindet nach Backbord fast der gesamte Barkassenverkehr.

Geradeaus fächern sich drei Kanäle auf. Wir halten uns an jenen an Backbord voraus, den Veddelkanal, vorbei an verrosteten Kränen und erreichen den weiten Spreehafen. Wenn wir die Richtung Osten jetzt immer weiter einhalten, folgt die enge Muggenburger Durchfahrt mit zahlreichen Eisenbahnbrücken, wo die selten verkehrende Barkasse der Museumslinie nerven kann. Dann folgt der Muggenburger Zollhafen, auffällig hier der Barkassenanleger der Ballinstadt an Steuerbord, und das legoartige IBA-Dock an Backbord.

Wir unterqueren die darauffolgende Autobahnbrücke unter dem Brückenbogen an Steuerbord. Am Backbordigen Ufer ist bei dem Wasserstand meist nur noch Schlick zu sehen. Dahinter verzweigt sich das Gewässer. Wir biegen nach Backbord in den Peutekanal ein, wobei hier mit großen, weit ausholenden Binnenschiffen gerechnet werden muß, die um die rechtwinkligen Ecken der Kanäle kommen müssen. Jetzt ist es nur noch ein kurzes Stück bis zur Nordereibe. Man kann sich auf dieser an ihrem Backbordufer halten, wobei man die hier meist liegenden Leichter außen umfährt,

und gleichzeitig auf den Gegenverkehr achtet. Vor der nächsten Brücke, der Neuen Elbbrücke öffnet sich nach backbord der Marktkanal, an dem, wenn man nicht getrödelt hat, noch genug Wasser den Steg umspült, daß man anlegen, und das Boot aussetzen kann.