

»Der Marathon ist ein sehr langweiliger Wettkampf.«

*Emil Zátopek*



***Martin Raulf***

***27. září***



Tschechien ist kein unbeschriebenes Blatt im Marathon. Die tschechische Lokomotive Emil Zátopek ist der wohl meistzitierte Marathonläufer. Bei den Olympischen Spielen 1952 gewann er drei Goldmedaillen, eine davon im Marathonlauf, zu dessen Teilnahme er sich spontan entschlossen hatte, ohne jemals vorher diese Strecke gelaufen zu sein. Am letzten Septemberwochenende 2015 wurde die tschechische Marathongeschichte um ein kleines Kapitel fortgeschrieben. Am Saalehafen liefen sechs Teilnehmer auf einer 544 Meter langen Runde den ersten Tschechen-Hafen Marathon; einer der sechs war ich.

## ***Tschechen-Hafen Marathon***

***Češi útulek maratónský***



**D**iese Veranstaltung konnte ich mir nicht entgehen lassen: In Hamburg quasi in Tschechien laufen zu können, war einfach zu verlockend. Ich ignorierte darum meine Rippenprellung, die ich mir erst am Freitag beim Lauftraining im Hildesheimer Wald durch einen blöden Sturz zugezogen hatte. Noch konnte ich nicht ohne Schmerzen tief Luft holen, das Liegen fiel schwer und beim Aufstehen waren meine Bewegungsabläufe die eines mindestens 10 Jahre älteren Menschen. Aber was sollte es: zum Liegen würde ich beim Marathon kaum kommen, aufstehen musste ich nur einmal, um mein Auto zu verlassen, und um das tiefe Luftholen zu vermeiden, würde ich die Sache einfach ruhig angehen lassen.

Dass diese besondere Konstellation überhaupt möglich war, verdanken wir dem vom Deutschen Reich verlorenen ersten Weltkrieg – ich meine hier das mit den Tschechen, nicht meine Prellung; auch wenn mir manchmal gerade nach Marathonläufen nachgesagt wird, dass ich mich bewegen würde, als hätte ich das Kaiserreich noch erlebt. Sei's drum: Im Versailler Friedensvertrag musste das Deutsche Reich nicht nur ein Siebtel seines Territoriums abtreten, zu den Reparationsforderungen zählte auch, dem jungen Staat Tschechoslowakei über die Häfen in Hamburg und Stettin freien Zugang zu den Meeren zu gewähren. Im Artikel 363 wurde dazu geregelt: »In den Häfen Hamburg und Stettin verpachtet Deutschland für einen Zeitraum von 99 Jahren an den tschecho-slowakischen Staat Plätze, die unter die allgemeine Verwaltungsordnung der Freizonen gestellt werden und dem unmittelbaren Durchgangsverkehr der Güter von und nach diesem Staat dienen.«

Es brauchte zehn Jahre, bis sich die beiden Staaten auf ein Gelände im Hamburg Hafen einigen konnten. Erst 1929 wurde der Pachtvertrag über den Saale- und den Moldauhafen geschlossen. Diese Hafenbecken waren bereits 1887 und 1888 für die Binnenschifffahrt angelegt worden. Der Pachtpreis wurde durch eine Kommission mit je einem Vertreter aus Deutschland, der Tschechoslowakei und Großbritanniens festgelegt. Heute zahlt die Tschechische Republik für das 30 000 Quadratmeter große Hafengebiet einen Pachtpreis 100 000 Euro pro Jahr.

Der Pachtvertrag ist seit dem Erlöschen des Versailler Vertrags nach dem zweiten Weltkrieg leider nur noch privatrechtlicher Natur und das Gelände des Tschechen-Hafens damit kein exterritoriales Gebiet mehr. Die Tschechische Republik ist somit nicht als Land in der Marathonstatistik zählbar.

Auch wenn das Gelände an eine private Firma verpachtet ist, kommt man sich hier wie im Ausland vor. Die Fahrzeuge auf dem Gelände tragen entweder kein oder ein tschechisches Nummernschild (von ein paar ausländischen Fahrzeugen mit einem HH-Kennzeichen mal abgesehen), ein Bautrupp auf dem Gelände ist für seine Arbeiten extra aus Prag angereist und die meisten Hinweisschilder sind zweisprachig.



Den Startpunkt hatte Christian auf der Parkebene unter dem ehemaligen Verwaltungsgebäude festgelegt. Das grün-bläulich verkleidete Haus steht seit einigen Jahren leer, da es asbestbelastet ist. Wir teilten die Parkfläche mit zwei ausgemusterten Geländefahrzeugen der Heeresaufklärer und einem in die Jahre gekommenen Skoda Pick-up. Zwischen den Fahrzeugen würden wir im Laufe des Tages 78-mal entlang laufen müssen, denn der Parkplatz gehörte zum Streckenverlauf.

Waren wir vor ein paar Wochen noch überfordert, dem Verlauf des Zollstation Veddel Marathons zu folgen, hatte es uns Christian heute ganz einfach gemacht; Verlaufen war nahezu unmöglich. Die Strecke führt in einem großen Oval zunächst am Kai des Saalehafens entlang, dann um eine größere Lagerhalle herum, um dann an den Gleisen der Hafenbahn in der entgegengesetzten Richtung wieder zum Ausgangspunkt zurück zu kehren.

Genau auf diesem Rückweg gab es ein Hindernis: Obwohl Sonntag war, zäunte ein tschechischer Bautrupps das Gelände neu ein. Das Werkstattauto stand mitten auf der Laufstrecke und da diese an dieser Stelle nur ein paar Zentimeter breiter als der gelbe Kastenwagen war, mussten wir möglichst elegant ausweichen. Die großen Außenspiegel des Transporters in Schulterhöhe erforderten dabei besondere Gelenkigkeit von uns.

Die Sprachbarriere verhinderte ein Gespräch mit den Arbeitern, so übten wir uns in friedlicher Koexistenz. Spätestens beim Telefonat nach Hause werden sie aber sicher über die merkwürdigen Hamburger berichtet haben, die den ganzen Sonntag nichts Besseres zu tun hatten, als laufend drei olle Häuser zu umrunden.

Vor unserem Ausgangspunkt liefen wir am Unterkunftsgebäude vorbei, einem Waschbetonbau aus den 70ern. Einige Zimmer waren offensichtlich bewohnt, bei anderen wurden die Fenster schon lange nicht mehr berührt. Eine dicke Staubschicht verhinderte das Heraus-, aber auch unser neugieriges Hineinschauen. Der wenig gepflegte Zustand der Gebäude hat damit zu tun, dass nach der Insolvenz der Tschechoslowakischen Elbe-Schiffahrtsgesellschaft (ČSPL) im



Jahre 2002 kaum noch Betrieb auf dem Gelände ist. Auch die Straßen haben große Löcher, aus denen das Kopfsteinpflaster aus der Zeit des Versailler Vertrags wieder an das Tageslicht tritt. Die Wurzeln der rechts und links neben die Gebäude gepflanzten Bäume bahnen sich ebenfalls den Weg durch den Asphalt und wurden so zu Stolperfallen.

Ideen, wie das Gelände reaktiviert werden kann, gab es viele. Es war von einem Ausbau zu einem zentralen Terminal für Binnenschiffe die Rede, zeitweise wurde sogar davon gesprochen, hier ein drittes Kreuzfahrtterminal zu eröffnen. Letzteres wäre aber an der Tiefe der Becken gescheitert. Im Moment ist Ebbe und der Ponton des Saalehafens liegt auf den gesammelten Hafenschlick der letzten Jahre. Trotz hoher Kaimauern reicht der Tiefgang nicht mal mehr für beladene Binnenschiffe aus.

Die Brücke zum Ponton ist von der Hamburg Port Authority gesperrt. Das alte Verkehrszeichen an der Brücke, Verbot für Fahrzeuge aller Art, ist mittlerweile zur Ikone des Zerfalls geworden und gehört zu jedem Bericht aus dem Tschechen-Hafen dazu. In verblassten Buchstaben steht auf dem Zusatzzeichen: »Nur Handkarren sind erlaubt! VJEZD POVOLEN JEN PRO RUČNI VOZIKY«.

Früher war über die Brücke ein berühmtes Klubschiff zu erreichen. An das Klubschiff erinnert heute nur noch der reservierte Parkplatz für die Angestellten, auf dem nun der Pick-up steht. Schon kurz nachdem das Klubschiff hier fest-

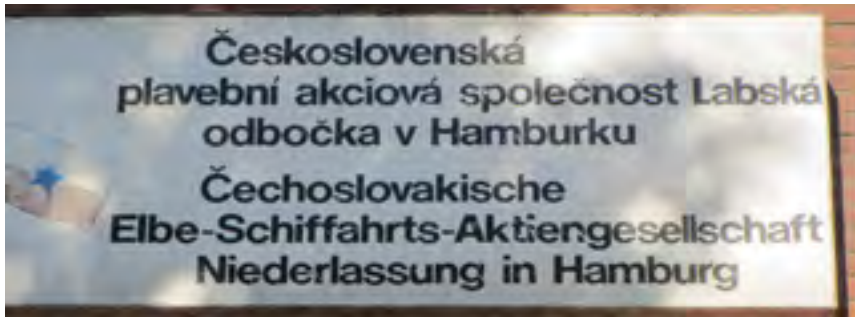


gemacht hatte, wurde es im Jahr 1955 in der Zeit vorgestellt: »Es gibt original böhmische Küche. Eine Flasche (deutsches) Exportbier kostet – steuerfrei – nur 50 Pfennig. Schnaps darf nicht ausgeschenkt werden. Die tschechischen Schiffer bezahlen in der tschechoslowakischen Kronenwährung. (...) In allen Räumen, selbst in der Speisenausgabe vor der Küche, hängen neben Landschaftsbildern aus dem böhmischen Elbetal mit Tannenreisig geschmückte, und dennoch finstere Porträtphotos von Malenkov und vom tschechoslowakischen Staatspräsidenten Antonin Zapotocky.«

Insgesamt hatte ich gehofft, bei meinem Ausflug in die Moldaurepublik auch etwas pražská šunka, povídkové knedlíky, olomoucké tvarůžky und Plzeňský Prazdroj (Prager Schinken, Pflaumenmusknödel, Olmützer Quargel und Pilsener Urquell) genießen zu dürfen. Aber das hätte die 12 Euro Startgebühr doch etwas überfordert. So blieb uns am VP der Griff zu Gummibärchen, Doppelkeks und Salzstangen, die wir mit Tee und Cola naschten.

Die landestypischen Spezialitäten kann man übrigens auch heute noch auf dem Klubschiff speisen. Man muss dazu nur die etwas weitere Anreise nach Prag in Kauf nehmen. Das Klubschiff liegt als GreenYacht Hotel & Restaurant umgebaut im Hořinský-Schiffahrtskanal. Die 33 Zimmer werden heute etwas luxuriöser als damals sein.





- ▲▲ Firmenschild der seit 2002 insolventen Tschechoslowakischen Elbe-Schiffahrtsgesellschaft (ČSPL)
- ▲ Gekappte Verbindung in die Heimat
- ◀▲ Lagerhalle von der östlichen Seite aus gesehen
- ◀ Saalehafen mit dem Lagerhaus G

Den Überblick, wie viele Runden ich gelaufen war, hatte ich schnell verloren. Ich rechnete die Zahl nach jeder Runde aus der Kilometeranzeige meines GPS herunter – hoffentlich würde dessen Batterie bis zum Finish halten! Andere hatten andere Taktiken: René schien einfach zu wissen, in welcher Runde er sich befand, Rolf zählte die Runden in überschaubareren Zehnerereinheiten, Roman orientierte sich an den Übertreibungen von Rolf und Susann brauchte gar nicht zu zählen, sie lief einfach mit Christian mit, der jede Runde auf seiner Uhr stoppte. Aufgrund der kurzen Rundenlänge sahen wir uns häufig, wir wechselten dabei ein paar Worte und konnte so die Eintönigkeit etwas überbrücken.

Die Strecke war abwechslungsreich, hatte aber dennoch wenige Highlights zu bieten: Es gibt dort einen alten Liebherr Kran, der zum Verkauf steht, LKW-Fahrer nutzen die fahrfreie Zeit am Wochenende, um etwas Fisch zu fangen und an der Hochwasserschutzmauer auf der anderen Seite des Geländes *Am Saalehafen 49* beobachtete eine Menschenmenge einen Motorradkorso. Zu Beginn einer jeden Runde hatte man einen schönen Blick auf den Kleinen Grasbrook und die denkmalgeschützten Lagerhäuser F und G am Dessauer Ufer – hinter denen in den nächsten Jahren eventuell viele Lost-Places-Marathons stattfinden werden.

Hamburg hat sich für die Olympischen Spiele 2024 oder 2028 beworben. Auf dem Kleinen Grasbrook sind das olympische Dorf, das Olympic family quarter und das Olympiastadion mit 70.000 Sitzplätzen geplant. Über den Hansa-Hafen und den Moldauhafen würden dann die Zuwege gebaut, durch die die Zufahrt zum Saalehafen einschränkt werden. Obwohl der Tschechen-Hafen seit Jahren nicht mehr richtig genutzt wird, hat die tschechische Regierung dagegen protestiert. Die Planungen für die Olympischen Spiele in Hamburg waren nicht mit dem Ziel der Tschechischen Republik vereinbar, die Hafenanlagen künftig wieder stärker nutzen zu wollen. Das tschechische Verkehrsministerium erhofft sich nämlich allein von der Vermietung der Büroflächen jährliche Einnahmen in der Höhe, die der Pächter *Eko Logistics* derzeit für das gesamte Gelände zahlt (fünf Millionen Kronen, das sind rund 180 000 Euro pro Jahr). Der tschechische Verkehrsminister Dan Ťok und der hamburgische Senat haben sich mittlerweile auf eine Ausgleichsfläche geeinigt, sollten die Spiele an Hamburg vergeben werden. Im Kuhwerder-Hafen könnten dann auch Seeschiffe anlegen.

Bis dahin fließt aber noch viel Wasser in den Saalehafen. Ich warte ab, ob der Marathonlauf 72 Jahre nach Emil Zátopeks Sieg in Hamburg gewonnen wird. Mit etwas Glück führt der Marathon-Wettkampf auch über den Saalehafen. Als alter Mann werde ich dann dort sitzen, wissend nicken und jedem erzählen, dass ich hier bereits 2015 mit fünf Lauffreunden gelaufen bin. »Verrückter alter Kerl«, werden die Angesprochenen denken, sich zu ihrem Partner umwenden und sagen: »Lass uns mal nach dahinten gehen, weg von diesem komischen Kerl in seinem miefigen Stolpertruppen-T-Shirt.« Ich glaub fest: So wird es sein. ■