

**Bördeland**  
Redaktion:  
Wilhelm-Hellge-Straße 71, 39218  
Schönebeck, Tel.: (0 39 28) 48 68-20,  
Fax: -29, redaktion.schoenebeck@  
volksstimme.de

# Wie die Friedensfahrt professioneller wurde

## Französischer Student forscht zu den Anfängen der „Tour de France des Ostens“

### Feuerwehr startet ins neue Jahr

**Kleinmühlungen/Zens (tz)** • Vor wenigen Tagen ist die Ortsfeuerwehr Kleinmühlungen/Zens mit dem ersten Ausbildungsdienst ins neue Jahr gestartet. Auf dem Plan stand am 7. Januar die Unterweisung zur Unfallverhütung. Die Kameraden trafen sich dazu, wie bereits vor Weihnachten, unter 3G-Regeln, im Gerätehaus in Kleinmühlungen. Nach einer 45-minütigen theoretischen Einführung in das Thema wurden in Arbeitsgruppen die praktischen Details der Einsatzgeräte an den Fahrzeugen besprochen.

### Meldung

#### Schulanmeldungen in Großmühlungen

**Großmühlungen (tz)** • Eltern, deren Kinder zum Schuljahr 2023/24 schulpflichtig werden, können ihren Nachwuchs in Kürze bei der Grundschule „Friedrich Loose“ in Großmühlungen anmelden. Die Anmeldung finden am 22. und 24. Februar statt. Die genauen Uhrzeiten können in den Aushängen in den Kindertagesstätten entnommen werden.

Nach seinem Besuch im Friedensfahrtmuseum in Kleinmühlungen ist Paul Batcabe-Lacoste angefixt – von der Geschichte des Ost-Radrennen-Klassikers. In Berlin wühlte er sich durch das Bundesarchiv, um die Hintergründe zu verstehen. Jetzt schreibt er die Geschichte für seine Masterarbeit auf.

Von Tom Szyja  
**Kleinmühlungen/Paris** • Seitdem Horst Schäfer im Jahr 2002 das Friedensfahrtmuseum in Kleinmühlungen eröffnet hat, zieht es Besucher aus nah und fern in den Ort im Bördeland. Im vergangenen Sommer verschlug es auch Paul Batcabe-Lacoste aus Frankreich, der Heimat der „Tour de France“, in die heiligen Hallen des Radsportmuseums. Der Grund seines Besuchs: Batcabe-Lacoste studiert Geschichte im Masterstudiengang an der ENS Paris-Saclay in der französischen Hauptstadt. In seiner Abschlussarbeit beschäftigt er sich mit der Friedensfahrt, genauer gesagt mit den Anfängen des Rennens.

Der Titel seiner Masterarbeit lautet „Die Friedensfahrt: Eine Tour de France des Ostens (1952 bis 1957)“. Seit letztem Herbst kämpft er sich durch Archive oder spricht mit Leuten wie Horst Schäfer, um mehr über die Hintergründe des Rennens zu erfahren, das anfangs zwischen dem heutigen Tsche-



Das Friedensfahrtmuseum in Kleinmühlungen markierte für den Studenten Paul Batcabe-Lacoste den Beginn für seine Recherchen zum DDR-Radrennen. Der Franzose interessiert sich vor allem für die Anfänge des Rennens in den 1950er Jahren.

Archivfoto: Robert Gruhne

chien und Polen ausgetragen wurde, später kam Ostdeutschland hinzu. Nun gilt es für den Studenten, seine Erkenntnisse zu Papier zu bringen. „Im September muss ich meine Arbeit abgeben. Ich schätze, dass ich circa 200 Seiten schreiben werde“, sagt Batcabe-Lacoste im Gespräch. Der Master-Student spricht perfekt deutsch, was vermutlich daran liegt, dass er ein deutsch-französisches Gymnasium besucht hat. Ursprünglich wollte er auch in



Paul Batcabe-Lacoste

Deutschland ein Auslandssemester belegen, aber das war ihm pandemiebedingt nicht vergönnt.

Zurück zu seinen Forschungen. „Meine größte Erkenntnis ist eigentlich, wie schnell sich das Radrennen in den 1950er Jahren professionalisiert hat“, erzählt Batcabe-Lacoste. So hätte die DDR-Führung schon früh erkannt, welches Potenzial das Rennen für die Anerkennung der DDR in der internationalen Staatengemeinschaft besaß. „Was ich sehr interessant fand, war zu sehen, wie schnell eine Initiative, die von der höchsten Spitze des Staates mit Walter Ul-

bricht ausgeht, der das Ereignis nutzt, um sich selbst zu inszenieren, zum Beispiel seine Scheinfreundschaft mit Tüve Schur“, erläutert der Geschichtsstudent. Die Friedensfahrt hätte sich sowohl in Sachen Rennorganisation, als in der individuellen Betreuung der Fahrer schnell professionalisiert. Die Sportler hätten eine medizinische Behandlung bekommen und im Winter seien zum Beispiel Ski-Lager organisiert worden.

Die Professionalisierung des Rennens ist auch insofern interessant, da die Veranstalter lange Zeit den Amateur-Status der Fahrer betonten. Dies sollte

auch klar zur Abgrenzung zur „Tour de France“ gelten. Das Profirenne wurde als negatives Beispiel für den kapitalistischen Westen gesehen. „Es klingt zwar widersprüchlich, aber die Veranstalter der Friedensfahrt haben sich die Tour durch Frankreich, was die Organisation betrifft, als Vorbild genommen“, erläutert Batcabe-Lacoste. Aufgrund des Rennens der „Tour de France“ hätten vor allem polnische Organisatoren versucht, in den ehemaligen französischen Kolonien Fahrer für das Rennen in Osteuropa zu begeistern. Diese Bemühungen hätten in Algerien und Marokko gefrucht-

et, von dort reisten Fahrer zur Friedensfahrt nach Europa.

Wie bereits erwähnt, stand für das SED-Regime vor allem das Prestige im Mittelpunkt. Deshalb war es den Machthabern wichtig, dass die DDR-Sportler Erfolge einfuhren. „1954 gab es eine umfassende Untersuchung des Staatlichen Komitees für Sport und Körperkultur, um die Gründe für die schlechten Leistungen der ostdeutschen Mannschaft zu ermitteln“, berichtet Batcabe-Lacoste von seiner Recherche. Das Thema Doping habe zu Beginn noch keine allzu große Rolle gespielt. Zumindest hätte es noch kein „Staatsdoping“ gegeben, wie es später in einigen anderen Sportarten der Fall gewesen ist. Dennoch habe es einzelne Mitarbeiter oder Fahrer gegeben, die bereits über Kenntnisse zum Missbrauch von leistungssteigernden Mitteln gewusst hätten.

Wer mehr über die Arbeit des Geschichtsstudenten erfahren möchte, der kann hoffen, dass Batcabe-Lacoste seine Ausführungen später publiziert. Bevor es soweit ist, spricht der Franzose im Frühjahr in Prag über sein Projekt. Bei der Konferenz der französischen Organisation CEFRES (Centre français de recherche en sciences sociales) spricht er auf der Konferenz mit dem Thema „Mass Gymnastics and Biopolitics in Modern East Central Europe“. Und wer weiß, vielleicht stattet er dem Friedensfahrtmuseum in Kleinmühlungen irgendwann noch mal einen Besuch ab.

**Barby**  
Redaktion:  
Thomas Linßner (tli), Karl-Liebknecht-  
Straße 5, 39249 Barby/Elbe;  
Tel.: 03 92 98/2 62 27  
Fax: 03 92 98/2 62 25  
Thomas.Linssner@t-online.de

# Wolfgang traut sich einen „Überschlag“ auf der Luftschaukel

## Der „Rummel“ kommt heute nur noch selten in die kleinen Städte und Dörfer / Heimatgeschichtler treibt seltene Fotos auf

Von Thomas Linßner  
**Barby** • Der Barbyer Sammler Dieter Schlueter besitzt ein „historisches Foto“, das in den 1950er Jahren aufgenommen wurde. Es zeigt den „Rummel“, der bis Ende der 1960er Jahre auf dem Barbyer Kirchplatz aufbaute.

Die erste erstaunliche Beobachtung, die dem geneigten Betrachter aus heutiger Perspektive auffällt, sind die vielen Kinderwagen. Allein sind bei insgesamt zwei Dutzend Menschen zu sehen, die diesen Bildausschnitt bevölkern. Was ungefähr der damaligen Geburtenfreudigkeit entspricht, als Barby rund 6000 Einwohner zählte. Die jungen Mütter sind mit ihrem Nachwuchs zum „Rummel“ spaziert, der auf dem Kirchplatz gastierte. In einer Zeit ohne Fernseher und mit rauschendem Mittelwelle-Radio ein angenehmer Zeitvertreib.

Der „Rummel“ gliederte sich in der Regel in folgende Geschäfte: Schießbude, Losbude, Kinderkarussell, Luftschaukel und wenn es ganz üppig wurde, bauten die Veranstalter noch ein Kettenkarussell auf.

### Eine Fahrt für 20 Pfennig

Schlueters Fotoausschnitt zeigt rechts ein Kinderkarussell, an dem klobige und selbst gebaute Fahrzeug-Attrappen hängen. Hier tummelten sich hauptsächlich die kleineren Kinder. Die Fahrt kostete - wie auch der Luftgewehr-Schuss oder das Los - 20 Pfennig. Wer mit einer Mark zum „Rummel“ ging, musste sich also gut überlegen, was er damit anstellte. Auf der linken Bildseite ist eine „Sportschaukel“ zu se-

hen, über der eine Blechlampe baumelte und ein Lautsprecher zu sehen ist. Aus letzterem erschallten die Durchsagen des „Personals“ oder Musik von der Konserven. Woher die in den 1950er Jahren kam, wo es kaum Tonbandgeräte gab, ist schwer zu sagen.

In den 60er Jahren wurden die West-Hitparaden rauf und runter gedudelt, dass es den staatlich beauftragten Awaleuten (Awa - Anstalt zur Wahrung der Aufführungs- und Vervielfältigungsrechte, vergleichbar mit der heutigen Gema) schwindelig wurde. Das verordnete Musikverhältnis musste „40 zu 60“ entsprechen. Das heißt, es durften nicht mehr als 40 Prozent West-Titel gespielt werden. Woran sich aber kaum ein Veranstalter hielt.

### Berühmte Schnellfahrten

Die Luft- oder „Sportschaukel“ sprach eher das ältere Publikum an. Zwar brachten sich auch pubertierende Jugendliche magenkrübelnd in Schwung; die wahre Herausforderung war aber die „Überschlagsschaukel“. Eines der drei „Schaukel-Schiffchen“ war so konstruiert, dass man damit rundum schwingen konnte. Was sich aber nur „ganze Kerle“ oder angehende Kosmonauten trauten ... Hände und Füße wurden durch Schlaufen gehalten, damit der mutige Schaukler nicht herausfiel. (Heutige Sicherheitsbeauftragte würden in Schnappatmung verfallen.) Die Obercoolen hatten den Dreh heraus, dass die Schaukel kurz vor dem Kippen ein paar Sekunden auf dem Kopf stand. Zigaretten, Benzinfeuerzeuge oder Porte-



August Füssel aus dem Barbyer Steinweg zog mit einem Karussell durch die Lande. Dessen Antrieb war bereits elektrisch. Das Foto stammt vom Ende der 1930er Jahre.

Sammlung: Schlueter

monnaies mussten vorher gut weg gesteckt sein. Wenn so ein Kerl Überschlag machte, wurde das vom Rummel-Mann über den Lautsprecher kommentiert. Was die Wirkung steigerte und die jungen Damen noch mehr schmachten ließ. Wie sich Dieter Schlueter erinnert, hieß so ein Spezi Wolfgang Zapfke, der nach Feierabend bei den Leuten die Kohlen ins Haus schleppte und damit immer ein paar Mark mehr in der Tasche hatte. Man sah ihn nie ohne seine geliebte schwarze Lederjacke den Rummelplatz betreten.

Damals hieß der Schausteller Scholl. Noch heute sind älteren Barbyern „Scholls berühmte Schnellfahrten“ des Kettenkarussells in Erinnerung. Vermutlich ließ der Maschinist den Motor in höchster Drehzahl laufen. „Scholls Schnellfahrten“ entwickelten sich im Laufe der Zeit zum

Synonym für feuchtfröhliche Feiern, bei denen der Alkohol nicht nur viel, sondern vor allen Dingen schnell getrunken wurde.

### Optimale Verteilung

Das trieb im Rummel-Alltag zuweilen merkwürdige Blüten. Im Sommer 1966 wetteten ein paar Jugendliche, dass es einer von ihnen nicht durchhält, nach zwei Flaschen Obstwein zehn (!) Runden Kettenkarussell zu überstehen. Der Mann schaffte es - wobei sich kurz darauf die Umstehenden sehr betroffen, besser getroffen, zeigten. Der Wein-Pilot entledigte sich nämlich in der vorletzten Runde seines Mageninhaltes. „Scholls berühmte Schnellfahrten“ und die damit verbundenen physikalischen Umstände sorgten dafür, dass dieser „Segen“ eine optimale



Rummel auf dem Barbyer Kirchplatz. Auffällig sind die vielen Kinderwagen. Es sind überwiegend jüngere Frauen, die mit ihren Sprösslingen gekommen sind.



„Kettenfliegerin“ beim Zuchauer Heimatfest 2009. Die kleinen, aber preiswerten Kettenkarussells, findet man heute - wenn überhaupt - nur noch auf dörflichen Festen.

Archivfoto: Thomas Linßner

Verteilung fand.

Ein weiteres Foto, das Dieter Schlueter auftrieb, zeigt einen der ersten Karussell-Besitzer von Barby. August Füssel wohnte im Steinweg und war

mit Karussell und Wohnwagen im Land unterwegs. Das Foto, das laut Schlueter Ende der 1930er Jahre entstand, zeigt seine Frau und die beiden Kinder.