



# DIE FRIEDENSAHRT – SIE „WIRD DAS SEIN, WAS WIR AUS IHR MACHEN“

EINE ANALYSE ZUM GRÖßTEN AMATEUR-  
ETAPPENRENNEN DER WELT IM ZEITRAUM 1950  
BIS 1965

VON ANNE GRABO

# Inhaltsverzeichnis

Einleitung.....	2
Teil I	
1. Allgemeine Beziehung des Sports zur Politik in der DDR.....	4
2. Einordnung der Friedensfahrt als sportliches Ereignis.....	6
3. Symbolik.....	7
3.1 Frieden.....	7
3.2 Zeitpunkt.....	8
3.3 Idee der Fahrt – Völkerfreundschaft.....	9
Exkurs: Das polnische Verhältnis zur BRD.....	10
3.4. Fazit.....	11
4. Planung und Durchführung der Fahrt.....	11
4.1. Organisationsstruktur.....	11
4.2. Weitere politische Ziele: .....	13
4.2.1. Außenpolitische Zielrichtungen.....	13
4.2.1.1. Kampf um die Schaffung einer atomwaffenfreien Zone in Mitteleuropa .....	13
4.2.1.2. Kampf um internationale Anerkennung.....	14
Exkurs: das sportpolitische Agieren der Bundesrepublik.....	16
4.2.2 Innenpolitische Zielrichtungen: .....	19
4.2.2.1. Identifizierung mit dem Staat und Stärkung des Nationalbewusstseins.....	19
4.2.2.2. Menschen für sozialistische Gesellschaftsform begeistern.....	20
4.2.2.3. Legitimation der Führung .....	22
4.3. Rolle der Sportler.....	23
4.3.1. Der Sportler als Held und sozialistische Propagandafigur– das Beispiel Gustav-Adolf Schur...	23
4.3.2. Beweggründe der Sportler.....	26
4.4. Pressearbeit.....	27
Exkurs: die Sprache als Waffe .....	28
5. Umgang mit kritischen Sportlern.....	30
Teil II	
6. Das Selbstverständnis der Sportler.....	33
7. Zuschauer.....	35
7.1.Begeisterung für den Sport.....	35
7.2. Publikumsliebliche.....	36
7.3. Würden Menschen für den Kampf um den Frieden beeinflusst?.....	37
7.4. Nationalstolz.....	37
8. Außenpolitische Wirkung.....	38
8.1. Unterstützung des Anerkennungsprozesses.....	38
8.2. Völkerfreundschaft.....	39
Fazit und Ausblick.....	41
Abkürzungsverzeichnis.....	44
Quellen.....	45
Arbeitsbericht.....	48

## Einleitung

### **Persönlicher Bezug zum Thema**

Ich liebe Sport. Ich brauche Sport. Gerade in der aktuellen Zeit bin ich froh, mich so richtig auspowern zu können. Das macht den Kopf frei!

Ich habe einige Sportarten ausprobiert und bin begeistert beim Radsport geblieben. Mein Verein, und dass sage ich sehr stolz, ist der RSV (Radsportverein) Lutherstadt Wittenberg. Uwe Raab, Weltmeister und 7maliger Friedensfahrtteilnehmer in den 80er Jahren, ist Mitglied in unserem Verein.

Bei der Suche nach einem geeigneten Wettbewerbsthema befasste ich mich mit der Geschichte der Friedensfahrt. Nach einigen Gesprächen in der Familie war für mich klar, dass die Friedensfahrt ein geeignetes Thema sein könnte. Wittenberg war zwar nie Zielort dieses größten Amateuretappenrennen der Welt, aber regelmäßig Durchfahrtsort auf der Strecke Leipzig-Berlin/Berlin – Leipzig. Bereits bei der Nennung der „Friedensfahrt“ leuchteten bei meinen Gesprächspartnern die Augen, jeder hatte eine Verbindung zu diesem Rennen. Die „steile Wand von Meerane“ war jedem, ob völlig sportuninteressiert oder überzeugter Fußballfan, ein Begriff. Um einen Bezug zum Wettbewerbsthema herzustellen, wird es Schwerpunkt meiner Arbeit sein, die Beziehung dieser Radsportveranstaltung zur gesellschaftlichen und vor allem politischen Situation in der DDR herauszuarbeiten. Bei der Sichtung erster Unterlagen zur Friedensfahrt stieß ich in einem Protokoll über die Vorbereitung des Radrennens auf eine Bemerkung: „[...] denn die Friedensfahrt wird das sein, was wir aus ihr machen“<sup>1</sup>. Daraus entwickelte ich meine Forschungsfragen: Was wollte man aus ihr machen? Wie wollte man dies erreichen? Was haben die verschiedenen Beteiligten in der Friedensfahrt gesehen bzw. „aus ihr gemacht“?

Auch dem Phänomen der „leuchtenden Augen“ wollte ich auf die Spur kommen. Denn hieran wird deutlich, dass die Friedensfahrt enorme Strahlkraft besaß und tiefe Wirkung bei Zeitzeugen hinterließ. Vor allem persönliche Erinnerungen von Zeitzeugen sollten mir hier helfen, die Begeisterung hinter dem Phänomen „Friedensfahrt“ zu verstehen.

### **Eingrenzung des Themas**

Die Recherche konzentriert sich auf die Jahre 1950 bis 1965. Die zeitliche Einschränkung begründet sich mit dem Zeitpunkt der erstmaligen Teilnahme ostdeutscher Rennfahrer an der Friedensfahrt 1950. 1965 gelang dem DDR-Sport der Durchbruch hinsichtlich seiner internationalen Anerkennung und wurde daher als sinnvolles Enddatum gewählt.

Eine örtliche Eingrenzung war erschwert, da regionale Archive nicht genutzt werden konnten. Die Auswertung zentraler Beschlussvorlagen kann aufgrund des allgemeinverbindlichen Charakters auf den regionalen Kontext übertragen werden. Eingebunden wurden regional beziehbare Zeitungen. Auch wurde die persönliche Erlebniswelt von Zeitzeugen aus der Region Wittenberg in den Mittelpunkt gerückt.

Für den ersten Teil der Arbeit standen mir einige wenige Digitalisate aus dem Bundesarchiv zur Verfügung. Seitens des Landesarchivs stand kein Datenmaterial zur Verfügung. Aufgrund des eingeschränkten Quellenmaterials werden Beschlüsse des Organisationskomitees nur exemplarisch ausgewertet, machen grundlegende Strukturen dennoch deutlich und die verfolgten Ziele sowie sportpolitischen Hintergründe werden sichtbar.

---

<sup>1</sup> Schlusswort des Vorsitzenden Manfred Ewalds auf der Sitzung des Organisationskomitees am 24.03.1955, Bundesarchiv, DR 2/6162

Die Strukturen des Sportsystems in der DDR sind nicht Inhalt dieser Arbeit. Herausgearbeitet wurde die spezifische Verbindung der Friedensfahrt zu den politischen Zielen der DDR-Führung und deren Umsetzung.

Die Darstellung der Beziehungsstruktur des (Leistungs-)Sports zur Politik des Staates dient als Einstieg in die Thematik, um die Verbindung Sport - Politik sichtbar zu machen. Im Rahmen dieser Arbeit können dabei nur die für die weitere Betrachtung notwendigen wesentlichsten Strukturen herausgearbeitet werden. Die Beschreibung der Friedensfahrt im Allgemeinen rundet den Einstieg in das Thema ab und dient der ersten Orientierung.

Innerhalb von Originaldokumenten, historischen sowie zeitgenössischen Darstellungen und selbst durchgeführten Interviews wurde eine Analyse zu den aufgestellten Leitfragen durchgeführt. Weil gerade der Sport als Träger von Emotionen bekannt ist, deren Abbildung in schriftlichen Quellen kaum möglich ist, stellten Zeitzeugengespräche eine wichtige Informationsquelle dar. Die aus den Interviews gewonnen Aussagen können schon allein aufgrund ihres subjektiven Charakters nicht allgemeingültig sein. Zudem konzentrierte sich die Wahl der Interviewpartner vor dem Hintergrund der derzeitigen coronabedingten Einschränkungen auf den Familien- und vereinzelt auch Vereinsrahmen.

Als unterstützende Expertenquelle konnte ich Mitarbeiter des Friedensfahrt-Museums Kleinmühlingen gewinnen.

# Teil I

## 1. Allgemeine Beziehung des Sports zur Politik in der DDR - „nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck“

Im Rahmen der Neuorganisation des gesellschaftlichen Lebens nach Ende des 2. Weltkrieges wurden bestehende Sportvereine in ganz Deutschland zunächst aufgelöst<sup>2</sup>, um die Entmilitarisierung des Sportwesens durchzusetzen. Es folgten Neugründungen lokaler Sportorganisationen auf Kreisebene. In der sowjetischen Besatzungszone (SBZ) war beim Neuaufbau eine eigenständige Entwicklung von unpolitischen Strukturen durch die Sportler nicht gewünscht. Vielmehr wurde der gesamte Sportbetrieb der am 7.03.1946 gegründeten Jugendorganisation Freie Deutsche Jugend (FDJ) angegliedert und am 1.10.1948 in den Deutschen Sportausschuss (DS) überführt.

Unter der Losung „Sportler sein ist gut / Sportler und fortschrittlicher Mensch sein ist besser“<sup>3</sup> wurde die Sportbewegung zur aktiven Mitarbeit in Staat und Gesellschaft verpflichtet. Der Sport war „nicht Selbstzweck, sondern Mittel zum Zweck“<sup>4</sup>.

Der Deutsche Sportausschuss stellte für den gesamten Sportbereich das zentrale Leitungsorgan dar und war selbst der FDJ gegenüber berichtspflichtig.

Mit der Einschätzung: „es gibt nicht wenige Beispiele, in denen verantwortliche Funktionäre der Partei nicht nur vor der reaktionären Argumentation vom `unpolitischen Sport` oder `Sport ohne Politik` zurückweichen, sondern sich selbst als Verfechter dieser reaktionären Thesen aufwerfen“<sup>5</sup> ist erkennbar, dass das Politbüro den Sport als politisches Instrument ansah. Durch Beschluss des Politbüros am 08.04.1949 wurde die stärkere politische Anleitung und Kontrolle des Sports dann beschlossen. Diese Aufgabe wurde an die ebenfalls SED-geführte Massenorganisation FDGB und FDJ übertragen. Mit dieser Übertragung der Führungsaufgabe geriet der Sport unter den dominierenden Einfluss von kommunistischen Funktionären.

Die politisch angeleiteten kommunalen Sportgruppen wurden 1950 aufgelöst. Den sportlichen Schwerpunkt verlagerte man in die Betriebe. Dies diente zum einen der Zentralisierung, zum anderen der besseren Lenkung und Kontrolle. Grundeinheiten des Sportsystems wurden nun die Betriebssportgemeinschaften (BSG). Nach sowjetischem Vorbild wurden diese politisch gesteuerten Körperschaften in 16 gewerkschaftliche Sportvereinigungen zusammengefasst, die die verschiedenen Wirtschaftsbereiche abbildeten.<sup>6</sup> Die Mitgliederzahlen der BSGen stiegen stetig. Größere Sportvereinigungen bildeten daher ab Herbst 1954 Sportclubs (SC), in denen die zur Leistungsspitze zählenden Sportler gezielt gefördert wurden.

Neben der politischen Führung war auch die Förderung des Sports, insbesondere des Leistungssports ein wichtiges Ziel der Partei. Damit sollte auch auf dem medienwirksamen Gebiet des Sports die

---

2 Direktive 23 des Kontrollrats Ende Dezember 1945

3 Kluge, Volker: Das Sportbuch DDR, Eulenspiegel Verlag Berlin 2004. S.7

4 Auszug aus der Rede des Vorsitzenden der FDJ Erich Honecker auf der Gründungstagung des Deutschen Sportausschusses (DS) am 1.10.1948, Deutsches Sport-Echo, 04.10.1948

5 Anlage 2 zum Protokoll Nr. 15 des Politbüros vom 08.04.1949: Betr.: Verbesserung der Arbeit des Deutschen Sportausschusses, SAPMO DY 30/IV2/2/15 aus Braun, Jutta / Teichler, Hans Joachim (Hg.): Sportstadt Berlin im Kalten Krieg „Prestigekämpfe und Systemwettstreit“, Ch. Links Verlag, Berlin; Aufsatz von Teichler, Hans Joachim: Sport unter Führung der Partei – Die frühen sportpolitischen Weichenstellungen der SED, S. 45

6 Die erste BSG wurde 1948 im Leuna-Werk gegründet und nannte sich „Chemie“, Link: <https://www.tsv-leuna.net/sites/historie.php>, zuletzt besucht: 13.02.21. „Aufbau“ war z.B. der Name der Bauindustrie. Namen spiegeln auch staatspolitische Ideologie wider

„Überlegenheit des Sozialismus“ demonstriert werden<sup>7</sup>. Die DDR setzte sich das Ziel, „die deutschen Bestleistungen und Rekorde zu erreichen und sie zu überbieten“<sup>8</sup>. Wesentliches Strukturmerkmal der Sportpolitik der DDR blieb daher die Fixierung auf den leistungssportlichen Erfolg.

Der Sport diene bewusst der Verwirklichung gesamtpolitischer Ziele. Und so „genießt der Sport die vollste Unterstützung der staatlichen und gesellschaftlichen Organe. [...] Eine Politik, die ausschließlich der Sache des Friedens, der Verständigung der Völker untereinander dient, [ist] für die Jugend aller Länder die beste Politik [...]. Deshalb erhält auch der Sport in unserem Lande eine besondere Förderung“<sup>9</sup> wird es im Rahmen der Eröffnungsfeierlichkeiten zur Friedensfahrt 1961 ausgedrückt.

Mit dem Jugendgesetz von 1950<sup>10</sup> erhielt der Sport seine erste staatsrechtliche Grundlage. In diesem Zusammenhang erfolgte auch die Gründung der „Deutschen Hochschule für Körperkultur“ (DHfK) in Leipzig am 22.10.1950, wo die sportliche Förderung und Entwicklung des Sports sowohl zentralisiert als auch intensiviert wurde. Zahlreiche Spitzensportler, darunter auch viele Amateur-Radsportler (Schur, Ampler, Hagen, Lörke) konnte man nun von ihren Betrieben zur DHfK delegieren und damit aus der meist körperlichen Arbeit in den Betrieben herausnehmen und dafür sorgen, dass das Trainingspensum optimal erfüllt und Trainingspläne umgesetzt werden konnten. Schur selbst erinnert sich auch an die positive Wirkung einer starken Trainingsgruppe: "Wir waren ja auch eine starke Gruppe mit Eckstein, Adler und all den anderen, wir waren eine Truppe, da mussten sich die andern festhalten. Aber wir haben natürlich auch saustark trainiert."<sup>11</sup> Gleichzeitig ermöglichte man den Sportlern eine Hochschullaufbahn und konnte die im Sozialismus durchlaufenen Entwicklungswege in ein positives Licht rücken.<sup>12</sup> Auch Sportmediziner und Sportfunktionäre wurden an der DHfK ausgebildet.

Der DS musste wesentliche seiner Kompetenzen an das 1952 gegründete „Staatliche Komitee für Körperkultur und Sport“ (STAKO) unter Leitung von Manfred Ewald abgeben. Insbesondere das Leistungssportsystem, dazu zählten von nun an auch Kinder- und Jugendsportschulen sowie Sportclubs, wurde durch das STAKO weiter aufgebaut.<sup>13</sup> Beim DS verblieb der Bereich „Agitation und Propaganda“ sowie „West-Arbeit“, um auf die Bundesrepublik einzuwirken.<sup>14</sup>

Die bis 1990 bestehend bleibende Struktur wurde erreicht, als die Aufgaben des DS auf den „Deutschen Turn- und Sportbund“ (DTSB) mit dessen Gründung im April 1957 auf diesen übergingen. Die Leitung blieb zentral. Laut Statut des DTSB blieb es bei der „Führung der Arbeiterklasse und ihrer

---

<sup>7</sup> Braun, Jutta / Teichler, Hans Joachim (Hg.): Sportstadt Berlin im Kalten Krieg „Prestigekämpfe und Systemwettstreit“, Ch. Links Verlag, Berlin; Aufsatz Teichler, Hans Joachim: Sport unter Führung der Partei – Die frühen sportpolitischen Weichenstellungen der SED

<sup>8</sup> (Kommission zur Untersuchung der Arbeit der leitenden Organe der demokratischen Sportbewegung. SAMPO DY JIV2/3/417 aus Teichler, Hans Joachim: Sport unter Führung der Partei – Die frühen sportpolitischen Weichenstellungen der SED S.

<sup>9</sup> Ansprache des Ministerratsmitglied Paul Scholz im Rahmen der Friedensfahrt 1961, ND vom 13.05.61

<sup>10</sup> „Gesetz über die Teilnahme der Jugend auf Aufbau der Deutschen Demokratischen Republik und die Förderung der Jugend in Schule und Beruf, bei Sport und Erholung vom 8.02.1950, veröffentlicht im Gesetzblatt der DDR am 21.02.1950

<sup>11</sup> <https://www.mdr.de/zeitreise/weitere-epochen/zwanzigstes-jahrhundert/taeve-schur-lebensgeschichte-100.html>, zuletzt besucht. 17.01.21

<sup>12</sup>: Insbesondere bei Schur sind die Spezialisierungen, die durch den sozialistischen Bildungsweg ermöglicht wurden kaum zählbar: vom Schlosser, zum technischen Zeichner, Brunnenbauer, studierten Trainer

<sup>13</sup> zu den Privilegien der Leistungssportler gehörten z.B. auch zusätzliche Lebensmittel, vgl. Arbeitsprotokoll des Sekretariats des ZK v. 13.4.1953, SAMPO DY 30/JIV2/3/A-358 aus Braun, Jutta / Teichler, Hans Joachim (Hg.): Sportstadt Berlin im Kalten Krieg „Prestigekämpfe und Systemwettstreit“, Ch. Links Verlag, Berlin, S. 56 und ist deshalb erwähnenswert, weil es bis 1958 noch festgeschriebene Zuteilungen/Lebensmittelkarten für die Bevölkerung gab

<sup>14</sup> Kluge, Volker: Das Sportbuch DDR, Eulenspiegel Verlag Berlin 2004, S. 14

Partei“ (also der SED)<sup>15</sup>. Dies bedeutet, dass auch der DTSB als parteinahes Sportgremium an Beschlüsse des Politbüros/ ZK der SED gebunden blieb.<sup>16</sup>

An dieser Beschreibung ist erkennbar, dass der Sport fest in das politische Gefüge der SED-Führung eingebunden war. Beschlüsse und Richtlinien des Politbüros/ZK der SED als oberste Parteigremien bestimmten die Entwicklung des Sports und kontrollierten diesen gleichzeitig. Deutlich wird hier auch das Abhängigkeitsverhältnis des Sports zur Partei. Durch die bestehende Weisungsbefugnis der SED-Führung konnte der Sport im Allgemeinen, und der Leistungssport aufgrund seiner internationalen Strahlkraft im Besonderen für die Umsetzung politischer Zielrichtungen genutzt werden.

Die Realisierung der sportpolitischen Beschlüsse erfolgte hierbei im Wesentlichen durch den DTSB. Dem DTSB als zentrale Institution oblag es dabei vorrangig, den Leistungssport als medienwirksames Werbeinstrument des Sozialismus zu fördern und weiterzuentwickeln.

Die Friedensfahrt stellte als internationales Großsportereignis auf dem Gebiet des Spitzenradsports eine gute Projektionsfläche für die DDR-Sportpolitik dar. Die konkrete Einflussnahme der Politik soll nun analysiert werden.

## **2. Entstehung und Einordnung der Friedensfahrt als sportliches Ereignis**

Die Friedensfahrt war ein Radrennen, welches ab dem Jahr 1948 eine Idee von zwei Sportjournalisten umsetzte. Über Start- und vor allem den prestigeträchtigeren Zielort konnte zunächst keine Einigung erzielt werden. Beide Journalisten favorisierten als Zielort ihre jeweilige Hauptstadt Prag bzw. Warschau. Daher entschied man sich, 1948 zwei Rennen parallel zu veranstalten. Sowohl Prag wurde vom Startpunkt Warschau aus angefahren, als auch umgekehrt Warschau von Prag aus.

Als Initiator der Sportveranstaltung werden in verschiedenen Presseerzeugnissen die Sportredaktionen der polnischen Zeitung *Głos Luda* (später umbenannt in *Trybuna Ludu*) und der tschechische Zeitung *Rude Pravo* genannt<sup>17</sup>. Bereits bei den ersten Überlegungen, ein solches Rennen durchzuführen, stand der Gedanke im Vordergrund, damit ein Zeichen für die Völkerfreundschaft dieser beiden Länder zu setzen.

Das Reglement der Friedensfahrt griff diese Ideen auf und so lautet der 1. Absatz:

„La Course Internationale de la Paix contribue à l'affermissement de l'amitié et de la collaboration entre les peuples, à la solidarité internationale des sportifs et à la propagation du sport cycliste.“<sup>18</sup>

„Die internationale Friedensfahrt trägt zur Stärkung der Freundschaft und der Zusammenarbeit zwischen den Völkern, zur internationalen Solidarität der Sportler und zur Verbreitung des Radsports bei.“

Ab 1950 nahmen auch Radsportler aus der DDR am Rennen teil.

Ab dem Jahr 1952 trat die DDR als Mitveranstalter bei und von nun an verband die Fahrt in wechselnder Streckenführung die Hauptstädte der nun drei teilnehmenden Staaten Polen, Tschechoslowakei und DDR. Die Streckenlänge vergrößerte sich damit auf bis zu 2568 km im Jahr 1963, das Radrennen umfasste nun rund 12-16 Etappen.

---

<sup>15</sup> s. Die Grundsätze und Ziele des DTSB-Statuts bei Bernett: Körperkultur, S. 145 aus Braun, Jutta / Teichler, Hans Joachim (Hg.): Sportstadt Berlin im Kalten Krieg „Prestigekämpfe und Systemwettstreit“, Ch. Links Verlag, Berlin; Aufsatz von Teichler, Hans Joachim: Sport unter Führung der Partei – Die frühen sportpolitischen Weichenstellungen der SED, S. 63

<sup>16</sup> die führende Rolle der SED wurde 1968 in der Verfassung festgeschrieben

<sup>17</sup> gemeinsames dreisprachiges Programmheft zur VIII. Friedensfahrt, Redaktor Rogowski, Zbigniew K., 1955

<sup>18</sup> Reglement aus dem Jahr 1960

Die Friedensfahrt in dieser Organisationsstruktur fand statt bis zum Jahr 1990. Eine Wiederbelebung erfolgte in den 90er Jahren. Die Friedensfahrt im Jahr 2006 sollte jedoch die letzte sein. Insofern ist die Friedensfahrt inzwischen ein historisches, ein abgeschlossenes Kapitel.

Es nahmen durchschnittlich 15-18 nationale Sechserteams teil. Neben den Veranstalterländern waren unter den Gästen weitere osteuropäische Mannschaften, aber auch regelmäßig die westlichen Radsportnationen Frankreich, Holland und Belgien sowie England, Finnland, Schweden, Norwegen. Auch Indien (erste Teilnahme 1954, sportlich weit abgeschlagen), Ägypten (Teilnahme 1955 und 1956) und Australien (1963) nahmen jahresweise teil.

Streckenlänge und Dauer der Fahrt machten es zum „bedeutendsten und schwersten Etappenrennen für Radamateure“ (laut Aussage des damaligen Präsidenten des Internationalen Radsportverbandes UCI, dem Franzosen Achille Joinard)<sup>19</sup>

Die Besonderheit der Friedensfahrt gegenüber der für Profi-Sportler stattfindenden Tour de France (Frankreich) als auch des Giro d' Italia (Italien) war, dass das Rennen nicht auf dem Gebiet eines Landes, sondern durch 3 benachbarte Länder führte. Darüber hinaus war sie eine Radsportveranstaltung für Amateure. Insofern standen kommerzielle Interessen bei den Veranstaltern nicht im Vordergrund.

Die Friedensfahrt stellte ab 1952 das erste internationale sportliche Großereignis auf dem Gebiet des neu gegründeten Staates DDR dar.

### 3. Symbolik

#### 3.1. Frieden

Zunächst wurde die Fahrt als „Internationale Radfernfahrt für den Frieden“ bezeichnet. Ab 1950<sup>20</sup> setzte sich der griffigere Name „Friedensfahrt“ durch. Wenn sportliche Veranstaltungen nicht „immer auch eine symbolische und politische Bedeutung“<sup>21</sup> hätten, weist die Bezeichnung „für den Frieden“ bereits auf das Anliegen hin.

Der Rahmenagitationsplan für das Jahr 1955 stellt dabei klar, dass jedem Beteiligten bewusst sein muss bzw. bewusstmacht werden muss, dass die Friedensfahrt „zugleich eine Fahrt für den Frieden ist“. Der Unterschied zu jedem anderen großen Rennen ist, „daß es hier nicht nur um Sieg oder Niederlage eines Fahrers oder einer Mannschaft geht, sondern daß alle Teilnehmer dieser Fahrt gemeinsam eine Etappe auf der großen Straße, die zu Frieden, Glück und Wohlstand aller Völker führt, siegreich zurückgelegt haben.“<sup>22</sup> Die Fahrt sollte als Metapher für die Völkerfreundschaft aller Nationen und Menschen wahrgenommen werden.

Die Friedenssymbolik wurde insbesondere durch das Motiv der Friedensfahrt, der Friedenstaube<sup>23</sup> von Pablo Picasso aufgegriffen. Ab 1950



<sup>19</sup> [http://friedensfahrt-info.de/ff\\_start.html](http://friedensfahrt-info.de/ff_start.html)

<sup>20</sup> Programmheft zur 54. Friedensfahrt 2001, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 2001, S.41

<sup>21</sup> APuZ vom 21.06.2004, S. 2

<sup>22</sup> aus dem Rahmenagitationsplan 1955 aus DR 2/6162

<sup>23</sup>Link: <http://discommando.de/bmblog/media/blogs/blog/radsport/logo.jpg?mtime=1458644200>



wurde die weiße Taube im Abzeichen der Fahrt aufgenommen.<sup>24</sup> Zum Start und zur Etappenankunft zählte es regelmäßig, dass mit Eintreffen der Fahrer im Stadion Friedenstauben aufstiegen. Auch die Friedensfahrt-Teilnehmer wurden als „Sendboten des Friedens“<sup>25</sup> betrachtet.

Die Strahlkraft als Friedensfahrt ging weit über einfache symbolische Wirkung hinaus.

Hierzu bediente man sich der Überlegung, dass Sport nur auszuüben sei, wenn die entsprechenden ideologischen Ziele der Politik erreicht werden. Den mehrmaligen Friedensfahrtteilnehmer, frischen Radweltmeister und gerade gewählten Volkskammerabgeordneten Schur lässt man daher 1958 sagen: „Als Volkskammerabgeordneter sehe ich deshalb meine Aufgabe [auch][...] darin, [...] dafür zu sorgen, daß ein neues Massenmorden verhindert wird. Nur im Frieden können wir unseren Sport ausüben. Deshalb ist es die erste Pflicht, für die Festigung des Friedens zu kämpfen“<sup>26</sup>.

Hier deutet sich bereits an, dass die Friedensfahrt auch für die politische Beeinflussung in Anspruch genommen wurde. Die folgenden Kapitel untersuchen diesen Aspekt detaillierter.

### 3.2. Zeitpunkt

Der Zeitpunkt der Friedensfahrt wurde bewusst gewählt. Die Fahrt startete regelmäßig um den 1. Mai als „Internationaler Kampf- und Feiertag der Werktätigen für Frieden und Sozialismus“<sup>27</sup>. Der auch in der etwa 2 Wochen dauernden Fahrt liegende 8. Mai wurde vom Vorsitzenden des Organisationskomitees des Jahres 1955 Ewald als „wichtigen politischen Tag“<sup>28</sup> bewertet. Dieser „Tag der Befreiung des deutschen Volkes vom Hitlerfaschismus“ wurde nicht nur als Tag der Befreiung gewürdigt, sondern diente vorrangig der Ehrung der Sowjetarmee. Bei der Organisation der Friedensfahrt wurde dieser Tag häufig als Ruhetag angesetzt. So war es möglich, an diesem Tag Veranstaltungen zum Ruhme der Sowjetunion in die Organisation einzubinden. Hierbei handelte es sich u.a. um Großkundgebungen an den jeweiligen Etappenorten. Diese Veranstaltungen konnten in die Berichterstattung über das Etappenrennen aufgenommen werden und erreichten auch politikuninteressierte Bevölkerungsschichten. Auch die „Woche der deutsch-sowjetischen Freundschaft“ konnte im Rahmen der Friedensfahrt (so 1958) in den Blickpunkt gerückt werden.

Für Radsportler stellte der Zeitpunkt eines solch schweren und langen Rennens in der Frühphase der Freiluftsaison eine enorme Herausforderung dar. Insbesondere die Amateurradsportler aus skandinavischen Ländern hatten aufgrund der dortigen Witterungsverhältnisse sehr kurze vorbereitende Trainingszeiten auf der Straße.

Regelmäßig wurden Etappen von regelrechtem Unwetter bestimmt. Regen, Hagel und eisige Kälte waren Anfang Mai nicht unwahrscheinlich. Im Jahr 1953 kamen aufgrund der extrem schlechten Witterungsverhältnisse nur 38 von 93 Fahrern im Ziel an.<sup>29</sup> Erkennbar wird hieran bereits, dass politischen Interessen Vorrang vor sportlichen Gesichtspunkten eingeräumt wurde.

Ab 1963 verschob man die Fahrt zumindest um eine Woche nach hinten. Mit diesem Kompromiss konnte der politisch genutzte 8. Mai weiter mit der sportlichen Veranstaltung in Verbindung gesetzt

---

<sup>24</sup> Programmheft zur 54. Friedensfahrt 2001, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 2001, S. 41

<sup>25</sup> so nachzulesen im Programmheft zur Stadionankunft in Berlin vom 08. Mai 1958

<sup>26</sup> Klimanschewsky, Adolf: Täve - Das Lebensbild eines Sportlers unserer Zeit, Sportverlag Berlin, 4. Auflage von 1959, S. 37

<sup>27</sup> Anm.: im Gegensatz zum 8. Mai war der 1. Mai ein gesetzlicher Feiertag in der DDR. Dennoch bestand eine Pflicht zur Teilnahme an Maidemonstrationen, Zeitzeugin Gerlinde Grabo

<sup>28</sup> DR 2/6162

<sup>29</sup> Programmheft zur 52. Friedensfahrt 1999, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 1999, S. 49

werden. Deutlich wird hieran aber auch die Bedeutung der Beziehung zur Sowjetunion, da man den „Tag der Befreiung durch die Sowjetunion“ weiter für politische Agitation nutzen wollte<sup>30</sup>.

### 3.3. Idee der Fahrt - Völkerfreundschaft

Die Besonderheit der Fahrt lag auch in der Streckenführung durch 3 benachbarte Länder.

Die politische Führung der DDR verfolgte mit der Einbindung als Mitorganisator der Fahrt und der Ausweitung der Zweiländer- zur Dreiländerrundfahrt insbesondere das Ziel, ein gutes Verhältnis zu den Nachbarländern aufzubauen und zu fördern<sup>31</sup>. Dagegen wehrte sich die DDR-Führung beharrlich, letztlich jedoch erfolglos, als die UdSSR die Einbindung als Gastgeber einforderte. 1985., anlässlich des 40. Jahrestages der Befreiung vom Faschismus durch die Sowjetarmee, wurde die Streckenführung erweitert, 3 Etappenabschnitte wurden in der Region um Moskau ausgetragen<sup>32</sup>.

Eine ausführliche multilaterale Analyse ist an dieser Stelle nicht möglich. Jedoch muss kurz, teilweise beispielhaft, auf die zwischenstaatlichen Beziehungen der DDR zu den Nachbarländern Polen und Tschechoslowakei eingegangen werden.

Nach dem Ende des 2. Weltkrieges war ein vertrauensvolles Miteinander der 3 Länder Polen, Tschechoslowakei und der DDR nicht selbstverständlich.

Polen und die Tschechoslowakei gehörten zu den Ländern, die unter Hitlers Expansionspolitik besonders leiden mussten. Die Gräueltaten Hitlerdeutschlands, das in Polen keine „konventionelle Besatzungspolitik“, sondern vielmehr einen „völkischen Vernichtungskrieg“<sup>33</sup> führte, sorgten dafür, dass die Einstellung gegenüber Deutschen von Hass geprägt war.

Auch die Bevölkerung der Tschechoslowakei hatte nach der Annexion durch Hitlerdeutschland viel Leid erfahren müssen. Reinhard Heydrich, aus Halle/S. stammend, führte als „Schlächter von Prag“ ein grausames Regiment. Die „entsetzliche(n) Massaker“ in den Dörfern Lidice und Ležáky<sup>34</sup> brannten sich in die Erinnerung ein wie viele weitere Taten. Polen und Tschechen hatten also allen Grund, Deutsche am Weltkriegsende zu hassen.<sup>35</sup>

Doch nicht nur die Kriegshandlungen, auch die durchgesetzten Grenzverschiebungen und Umsiedlungen nach dem Ende des Weltkrieges führten zu weiteren Verwerfungen.

Als nach dem Krieg Gräueltaten der Nazis öffentlich wurden, schlug die Stimmung selbst in dem von Tschechen und Deutschstämmigen freundschaftlich bewohnten Sudetenland um.<sup>36</sup> Bei den nach Kriegsende ausgelösten Vertreibungen wurden ganze Dörfer mit deutschstämmiger Bevölkerung mit offenen Viehzügen und unbekanntem Ziel abtransportiert. Dennoch waren die Deutschen schon froh,

---

<sup>30</sup> Als es 1986 wenige Tage vor Beginn der Friedensfahrt zur Reaktorkatastrophe Tschernobyl kam, wurde an einem Start der Fahrt in Kiew festgehalten, eine etwaige Gesundheitsgefahr der Beteiligten wurde gegenüber dem Prestige hintenangestellt. Programmheft zur 57. Friedensfahrt 2004, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 2004, S 44

<sup>31</sup> DR 2/6505

<sup>32</sup> Programmheft zur 57. Friedensfahrt 2004, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 2004, S. 42

<sup>33</sup> Brier, Robert: Der polnische Westgedanke. Digitale Osteuropa-Bibliothek: Geschichte 3 (2003), gelesen unter <https://epub.ub.uni-muenchen.de/546/1/brier-westgedanke.pdf>, S. 17, zuletzt besucht 23.11.20

<sup>34</sup> Montag, Andreas „Erinnern ohne Hass“, Mitteldeutsche Zeitung vom 16.11.2020, S. 19

<sup>35</sup> Seton-Watson, Hugh: Rußland und Osteuropa, Propyläen Weltgeschichte Band 10, S. 190

<sup>36</sup> Ilse Seifert, Jg. 1934 erinnert sich an das Tragen weißer Armbinden und extra markierten Lebensmittelkarten. Ähnliche Stigmatisierung, leider noch schlimmeres, hatte man während des Krieges Juden zugemutet

dass die Viehwaggons nicht in Richtung Theresienstadt führen<sup>37</sup>. Gleichzeitig war die durch die Benes-Dekrete ausgelöste Flucht bei Deutschen „ein Trauma, das tief“ saß<sup>38</sup>.

Um das Verhältnis zur Tschechoslowakei nicht zu belasten, wurde in der DDR nicht über die Vertreibung gesprochen. Und so gab auch offiziell keine Vertriebenen, sondern nur „Umsiedler“. Gemeinsame Treffen ehemaliger Bewohner des Sudetenlandes wurden durch Staatssicherheit argwöhnisch beobachtet und führten zu Befragungen. Für einige war dies bereits ein Grund, diesen Treffen dann fernzubleiben.<sup>39</sup>

Auf polnischem Gebiet war es nach Kriegsende die unnachgiebige Forderung der russischen Führung auf der Potsdamer Konferenz, dass es zwischen der Sowjetunion, Polen und Deutschland zu einer Westverschiebung der Grenzen kam<sup>40</sup>. Die Vertreibung der Deutschen aus den Polen neu zugesprochenen Gebieten und die Inbesitznahme erfolgte durchaus als „Rache“ an der deutschen Besatzungs- und Vernichtungspolitik und vertiefte den durch „deutsche Schuld“ bestehenden Graben nochmals<sup>41</sup>.

Die Vertreibung der Deutschen nach dem Ende des 2. Weltkrieges rechtfertigte man zwar als „natürlichen Prozess“, der durch die „Fremdheit“ der Deutschen im Osten begünstigt worden sei<sup>42</sup>. Dennoch war Unsicherheit über die politische Zukunft ihrer Westgebiete in den Nachkriegsjahren bei den Polen weiter vorhanden.

Als mit Gründung der DDR ein deutscher „Arbeiter- und Bauernstaat“ Verbündeter der Volksrepublik Polen wurde, wurde das Verhältnis zu den Deutschen differenzierter betrachtet. Entgegen der früher verbreiteten „Überzeugung, der deutsche Nationalcharakter sei unwiderruflich und ausnahmslos vom `Eroberungsstreben` durchdrungen“<sup>43</sup>, wurden die Äußerungen mit Blick auf den Nachbarstaat DDR ab dem Jahr 1949 deutlich positiver. Misstrauen blieb jedoch bis weit in die 70er Jahre allgegenwärtig<sup>44</sup>.

Die Gründung der DDR wurde auch dadurch positiv bewertet, dass „angesichts [...] der Anerkennung der Grenze zu Polen zwischen `guten und schlechten Deutschen` zu unterscheiden“<sup>45</sup> war.

### **Exkurs: Das polnische Verhältnis zur BRD**

Das polnische Verhältnis zur BRD blieb auch über das Jahr 1949 weiter misstrauisch. Denn der polnischen Regierung war bewusst, dass durch die Westverschiebung Gebiete zur Disposition standen, die - als zentrale Kraftquelle Preußens bei der Gründung des Deutschen Reiches - eine zentrale Bedeutung für die Geschichte Deutschlands hatten<sup>46</sup>. Genau damit begründeten westdeutsche Traditionsverbände und Landsmannschaften ihre Forderungen nach Rückgabe ehemaliger Ostgebiete der Deutschen. „Mit der Bundesrepublik Deutschland [war] ein Staat

---

<sup>37</sup> Interview mit Ilse Seifert, vom 31.01.2021

<sup>38</sup> Montag, Andreas „Erinnern ohne Hass“, Mitteldeutsche Zeitung vom 16.11.2020, S. 19

<sup>39</sup> Anm.: Bereits das Befragen wurde als Wink gewertet, dass diese Treffen ungewünscht waren. Unerheblich war, dass es sich um Treffen ganz ähnlich einer Familienfeier handelte, bei denen man mit seinen ehemaligen Sudetenbekannten alte Erinnerungen austauschte. Interview mit Frau Seifert vom 31.01.2021

<sup>40</sup> Mann, Golo: Neuzehnhundertfünfundvierzig, Propyläen Weltgeschichte Band 10, S. 35

<sup>41</sup> ebenda

<sup>42</sup> Brier, Robert: Der polnische Westgedanke, Digitale Osteuropa-Bibliothek: Geschichte 3 (2003), gelesen unter <https://epub.ub.uni-muenchen.de/546/1/brier-westgedanke.pdf>, zuletzt besucht 23.11.20, S. 61

<sup>43</sup> so geäußert durch Bogdan Suchodolski oder Witold Jakóbczyk noch 1945 und 1946 aus Brier, Robert: Der polnische Westgedanke, Digitale Osteuropa-Bibliothek: Geschichte 3 (2003), Link: <https://epub.ub.uni-muenchen.de/546/1/brier-westgedanke.pdf> (zuletzt besucht 23.11.20), S. 72

<sup>44</sup> So schildert Gerhard Wildgrube, dass das auf polnischen Baustellen offiziell gute Verhältnis zu deutschen Ingenieuren mit Arbeitsende schlagartig endete.

<sup>45</sup> Brier, Robert: Der polnische Westgedanke, Digitale Osteuropa-Bibliothek: Geschichte 3 (2003), S. 77

<sup>46</sup> ebenda, S. 52

entstanden, der die rechtliche Nachfolge des Deutschen Reiches angetreten und sich die territoriale Restitution dieses Staates<sup>47</sup> zum verfassungsmäßigen Ziel gesetzt hatte. Noch dazu wurde angesichts des sich zuspitzenden Kalten Krieges auch immer lauter über eine Wiederbewaffnung Deutschlands nachgedacht.<sup>48</sup> Dies sorgte bei den Polen weiterhin für Unruhe. Zudem vermied die westdeutsche Politik in den Folgejahren bewusst klare Aussagen zur Zukunft der ehemaligen Ostgebiete.

Das Aufeinander zugehen der 3 Länder stand darüber hinaus im Zeichen der Bildung des sowjetischen Blocks. Für die Sicherheitspolitik der Sowjetunion war es wichtig, in Abgrenzung zum westlichen kapitalistischen Block einen zuverlässigen Puffer von Satellitenstaaten zu haben. Hierfür mussten Streitigkeiten unter den Ländern des Ostblocks unbedingt beendet und ein freundschaftliches Verhältnis gefördert werden.

Die Friedensfahrt stellte die Möglichkeit dar, außerhalb des außenpolitischen Parketts durch das gemeinschaftliche Teilhaben an diesem internationalen Radsporterebnis zur Verständigung beizutragen.

### **3.4. Fazit:**

Die Friedensfahrt war bereits bei ihrer Entstehung als politisches Instrument entworfen worden. Insbesondere eine positive außenpolitische Wirkung wurde angestrebt. Die Benennung der Zielsetzung (Stärkung der Freundschaft und der Zusammenarbeit zwischen den Völkern) war begrifflich weit gefasst und besaß einen überragend hohen moralischen Wert.

Darüber hinaus gab es weitere Zielrichtungen, denen sich die Friedensfahrt als sportliche Veranstaltung zu unterwerfen hatte. Diese weiteren Zielrichtungen sind detailliert in den Planungsprotokollen des Friedensfahrtkomitees beschrieben, und sollen im Folgenden ausgewertet werden.

## **4. Planung und Durchführung der Fahrt**

Die Planung der Fahrt erfolgte durch ein Organisationskomitee. Zunächst werde ich auf dessen Struktur eingehen. Anhand der Zusammensetzung des Komitees als auch an dessen Weisungsbefugnis lässt sich ablesen, welche überragende Bedeutung dieses Radrennen für die politische Führung der DDR besaß.

### **4.1 Organisationsstruktur**

Die Friedensfahrt wurde von den 3 Zeitungen *Trybuna Ludu* (Volkspolen), *Rude Pravo* (Tschechoslowakei) sowie *Neues Deutschland* (DDR) organisiert.

Das *Neue Deutschland* war eine überregionale Tageszeitung in der DDR und diente als Zentralorgan der SED der direkten pressewirksamen Verbreitung der politischen Ansichten der SED-Führung. Die Organisation der Friedensfahrt auf deutschem Gebiet übernahm das „Organisationskomitee“.

Kein geringerer als Manfred Ewald<sup>49</sup> übernahm die Leitung des Komitees. Weitere Komiteeteilnehmer wurden aus den Reihen der Ministerien und Massenorganisationen gewonnen. Dem Komitee waren Etappenorganisationsbüros in den einzelnen Etappenorten nachgeordnet. Zusammengesetzt waren sie ähnlich dem Komitee.

---

<sup>47</sup> Anm.: damit auch verbunden die Nichtanerkennung der Oder-Neiße-Grenze

<sup>48</sup> Brier, Robert: Der polnische Westgedanke, Digitale Osteuropa-Bibliothek: Geschichte 3 (2003), S. 75.

<sup>49</sup> ab 1961 Präsident des DTSB, ab 1963 Mitglied im ZK der SED

Die Gewährleistung des reibungslosen Verlaufs der Friedensfahrt stand unter direkter Kontrolle von Generaloberst Mielke, dem Minister im Ministerium für Staatssicherheit (MfS)<sup>50</sup>. „Meldungen von besonderer Bedeutung“ waren ihm sofort persönlich vorzulegen<sup>51</sup>.

Seine Weisungsbefugnis übte er direkt auf die Bezirksverwaltungen aus. Ziel war es, die Friedensfahrt „gegen alle feindlichen Aktionen“ abzusichern.

Die Bezirksverwaltungen wurden angewiesen, Aktionspläne zur Absicherung aufzustellen und dem MfS vorzulegen sowie „Verbindungen zu den Einsatzstäben der VP und den Etappenorganisationsbüros herzustellen“. Zur Überprüfung aller operativen Maßnahmen während sowie zur Berichterstattung nach der Fahrt bedienten sich die Bezirksverwaltungen dem „Netz der inoffiziellen Mitarbeiter“<sup>52</sup>.

Durch die zeitliche Überschneidung zwischen Veranstaltungen zum 8. Mai und der stattfindenden Friedensfahrt wurde das Rennen unbeabsichtigt Teil der Berichterstattung an das MfS wie am 15.05.1961: „Negative Auswirkungen auf die Stimmung hatte das unsportliche Verhalten des sowjetischen Teilnehmers an der Friedensfahrt, Melichow. So äußerte z.B. der Kraftfahrer [Name 1] aus dem Hydrierwerk Zeitz: »Wenn das die Freundschaft zwischen der SU und der DDR sein soll, was der Russe gemacht hat, dann bedanke ich mich für diese Freundschaft.« Häufig war die Meinung anzutreffen, dass zwei Strafminuten für eine derartige Unfairness nicht ausreichen würden und eine Disqualifizierung des Fahrers Melichow gerechtfertigt wäre. Solche und ähnliche Argumente wurden jedoch am Tag der Befreiung von positiven Stimmen im Zusammenhang mit der Friedensfahrt und von der Aufgeschlossenheit zu den einzelnen Veranstaltungen übertroffen“<sup>53</sup>. Auf die nähere Wirkung des angesprochenen unsportlichen Vorgangs gehe ich später ein.

Für die Öffentlichkeit sollte das Agieren des MfS nicht sichtbar sein. So wurde darauf geachtet, nur dem tatsächlich erforderlichen Personenkreis an IM das „Erkennungszeichen des Wagens des MfS“ bekanntzugeben<sup>54</sup>.

Das beschriebene weitreichende Organisationsgeflecht ist bereits Indiz dafür, dass bedeutende politische Ziele tangiert wurden. Durch die hohe Wertigkeit der Friedensfahrt ließ sich dieser Wettkampf besonders als Projektionsfläche für nicht unmittelbar sportbezogene Interessen<sup>55</sup> in Form von politischen Botschaften der Partei nutzen: sie versprach hohe Verbreitung und Aufmerksamkeit.

Der Leiter des Organisationskomitees, Manfred Ewald bringt die herausragende Chance zur Agitation im Rahmen der Friedensfahrt zum Ausdruck, indem er betont, dass „die Friedensfahrt [...] das sein [wird], was wir aus ihr machen.“<sup>56</sup> Damit signalisiert er sehr deutlich die Möglichkeit, durch eine bewusste Planung und Durchführung eine spezifische Wirkung erzielen zu können. Er verbindet das mit der Aufforderung, diese Chancen auch zu nutzen.

---

<sup>50</sup> s. Dienstanweisung Nr. 3/60 Archiv-Sig. MfS-BdL/Dok., Nr. 002271 im Bundesarchiv

<sup>51</sup> vgl. Dienstanweisung Nr. 6/61 Archiv-Sig. MfS-BdL/Dok., Nr. 002311 im Bundesarchiv

<sup>52</sup> vgl. Dienstanweisung Nr. 6/61 Archiv-Sig. MfS-BdL/Dok., Nr. 002311 im Bundesarchiv

<sup>53</sup> Bericht Nr. 235/61 über den Verlauf des 1. und 8. Mai 1961, über feindliche Tätigkeit und besondere Vorkommnisse in diesem Zusammenhang in: <https://www.ddr-im-blick.de/jahrgaenge/jahrgang-1961/report/vorkommnisse-an-den-mai-feiertagen/>

<sup>54</sup> vgl. Dienstanweisung Nr. 6/61 Archiv-Sig. MfS-BdL/Dok., Nr. 002311 im Bundesarchiv

<sup>55</sup> Jürgen Mittag, „Sport und Protest“ in APuZ vom 18. April 2011 „Sport und Teilhabe“, S. 9

<sup>56</sup> DR 2/6162

## 4.2 Weitere politische Ziele

### 4.2.1 Außenpolitische Zielrichtungen

Neben guten nachbarlichen Beziehungen zu Tschechoslowakei und Volkspolen und der Festigung der Freundschaft zwischen den Völkern, die bereits als Ziele herausgearbeitet wurden, war eine weitere außenpolitische Zielrichtung, den „Kampf um die Schaffung einer atomwaffenfreien Zone in Mitteleuropa“ zu unterstützen.

#### 4.2.1.1 Kampf um die Schaffung einer atomwaffenfreien Zone in Mitteleuropa

Die *Friedensfahrt* wurde dazu genutzt, westeuropäische Politik als nicht friedliebend dazustellen. Hierbei muss betont werden, dass ganz gezielt getrennt wurde zwischen der Verurteilung der westdeutschen Außenpolitik auf der einen Seite, und der Bemühung auf der anderen Seite, insbesondere auch westdeutschen Fahrern freundschaftlich und kameradschaftlich zu begegnen.

Im Vorwort des Programmheftes der Etappenankunft 1958 in Berlin wird durch Heinz Busch, Vorsitzender des Bezirksvorstandes des DTSB Groß-Berlin, darauf hingewiesen, dass diese Fahrt „weit über den Rahmen eines „großen sportlichen Ereignisses“ hinausgeht. Es wird speziell auf den notwendigen Kampf „gegen die drohende Gefahr eines Atomkrieges in Europa“ hingewiesen<sup>57</sup>. Darüber hinaus erfolgt anhand eines Einlegeblattes der Gesellschaft für Deutsch-Sowjetische Freundschaft ein politischer Appell an die Stadionbesucher. Mit sehr drastischen Worten wird darauf hingewiesen, dass „in dem anderen deutschen Staat die giftige Saat des Völkerhasses“ gelegt werden soll und man verweist auf die Kraft der Millionen Friedensfahrtzuschauer. Man fordert von Jedem unermüdlichen Einsatz „im großen Friedenskampf für die Ächtung der Atomwaffen und eine atomwaffenfreie Zone!“<sup>58</sup>

Der Kampf um die Schaffung einer atomwaffenfreien Zone in Europa wurde in enge Beziehung gesetzt mit der Militarisierung Westdeutschlands. Politisch führte die Argumentationskette von der Wiederbewaffnung Westdeutschlands direkt zurück zum Faschismus. Hier konnte sich die DDR – Führung gezielt mit dem zur „ideologischen Ikone“<sup>59</sup> erhobenen Antifaschismus in der DDR zum Westen abgrenzen<sup>60</sup> und gegen den Westen agitieren. Dies wurde ungewollt durch den Westen unterstützt, als man den in den Nachkriegsjahren auch im Westen vorhandenen Antifaschismus „mehr und mehr durch einen vehementen Antikommunismus“ ersetzte<sup>61</sup>.

Im Rahmen der Friedensfahrt wurden jährlich wechselnde politische Losungen ausgegeben. 1955 richteten sich diese Losungen konkret gegen die Pariser Verträge und die Militarisierung Westdeutschlands. Die Inlandspresse unterstützte die Verbreitung der Losungen.

Vor allen in den Nachkriegsjahren, als die Zerstörungen des 2. Weltkrieges noch sichtbar waren, wurde das Bild von zerstörten Innenstädten bewusst bei der Auswahl der Etappenstädte berücksichtigt. Bei der Zusammenkunft des Organisationskomitees betont Klaus Huhn als zuständiger Redakteur des *Neuen Deutschland*, „daß es unsere Hauptaufgabe sein muß, Dresden als Etappenziel in jeder Form herauszustellen, da gerade in Dresden die Schrecken des letzten Krieges noch an fast

---

<sup>57</sup> Als Erklärung wird im Vorwort auch auf die Ausrüstung der westdeutschen Bundeswehr mit Atomwaffen und Aktionen der NATO verwiesen

<sup>58</sup> Programmheft zur Friedensfahrtankunft am 08. Mai 1958 in Berlin

<sup>59</sup> Kreschmann, Carsten: Zwischen Spaltung und Gemeinsamkeit, be.bra verlag GmbH Berlin, 2012, S. 22

<sup>60</sup> zumal es zum Leitbild des Antifaschismus gehörte, Faschismus und Kapitalismus gleichzusetzen, vgl.

Kreschmann, Carsten: Zwischen Spaltung und Gemeinsamkeit, be.bra verlag GmbH Berlin, 2012, S. 36

<sup>61</sup> ebenda, S. 35

jeder Stelle zu bemerken sind und dadurch den Teilnehmern unser Kampf für den Frieden am besten demonstriert werden kann.“<sup>62</sup> ()

Das Bild mit der Überschrift „Begeisterung in Trümmern“ zeigt die Zuschauer in Dresden bei der 1. Friedensfahrt durch die DDR im Jahr 1952.<sup>63</sup>



#### 4.2.1.2. Kampf um internationale Anerkennung

Durch eine begeisternde, gut organisierte Friedensfahrt hoffte man auf internationale Anerkennung. Die Friedensfahrt sollte genutzt werden, die Rolle, die die DDR im internationalen Sport spielt zu verdeutlichen und dass damit verbundene sportliche Ansehen auf den Staat zu übertragen. Der Hintergrund für diese Zielsetzung war die relative politische Isolierung der DDR nach der Staatsgründung 1949.

Nach Gründung der DDR am 07.10.1949 verweigerten sowohl Westdeutschland als auch die Westalliierten die politische Anerkennung<sup>64</sup>. Vielmehr erhob die Bundesrepublik den Alleinvertretungsanspruch für ganz Deutschland zur außenpolitischen Maxime<sup>65</sup>. Von September 1955 bis Oktober 1969 stellte die unter dem Namen Hallstein-Doktrin verfolgte Politik die Leitlinie der Deutschlandpolitik der Bundesregierung dar<sup>66</sup>. Ziel war die internationale Isolierung der DDR. Damit setzte eine „Verschärfung des Konkurrenzkampfes“<sup>67</sup> zwischen den beiden deutschen Staaten ein.

Die DDR-Sportpolitik der 50er und 60er Jahre wurde ganz entscheidend durch die Hallstein-Doktrin beeinflusst. Waren offizielle politische Beziehungen für die DDR zu Drittstaaten problematisch, bot der Leistungssport, insbesondere in Form der Friedensfahrt die Möglichkeit, auf dem Gebiet des Sports internationale Kontakte zu knüpfen und zu festigen. Auch die Blockfreien konnten durch Einladungen zu Sportwettkämpfen umworben werden. Hierfür wurde auch die Friedensfahrt genutzt. Das *Neue Deutschland* als Mitorganisator lud bewusst mit Ägypten, Libanon und Indien blockfreie Länder ein. Ab 1964 fuhren auch kubanische Radsportler bei der Friedensfahrt mit. Aufgrund der zeitlichen Nähe scheint die Teilnahme Kubas<sup>68</sup> direkte Folge der außenpolitischen Annäherung an das mittelamerikanische Land zu sein. Kuba erkannte die DDR 1963 an und nahm damit als erstes Land auf dem amerikanischen Kontinent offizielle Beziehungen auf<sup>69</sup>.

---

<sup>62</sup> DR 2/6162

<sup>63</sup> Archiv des Friedensfahrtmuseums Kleinmühlingen, ohne weitere Angaben zur Herkunft des Bildes

<sup>64</sup> Staaten erlangen erst dann äußere Souveränität, wenn sie von anderen Staaten anerkannt werden.“, so Gert Krell, Peter Schlotter „Weltbilder und Weltordnung in den Internationalen Beziehungen in APuZ 65. Jahrgang, 41-42/2015 - Weltbilder v. 05.10.2015

<sup>65</sup> Im Zuge der Aufnahme von diplomatischen Beziehungen zur Sowjetunion erklärte Adenauer kompromisslos, dass, sollte ein diplomatischer Partner der Bundesrepublik sich entscheiden, die DDR anzuerkennen, dies als „unfreundlicher Akt“ (Deutscher Bundestag, 101. Sitzung, 22.9.1955 aus APuZ, 17/2005 50 Jahre Souveränität v. 25.04.2005, S. 19) angesehen würde.

<sup>66</sup> Hanns Jürgen Küsters, Zusammenfassung des Interviews des Ministerialdirektors, Professor Dr. Wilhelm G. Grewe mit dem Chefredakteur des Nordwestdeutschen Rundfunk, Hans Wendt [„Hallstein-Doktrin“], 11. Dezember 1955 in 100(0) Schlüsseldokumente zur deutschen Geschichte im 20. Jahrhundert , <https://www.100dokumente.de>, zuletzt besucht 02.12.20

<sup>67</sup> APuZ, 17/2005 50 Jahre Souveränität v. 25.04.2005, S. 16

<sup>68</sup> seit 1961 sozialistisch

<sup>69</sup> Bartlau, Christian, Fidel, Ché und die deutsche Frage Wie Bonn und die DDR in Kuba Krieg führten, in <https://www.n-tv.de/politik/Wie-Bonn-und-die-DDR-in-Kuba-Krieg-fuehrten-article14186356.html>, zuletzt besucht: 11.02.2021

„Der gesamte Verlauf der Friedensfahrt [...] wird dazu beitragen, das Ansehen und die internationale Autorität der DDR weiter zu erhöhen“, so der Wortlaut in einer Ministeriumsweisung<sup>70</sup>. Mit der Möglichkeit, sich international zu präsentieren, sollten sportliche Erfolge der Radsportler die Anerkennung des DDR-Sports unterstützen.

Die gewährten Auszeichnungen für erfolgreiche Friedensfahrtmannschaften zeigen in ihrer Begründung, dass die Staatsführung dieses Ziel als erfüllt ansah. Die Friedensfahrtmannschaft hat „große sportliche Erfolge zur Ehre und zum Ruhme der Republik erringen“ können und „durch diesen Erfolg dazu beigetragen, das Ansehen der Deutschen Demokratischen Republik im nationalen und internationalen Rahmen zu festigen und zu erhöhen“<sup>71</sup>.

Darüber hinaus wurde besonderer Wert auf eine mustergültige, reibungslose Organisation und Durchführung gelegt, um die staatspolitische Eigenwerbung zu unterstützen.



Nach Ende des Rennens stand nicht nur für jeden Fahrer eine Waschschüssel bereit, auch Decken, sofortige Verpflegung und ein persönlicher Helfer waren Teil der perfekten Organisation.

Das Bild zeigt den mit fast 70.000 Zuschauern überfüllten Innenraum des Walter-Ulbricht-Stadions in Berlin, 1958.

Regelmäßig rückversicherte man sich bei den ausländischen Gästen hinsichtlich der Zufriedenheit mit der Organisation. Die hierzu veröffentlichten Interviews vorzugsweise von Fahrern aus dem nichtsozialistischen Ausland in der Presse zeigen, dass man auch viel Wert darauf legte, die eigene Bevölkerung über diesen sportorganisatorischen Erfolg zu informieren. Im Jahr 1959 wurde Vincent Vitetta (für Monaco startend) interviewt, denn er hat „sechsmal hintereinander die Qualen der Tour de France erleiden müssen“<sup>72</sup> und so kann niemand „berufener sein zu vergleichen, als er.“ Vitetta wird zitiert mit „die Organisation hier ist formidabel. Die Wirklichkeit übertraf alle Erwartungen. Wir haben ganz einfach gestaunt. Und wenn sie mich fragen, was mir besonders gefallen hat, dann muß ich sagen: Ich weiß es nicht. Weil eben alles großartig war.“<sup>73</sup> Die Einschätzung Vitettas steht stellvertretend für viele weitere ähnliche Äußerungen ausländischer Fahrer. Dass diese Einschätzungen tatsächlich auch die Gedanken der Sportler widerspiegeln, wird in Teil II nochmals aufgegriffen.

Die Friedensfahrt erarbeitete sich schnell den Ruf eines hervorragend organisierten, internationalen Sportwettkampfes. Im Jahr 1955 eröffnete erstmals der UCI-Präsident Achille Joinard die Friedensfahrt. Hieran ist erkennbar, dass die internationale Anerkennung des Rennens stieg. Die Aufnahme im internationalen Radsportverband gelang im gleichen Jahr.

Die Friedensfahrt sollte dazu dienen, Kraft und Stärke des sozialistischen Aufbaus zu demonstrieren.

---

<sup>70</sup> Dienstanweisung Nr. 3/60 Archiv-Sig. MfS-BdL/Dok., Nr. 002271 im Bundesarchiv

<sup>71</sup> Gustav-Adolf Schur als Mannschaftskapitän und Werner Schiffner als Leiter der Friedensfahrtmannschaft erhielten den Vaterländischen Verdienstorden in Bronze, die anderen 5 Mannschaftsmitglieder sowie weitere Trainer der Mannschaft die Auszeichnung „Verdienter Meister des Sports. ND vom 19.05.1957

<sup>72</sup> Die Kritik an dem ausbeuterischen Profi-Sportsystem der kapitalistischen Länder ist nicht zu überlesen. Anm.: Vitetta hatte im Jahr 1958 seine Profilaufbahn beendet, und konnte daher bei der Friedensfahrt starten.

<sup>73</sup> Alle Zitate aus ND vom 04.05.1959



Im Untersuchungszeitraum erfolgten die Zielankünfte ausschließlich in Stadien. In Leipzig diente das Zentralstadion, aufgrund seiner Kapazität von insgesamt 100.000 Zuschauern auch das „*Stadion der Hunderttausend*“<sup>74</sup> genannt, als Kulisse, in Berlin das Walter-Ulbricht-Stadion. Die Zielankünfte in diesen neu errichteten Stadien unterstrichen eindrucksvoll eine Imagekampagne für die DDR, indem Bilder einer vorbildlichen Infrastruktur vermittelt wurden.

Der Imagekampagne wurde sogar die Wirkung zugeschrieben, auch die westdeutsche Bevölkerung von der Überlegenheit des sozialistischen Gesellschaftssystems zu überzeugen. „Ein hervorragendes Abschneiden der Mannschaft der DDR ist eine gewaltige Unterstützung des nationalen Befreiungskampfes des deutschen Volkes und trägt dazu bei, die Werktätigen besonders in Westdeutschland von der richtigen Entwicklung der Deutschen Demokratischen Republik als dem ersten Staat der Arbeiter und Bauern in Deutschland zu überzeugen“<sup>75</sup>. Die DDR strebte auch durch Erfolge im Sport an, sich als die „bessere Alternative der deutschen Geschichte“ darzustellen.<sup>76</sup>

### **Exkurs: Das sportpolitische Agieren der Bundesrepublik**

Auch der BRD war bewusst, dass mit der Anerkennung einer vollen Souveränität der Sportverbände der DDR die politische Anerkennung der „Sowjetzone“ nicht mehr aufzuhalten wäre. Neben der aktiven Sportpolitik der DDR fand daher auch ein sportpolitisches Agieren durch die Bundesrepublik statt<sup>77</sup>.

Die Radsportmannschaft der BRD wurde jährlich zur Friedensfahrt eingeladen. Ausgenommen von den Jahren 1956 und 1958 wurden diese Einladungen ausgeschlagen. Dieser Teilnahmeverzicht stellte auch eine Form der Instrumentalisierung, hier als politisch geprägter Boykott dar, in diesem Fall durch die BRD.

Es lohnt jedoch, den Teilnahmeverzicht genauer zu betrachten.

Grundsätzlich befürwortete DSB-Präsident Willi Daume innerdeutschen Sportverkehr, denn es „ist ein echtes Anliegen des deutschen Sports, die Verbindung zu seinen Freunden, Kameraden und namentlich zu den jungen Aktiven in der SBZ nicht zu verlieren.“<sup>78</sup> Dennoch war Daume gegen eine Teilnahme einer Mannschaft des BDR an der Friedensfahrt.<sup>79</sup> Eine Begründung für diesen scheinbaren Widerspruch findet man in der gleichen Archivquelle: Er verweist darauf, dass der „Sportverkehr mit der SBZ außerhalb von Politik und Propaganda die menschlichen Beziehungen aufrechterhalten“<sup>80</sup> soll.

---

<sup>74</sup> das größte Stadion der DDR und Deutschlands

<sup>75</sup>Zusammenfassung des Berichts über die VII. Internationale Friedensfahrt 1954, BAB Stako DR 5/678 aus Ronald Huster, S. 296

<sup>76</sup> so in Horst Möller „Demokratie und Diktatur“, S 4 in APuZ 3/2007 v. 15.01.2007 „Gemeinsame Nachkriegsgeschichte?“

<sup>77</sup>Anm.: Obwohl 1955 breite Teile der internationalen Sportfunktionäre bereits für eine Aufnahme des NOK der DDR in das IOK stimmten und bei diesen Entscheidungen bewusst auf politisches Agieren verzichteten, stimmte das westdeutsche IOK-Mitglied Dr. von Halt gegen die Aufnahme des NOK. Er bestätigte damit die grundsätzliche außenpolitische Haltung der Bundesrepublik nach Ablehnung jeglicher Anerkennung der DDR. Nicht nur international, auch in der westdeutschen Presse wurde dieses offensichtlich politische Agieren abgelehnt und als „unsportlich“ bezeichnet. Brief Daumes vom 26.01.1956 an Innenminister Dr. Schröder; Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes (Register 604/472) aus: Beiträge zur Sportgeschichte Heft 4/1997, Die Situation 1956, S. 45ff

<sup>78</sup> ebenda

<sup>79</sup> Braun, Jutta / Teichler, Hans Joachim (Hg.): Sportstadt Berlin im Kalten Krieg „Prestigekämpfe und Systemwettstreit“, Ch. Links Verlag, Berlin; Aufsatz von Ronald Huster „Duellen an der Spree – Radsport im geteilten Berlin“, S. 301

<sup>80</sup> Brief Daumes vom 26.01.1956 an Innenminister Dr. Schröder; Politisches Archiv des Auswärtigen Amtes (Register 604/472) aus: Beiträge zur Sportgeschichte Heft 4/1997, Die Situation 1956, S. 45ff

Die Friedensfahrt wurde durch den DSB-Präsidenten also in erster Linie nicht als sportlicher Wettkampf, sondern als politische Propaganda-Aktivität wahrgenommen. Der dem DSB angegliederte BDR setzte bei seiner Entscheidung, an der Friedensfahrt 1956 teilzunehmen andere Prioritäten. Er hielt die Friedensfahrt vor allem für eine lohnenswerte sportliche Herausforderung.<sup>81</sup>

Die Sportler der BRD und DDR pflegten ein sehr freundschaftliches Verhältnis.<sup>82</sup>

Sportliche Akzente konnten die Fahrer der BRD nicht setzen. Lobend erwähnt in der DDR-Berichterstattung von 1956 wurde aber z.B. die Hilfe des westdeutschen Mannschaftsbegleiters Fritz Anger an Schur nach dessen Sturz.<sup>83</sup> Daran erkennt man, dass die sehr hart geführten politischen Auseinandersetzungen sich nicht bis an die Rennstrecke ausweiteten.



Beide deutschen Mannschaften beim gemeinsamen Essen in Berlin 1956 vor der Abfahrt nach Warschau

1958 meldete der BDR erneut eine Mannschaft. Bei dieser Entscheidung setzte sich der BDR bewusst erneut gegen die Vorgaben des DSB hinweg. Auch innerhalb des BDR wurde die Entscheidung für die Teilnahme an der Friedensfahrt nicht von allen mitgetragen. Insbesondere der im BDR angegliederte West-Berliner Landesverband protestierte. Hintergrund war die im gleichen Zeitraum stattfindende 4-Etappenfahrt „Tour de Berlin“.<sup>84</sup>

Bereits ab 1953 legte der West-Berliner BRC Endspurt neben der konkurrierenden Radsportveranstaltung im September die Etappenfahrt „Tour de Berlin“ auf. Zeitpunkt: 14.-17. Mai – eine direkte Konkurrenzveranstaltung zu der Anfang Mai stattfindenden Friedensfahrt. Man erwartete im Allgemeinen von der Bundesrepublik und im Speziellen durch den DSB und seinem angegliederten BDR Unterstützung und Solidarität. Der Protest der West-Berliner hatte seinen Ursprung in der Befürchtung, die eigene Veranstaltung könnte geschwächt werden. Auch besaß das eigene Radsportereignis für West-Berlin „einen hohen politischen Symbolcharakter, mit dem die Frontstadt ihre sportliche Unabhängigkeit und Überlebensfähigkeit demonstrierte.“<sup>85</sup>

Mit einem Schritt Abstand kann man in der Diskussion der West-Berliner durchaus gewisse Parallelen zur DDR entdecken. West-Berlin wollte mit seinem Protest gegen die Teilnahme einer BDR-Mannschaft an der Friedensfahrt erreichen, dass sein Radwettkampf „Tour de Berlin“ mit einem hochklassigen Fahrerfeld aufwarten kann. Ein erfolgreicher Radwettkampf sollte die sportpolitische Bedeutung der Stadt stärken, und damit auch beitragen, trotz isolierter Lage die Eigenständigkeit zu behaupten. Auch der Friedensfahrt schrieb man die Aufgabe zu, als hochklassiges Radrennen den Erwerb internationaler Anerkennung zu unterstützen.

---

<sup>81</sup> Bundestrainer Otto Ziege nennt sie 1967 anerkennend „schwerste Rundfahrt für Amateure“, Der Spiegel, v. 08.05.1967

<sup>82</sup> Radsport-WOCHE 4. Jahrgang, Nr. 15 – 22 aus <https://www.cycling4fans.de/index.php?id=6075>  
Foto: beide deutschen Mannschaften beim gemeinsamen Essen in Berlin vor der Abfahrt nach Warschau

<sup>83</sup> Radsport-WOCHE 4. Jahrgang, Nr. 15 – 22 aus <https://www.cycling4fans.de/index.php?id=6075>

<sup>84</sup> Anm.: Konkurrierende Radsportveranstaltungen hatten in Berlin fast schon Tradition: Neben dem seit 1896 stattfindenden Klassiker „Rund um Berlin“, der ab 1949 vom ostdeutschen Radsportverband organisiert wurde, initiierte der West-Berliner Landesverband ab 1950 eine eigene Radsportveranstaltung innerhalb der Stadt, entlang der Stadtgrenze West-Berlins und nannte sie ab 1954 „Rund in Berlin“. Beide Fahrten fanden im September statt.

<sup>85</sup> Braun, Jutta / Teichler, Hans Joachim (Hg.): Sportstadt Berlin im Kalten Krieg „Prestigekämpfe und Systemwettstreit“, Ch. Links Verlag, Berlin; Aufsatz von Ronald Huster „Duellen an der Spree – Radsport im geteilten Berlin“, S. 292

Der damals amtierende bundesdeutsche Meister Friedhelm Fischerkeller entschied sich trotz der Möglichkeit, in West-Berlin starten zu können für einen Start bei der Friedensfahrt. Ausschlaggebend waren für ihn rein sportliche Gesichtspunkte. Der West-Berliner Veranstalter fühlte sich jedoch brüskiert, kritisierte die Entscheidung nicht nur verbal, sondern antwortete mit einem Teilnahmeausschluss der gesamten gemeldeten BDR-Mannschaft und der aus Sicht der Berliner nur „zweiten Garnitur“<sup>86</sup>. Das dies vorrangig politisch motiviert war, zeigt die im Nachgang geführte Diskussion, bei der angeführt wurde, dass nicht nur sportliche Beweggründe ausschlaggebend sein dürften, sondern auch „die Lage der Insel“ und die „Haltung der >anderen Seite<“<sup>87</sup>.

An diesem Beispiel zeigt sich, wie politisch aufgeladen selbst die Diskussion um bloße Teilnahmeentscheidungen bei Radrennen in den 50er Jahren war. Und es zeigt auch, wie schwierig es dadurch wurde, Sport rein sportlich und unpolitisch zu sehen.

Auf der Erfolgsseite des Jahres 1958 stand für die bundesdeutschen Friedensfahrtteilnehmer der 13. Platz in der Gesamteinzelwertung durch Fischerkeller, in der Mannschaftswertung gelang der 14. Platz. Herausragende Aktionen bei den einzelnen Tageszusammenfassungen sind nicht dokumentiert. Nach Abschluss der Fahrt fanden sich dennoch warme Worte für die Vertreter der Bundesrepublik, obwohl es „unmöglich [ist], alle Mannschaften eingehend an dieser Stelle zu würdigen“. Und so wies man explizit auf Friedhelm Fischerkeller hin, „der immerhin als drittbesten Deutscher in Prag eintraf.“<sup>88</sup>

Die politische Inszenierung am 1. Mai 1958 führt jedoch zu einem Eklat. Die westdeutsche Mannschaft weigerte sich, am Mai-Umzug in Warschau teilzunehmen. Als die Friedensfahrt dann durch Karl-Marx-Stadt rollte und bei der Siegerehrung die Bundesrepublik und ihr damaliger Kanzler Adenauer (Anm.: nicht die Fahrer wurden beschimpft) von einem SED-Funktionär beschimpft wurde<sup>89</sup>, wurden Einladungen zur Friedensfahrt in den Folgejahren von den Westdeutschen abgelehnt. Das hier vor allem politischer Druck aus Bonn zu vermuten ist, wird durch die Aussage von Erwin Hauck, BDR-Präsident sichtbar: „Langsam war es peinlich, in jedem Jahr unter irgendeinem Vorwand die Einladung zurückzuweisen.“<sup>90</sup> Erst im Jahr 1967 nahm der BDR erneut an der Friedensfahrt teil.

Rückblickend muss eingeschätzt werden, dass die in den Jahren 1956 und 1958 geknüpften zarten Bande der Friedensfahrtorganisatoren durch politisch übermotiviert SED-Funktionäre zerrissen wurden. Man vergab die Chance, außerhalb der großen Politik ein möglichst unpolitisches, freundschaftlich-radsportliches Verhältnis zum Nachbarland auszubauen und sich über diese sportliche Veranstaltung weiter anzunähern.<sup>91</sup>

Die Zielrichtung eines „einheitlichen Deutschlands“ gehörte noch 1961 zum Agitationsprogramm für die Friedensfahrt. Dieses außenpolitische Ziel kann im Rahmen dieser Arbeit nicht näher erläutert und analysiert werden, denn die zur Verfügung stehenden Dokumente zur Friedensfahrt bieten hierzu keine näheren Ansatzpunkte. Das führt die Verfasserin auch zur Vermutung, dass es sich eher um eine allseits erträumte „Wunsch-Floskel“ handelt. Es gehörte sowohl zur Politik Adenauers in

---

<sup>86</sup> Berliner Radsport, 20.04.1958

<sup>87</sup> Berliner Radsport, 27.05.1958

<sup>88</sup> ND vom 17.05.1958

<sup>89</sup> Der Spiegel, v. 08.05.1967, S. 124f, Anm. Im Spiegel-Bericht wurde die Stadt Karl-Marx-Stadt mit ihrem früheren Namen Chemnitz betitelt

<sup>90</sup> Der Spiegel, v. 08.05.1967

<sup>91</sup> Über die Friedensfahrt hinaus gab es jedoch weiterhin auch im Radsport innerdeutschen Sportverkehr, Teilnahmen an überregionalen Rennen wie „Rund um Dortmund“ zum Beispiel auf der einen, Harzrundfahrt auf der anderen Seite.

Westdeutschland, die baldige Wiedervereinigung als Notlüge zu propagieren<sup>92</sup>, als auch in Ostdeutschland zu argumentieren, den Westen von der Richtigkeit des Sozialismus überzeugen und damit eine Einigung herbeiführen zu können.

## 4.2.2. Innenpolitische Zielrichtungen

### 4.2.2.1. Identifizierung mit dem Staat und Stärkung des Nationalbewusstseins

Die Friedensfahrt sollte vor allem „Menschen begeistern“<sup>93</sup>. Hierdurch erhoffte sich die Staatsführung auch eine Stärkung des Staates nach innen, indem sich Menschen noch stärker mit dem neuen Staat identifizierten.

Begleitende Veranstaltung entlang der Rennstrecke hatten den Anspruch, neue Mitglieder für die verschiedenen Sportorganisationen zu werben. Dahinter verbarg sich der Gedanke, durch eine Mitgliedschaft im Sportverein auch einen stärkeren Kontakt zum Bürger herzustellen und über den Sportverein auch stärker Einfluss auf eine positive Einstellung zum Staat zu erwirken.

Zu diesem Ziel wurden die örtlichen DTSB-Organen zusammen mit der FDJ über das Organisationskomitee der Friedensfahrt zum Beispiel angeregt, Radrennen für Jugendliche auf Tourenrädern zu organisieren sowie für die Möglichkeiten des Radwandersports und des Frauenrennsports zu werben.<sup>94</sup>

Über die Pionierorganisation „Ernst Thälmann“ wurde der Sportwettkampf „Kleine Friedensfahrt“ weiter etabliert. Hierzu wurden durch die Schulen Wettkämpfe für die Schüler der 5. bis 8. Klassen durchgeführt. Interessant ist, dass bei diesen „Kleinen Friedensfahrten“ der 60er Jahre nicht die Einzelleistungen zählten, sondern der Mannschaftsgeist geweckt werden sollte. Immer Kinder eines Ortes bildeten eine Mannschaft. Bei „Kleinen Friedensfahrten“ in den 80er Jahren verzichtete man darauf. Und selbst heute zählt bei diesen Rennen nur die Einzelleistung.<sup>95</sup>

Erkennbar ist, dass man ein besonderes Augenmerk auf die Ansprache der Kinder und Jugendlichen legte. Bei den beschriebenen Aktivitäten stand ganz klar im Vordergrund, die Kinder für die sportliche Seite der Friedensfahrt zu begeistern.

Durch die Einbindung der örtlichen GST-Verbände<sup>96</sup> in die Organisation der Friedensfahrt entlang der Rennstrecke ging die Ansprache über rein sportliche Aspekte hinaus. Werbegruppen der GST sollten die Gelegenheit nutzen, sich zu präsentieren und neue Mitglieder zu gewinnen. Direkt vorgeschlagen wurde, dass die Nachrichten-Funkgruppen bei der Informationsweitergabe zum Rennverlauf unterstützen könnten.

Der Sport war für die DDR wie geschaffen, das Staatsbewusstsein zu festigen. Eine erfolgreiche Fahrt konnte dazu beitragen, dass die Bevölkerung stolz auf den Staat und seine erfolgreichen Sportler war. Durch die „Mobilisierung der Massen“ konnten viele Bürger die sportlichen Erfolge miterleben. Dies sollte dazu führen, sich als Teil der sportlichen Erfolge und damit auch mit dem Staat zu identifizieren. Allgemein anerkannt ist, dass Sporterfolge das Selbstbewusstsein einer Nation und damit den Stolz auf die Nation heben. Der Sport spielte für die DDR auch deshalb eine so große Rolle, weil sie „mit Erfolgen in Arenen ihre drastische ökonomische Unterlegenheit zu kompensieren suchte“.<sup>97</sup>

---

<sup>92</sup>Kreschmann, Carsten: Zwischen Spaltung und Gemeinsamkeit, be.bra verlag GmbH Berlin, 2012, S. 80

<sup>93</sup> DR 1960

<sup>94</sup> ebenda

<sup>95</sup> Zeitzeugeninterview mit meinem Opa Gerhard Wildgrube und meiner Mutter Mandy Grabo geb. Wildgrube

<sup>96</sup> Gründung 1952 galt als Antwort auf die Remilitarisierung der Bundesrepublik

<sup>97</sup> Norbert Seitz, „Was symbolisiert das ‚Wunder von Bern?‘“ in APuZ vom 21.06.2004, S. 5

Die gezielte umfangreiche Berichterstattung von Eröffnungsfeiern unter internationaler Beteiligung diente dazu, über die Anerkennung als Sportnation auch das Bild eines anerkannten Staates zu suggerieren.

Neben dem Ansatz, über ein positives Erleben die Bindung an den DDR-Staat zu unterstützen, wurde durch gezielte Berichterstattung gleichzeitig versucht, dass sich die Bevölkerung durch eine negative Darstellung der westdeutschen Politik von dieser abwendete. Dies erfolgte meist sehr plakativ. Im Jahr 1961 stellte man die 4000 die Straßen Gdansk schmückenden Fahnen aller Teilnehmerländer „als bunte[s], lebende[s] Bild der Friedensfahrt“<sup>98</sup> vor, mit dem „4000mal ihr Ja zum Frieden, 4000mal ihr Ja zur Freundschaft, 4000mal ihr Ja zur Verständigung“<sup>99</sup> aller Völker ausgesprochen wurde.

Gegenüber stellte man diesem Fahnenmeer eine vor dem Tagungsgebäude des CDU-Parteitag in Köln gesichtete Fahne Danzigs. Diese „beschwor [...] das Gestern, forderte Revanche, neuen Ritt nach Osten.“<sup>100</sup> „Die 4000 Friedensfahnen von Gdansk glänzten im Licht des Sozialismus. Das Tuch von Köln aber war nicht mehr als ein Schatten der unwiederbringlichen Vergangenheit“.<sup>101</sup> Bewusst wurde hier die typisch gegen den Westen gerichtete Propaganda-Sprache genutzt und auf eine neutrale Berichterstattung verzichtet. Nur die Informationen wurden selektiv weitergegeben, die die eigenen staatspolitischen Aussagen unterstrichen. Dabei wurde bewusst versucht, Sinnzusammenhänge zu konstruieren.<sup>102</sup>

Selbst Belletristik wurde genutzt, politisch gewünschte Wirkungen darzustellen. Mit dem Beispiel aus der Klimanschewsky-Biografie: „Beinahe übereinstimmend betonten die Akteure der Landstraße, besonders die Fahrer aus dem kapitalistischen Ausland, daß ihnen dieser gewaltige Vorbeimarsch der schaffenden Menschen [...] einen Einblick davon vermittelt habe, wie man in einem Lande lebt, in dem der Sozialismus aufgebaut wird“<sup>103</sup>, ist erkennbar, welche außenpolitische Wirkung dem begleitenden Feiertagsprogramm zum 1. Mai zugeschrieben wurde.<sup>104</sup> Und so sollten nicht nur die internationalen Friedensfahrtteilnehmer selbst aktiv erreicht werden, sondern auch sportbegeisterte Leser sollten über die Lektüre politisch in Ihrer Haltung bestätigt werden.

#### **4.2.2.2. Menschen für sozialistische Gesellschaftsform begeistern**

Die Dorfbevölkerung als Zielgruppe der Zuschauer wurde insbesondere im Agitationsplan des Jahres 1960 erfasst. Vorgeschlagen wurde z.B., durch Bereitstellung von Traktoren mit Anhängern den Transport zur Rennstrecke organisieren zu können, um die Dorfbevölkerung stärker an der

---

<sup>98</sup> Neues Deutschland, Friedensfahrt Tagebuch vom 04.Mai 1961

<sup>99</sup> ebenda

<sup>100</sup> ebenda

<sup>101</sup> Ebenda; Hintergrund: In Köln fand wenige Tage zuvor der 10. Parteitag der CDU statt. Nicht berichtet wurde im ND von der Rede des Bundestagspräsidenten Gerstenmaier, der unmissverständlich davon sprach, dass man bereits dankbar sein müsse für die erreichte Struktur der Bundesrepublik, die „uns und Millionen Geflüchteter und Vertriebener den Wiederaufbau einer menschenwürdigen Existenz ermöglichte“ und dass „Kein Deutscher [...] auch nur auf die Idee kommen [wird], die Wiederherstellung der deutschen Einheit auch innerhalb der Grenzen von 1937 mit anderen als friedlichen Mitteln anzustreben“, 10. Bundesparteitag der CDU vom 24.-27.04.1961 in Köln, in Konrad Adenauer Stiftung unter Link:

[https://www.kas.de/c/document\\_library/get\\_file?uuid=9a6c5baa-3cbc-0547-23be-0d6377d73339&groupId=252038](https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=9a6c5baa-3cbc-0547-23be-0d6377d73339&groupId=252038). Zwischen den Zeilen war darüber hinaus herauszulesen, dass die

Vertriebenen Vereinigung wohl nur in einem vereinten europäischen Gebilde finden werden.

<sup>102</sup> Die Fahne VOR dem Tagungsgebäude wurde auf die Bonner Politik als solche übertragen. S. auch Fußnote 85.

<sup>103</sup> Klimanschewsky, Adolf: Täve - Das Lebensbild eines Sportlers unserer Zeit, Sportverlag Berlin, 4. Auflage von 1959, S. 52

<sup>104</sup> Als Tribünengäste wurden die Friedensfahrtteilnehmer bis zur Verschiebung des Fahrtbeginns 1963 regelmäßig eingebunden.

Friedensfahrt teilhaben zu lassen. Beiträge in der von der DEFA produzierten *Wochenschau* sollten helfen, die Popularität der Friedensfahrt auf dem Lande zu erhöhen.<sup>105</sup>

Dies hatte keine vordergründig sportpolitischen, sondern tatsächlich politische Gründe. Dass gerade im Jahr 1960 die Landbevölkerung gezielt in den Fokus genommen wurde, könnte an den durch die Parteiführung ab Anfang 1960 betriebenen massiven Kollektivierungsversuchen in der Landwirtschaft liegen. Durch massive Werbung<sup>106</sup> aber auch militante Agitation und Repression wurde bis Ende April 1960 erreicht, dass die Mehrzahl der bisherigen Einzelbauern in die LPGen eintrat.<sup>107</sup> Die großzügige Förderung der Teilnahme an einem internationalen Sportereignis (Mai 1960) könnte der Überlegung zu Grunde liegen, die Bauern positiver gegenüber dem Staat zu stimmen und dazu beizutragen, auch die Landbevölkerung für die sozialistische Gesellschaftsform zu begeistern.

Neben der Bevölkerung auf dem Land, standen insbesondere Kinder und Jugendliche im Fokus. Angesetzt wurde hier im Rahmen des Schulunterrichts. Das Schulsystem diente nicht nur der Wissensvermittlung, sondern sollte ein „sozialistisches Bewusstsein“ anerkennen<sup>108</sup>. Insbesondere wurde konkret der Geographie- bzw. Staatsbürgerkundeunterricht als Möglichkeit benannt, die Schüler bewusst auf die symbolische Bedeutung des Rennens hinzuweisen, Aufsätze in Deutsch, kreative Arbeiten im Zeichen- und Werkunterricht – überall konnte und wurde massiv die Friedensfahrt in den Mittelpunkt gerückt. Da sozialistische Fahrer überproportional gute Ergebnisse bei der Friedensfahrt erzielten, konnten diese sportlichen Erfolge mit dem spezifischen sozialistischen Sportfördersystem begründet und gezielt eingesetzt werden, die Überlegenheit des sozialistischen Gesellschaftssystems zu belegen. Ganz praktisch sah das bei der Friedensfahrt so aus, dass man auf die schlechten Trainingsbedingungen der Amateursportler in den kapitalistischen Ländern hinwies.<sup>109</sup> Auch war ein Radrennen unter Amateursportlern wie bei der Friedensfahrt geeignet, in der politisch-ideologischen Auseinandersetzung mit dem Profisport der kapitalistischen Staaten als ein positives Gegenbeispiel präsentiert zu werden. Hier bot sich ein Vergleich mit der qualvollen Tour de France an.<sup>110</sup>

Teilweise wirkte jedoch die Staatspropaganda kontraproduktiv. Bei der Betrachtung der Flüchtlingszahlen von Ost nach West in den 50er Jahren ist ablesbar, dass knapp 50% der Personengruppe der Jugendlichen bis unter 25 Jahren angehörten<sup>111</sup>. Der Grund lag auch in der propagierten Friedenspolitik des Landes. Durch das Herausstellen des Friedensstaates DDR, welches auch durch die populäre Friedensfahrt unterstützt wurde, schuf man bei den Heranwachsenden eine pazifistische Grundeinstellung. Diese wurde in Frage gestellt, als 1956 die NVA, zunächst als Freiwilligenarmee gegründet wurde. Und auch wenn es offiziell keine Pflicht zum Dienst an der Waffe gab, nutzte der Staat den Wehrdienst als Druckmittel. Eine Weigerung wurde als Widerstand gegen den Staat gewertet und führte zu weitreichenden Konsequenzen, z.B. zur Verweigerung eines Studienplatzes.<sup>112</sup>

---

<sup>105</sup> DR 2/6505

<sup>106</sup> Auch gezielte Presseinformationen sollten Überzeugungsarbeit liefern. Alteingesessene Bauern wurden als Vorbilder präsentiert, wenn sie dem Beitritt in die LPG zustimmten. Artikel Freiheit

<sup>107</sup> Malycha, Andreas: Der Ausbau des neuen Systems (1949 bis 1961), S. 31 in: Informationen zur politischen Bildung, Geschichte der DDR, Band 312, Bonn 2011

<sup>108</sup> ebenda, S. 32

<sup>109</sup> Freistellungen von Betrieben oder finanzielle Absicherung als Student der DHfK wie in der DDR waren für Amateursportler in den westlichen Ländern nicht gegeben

<sup>110</sup> Vgl. ND vom 04.05.1959

<sup>111</sup> Informationen zur politischen Bildung, Geschichte der DDR, Band 312, Bonn 2011, S. 33

<sup>112</sup> Interview Gerhard Wildgrube

### 4.2.2.3. Legitimation der Führung

„Darüber hinaus ergibt das besondere Eigenleben der Sportbewegung die Gewähr, die Millionen politisch indifferenter Sportler für die sozialistische Idee zu gewinnen. Selbstverständlich ein langer und schwieriger Weg“.<sup>113</sup> Mit dieser Einschätzung aus dem Jahr 1947 wurde bereits mit Beginn des Aufbaus sozialistischen Strukturen der Sport als Möglichkeit erkannt, Menschen für die sozialistische Idee zu gewinnen und damit auch von der Führungsstruktur durch den SED-Apparat zu überzeugen.

Bei der Planung der Fahrt wurde gezielt darauf geachtet, dass bestimmte Wirkungen bei der Berichterstattung ermöglicht werden. Ein Beispiel stellt die Inszenierung des Rennstarts in Berlin dar. Für den offiziellen Start wählte man 1959 das Brandenburger Tor. Als die Fahrt 1962 erneut in Berlin gestartet wurde, vermieden die Organisatoren einen Start vor dem nun mit Mauer und Stacheldraht grenzbewehrten Brandenburger Tor, der Start erfolgte stattdessen auf der repräsentativ geschmückten Karl-Marx-Allee<sup>114</sup>. Diese Straße war als Prachtboulevard konzipiert worden, um als Prestigebauprojekt mit seiner imposanten Architektur die Systemüberlegenheit des Sozialismus widerzuspiegeln. Die Allee symbolisierte darüber hinaus für die herrschende Elite auf bauliche Weise den politischen Führungsanspruch, und wurde daher bei den Feierlichkeiten bewusst in Szene gesetzt. Hier bot sich die Möglichkeit, den „sportlichen Erfolg mit den ideologischen Legitimationsgrundlagen“<sup>115</sup> zu verbinden.

Auch nach den Gesamtmannschaftssiegen 1953, 1957 und 1960 wurde die Allee beim Empfang der Mannschaft gezielt in die Organisation der Siegesfeier eingebunden.

Nach dem Mauerbau 1961 besaß die XV. Friedensfahrt 1962 eine besondere Bedeutung für die SED-Führung. Wert wurde insbesondere auf die Darstellung des internationalen Charakters der Fahrt gelegt. Bereits die Eröffnungsfeier in Berlin wurde medial ausgeschmückt. Und so begrüßte man trotz der Absagen von Belgien, Luxemburg, und der Schweiz, die noch im Mai 1961 vor dem Mauerbau teilnahmen, insgesamt nicht nur die als bisherige interne Höchstmarke festgelegten 20 Mannschaften, sondern mit Marokko, Tunesien der Vereinigten Arabischen Republik sowie einem Einzelstarter aus dem Libanon (Aboul-Zahab) Gäste aus insgesamt 21 Ländern!<sup>116</sup> Niemand sollte den Eindruck gewinnen, dass die Anerkennungspolitik der DDR durch den Mauerbau Schaden genommen hatte. Offen wurde die aktuelle Außenpolitik mit der Parole der friedlichen Koexistenz in die Begrüßungsrede eingebaut. „Indem unsere Friedensfahrt Sportler aus unterschiedlicher Gesellschaftsordnung, Sportler aus sozialistischen und NATO-Staaten, aus bürgerlich-neutralen und antiimperialistischen Ländern zum [...] Wettstreit vereint, leistet die Friedensfahrt einen wichtigen und fortwirkenden Beitrag zur Durchsetzung der Politik der friedlichen Koexistenz.“<sup>117</sup>

---

<sup>113</sup> Bericht über die bis jetzt geleistete Arbeit des Referats Sport sowie der Kommission Sport und Körperkultur der Abteilung Kultur und Erziehung, Berlin, 10.2.1947.SAPMO DY 30/2/18/3 aus Braun, Jutta / Teichler, Hans Joachim (Hg.): Sportstadt Berlin im Kalten Krieg „Prestigekämpfe und Systemwettstreit“, Ch. Links Verlag, Berlin; Aufsatz von Teichler, Hans Joachim: Sport unter Führung der Partei – Die frühen sportpolitischen Weichenstellungen der SED, S. 29

<sup>114</sup> Die Straße wurde nach dem 2. Weltkrieg als Prachtboulevard ausgebaut und erhielt den Namen Stalinallee. Ab 1951 entstanden dort moderne, komfortable Wohnhäuser, die schnell unter dem Begriff „Arbeiterpaläste“ bekannt wurden. Die Straße wurde im November 1961 in Karl-Marx-Allee umbenannt. Hintergrund war das Ende des Stalinkults. Zwar starb Stalin bereits 1953, aber erst Ende Oktober 1961 beschloss die neue Führung der Sowjetunion offiziell die Abkehr von der Stalin-Verehrung, woraufhin die DDR-Führung übereinstimmend reagierte. <https://www.mdr.de/zeitreise/einweihung-stalin-allee-100.html>, zuletzt besucht 14.02.21

<sup>115</sup> Satjukow, Silke; Gries Rainer (Hg.): Sozialistische Helden: eine Kulturgeschichte von Propagandafiguren in Osteuropa und der DDR, Ch. Links Verlag mit dem Aufsatz von Rossbach, Norbert: „Täve“ Der Radsportler Gustav-Adolf Schur, S. 140

<sup>116</sup> ND vom 03.05.1962

<sup>117</sup> ebenda

Mit einer erfolgreichen Teilnahme an der Friedensfahrt verband man die Hoffnung, „sportliche Siege in politische Zustimmung umzumünzen“<sup>118</sup>. Um sich der gewünschten innenpolitischen Zielerreichung zu vergewissern, wurde ein „Netz inoffizieller Mitarbeiter“ bewusst an neuralgischen Punkten in die Organisation der Friedensfahrt eingebunden. Die IM sollten unter anderem „über besondere Vorkommnisse sowie über die Stimmung der Fahrt berichten“.<sup>119</sup> „Provokatorische Handlungen“, also insbesondere Handlungen, die sich gegen die Autorität des Staates richteten, waren durch die IM zu vereiteln<sup>120</sup>. Im Folgejahr setzte man noch stärker auf die IM, als „alle geeigneten IM zur Aufdeckung und Verhinderung von Störversuchen oder Provokationen eingesetzt werden“ sollten<sup>121</sup>.

### **4.3. Rolle der Sportler**

Im folgendem soll betrachtet werden, ob und in welchem Rahmen ein Verhältnis zwischen Radsportlern und politischer Führung bestand.

Ziel der politischen Führung war es, die Bevölkerung in der DDR vom neuen Gesellschaftssystem, dem Sozialismus zu überzeugen. Der Sozialismus stellt für die Menschen in der SBZ ein bisher nicht selbst gelebtes Gesellschaftssystem dar. Die SED-Führung strebte an, über entsprechend geeignete Personen Orientierung für das gewünschte Verhalten und die gewünschte sozialistische Grundhaltung zu geben und eine Vorbildwirkung zu schaffen.

Ein sehr bekanntes sozialistisches Vorbild war Adolf Hennecke, der aufgrund von Übererfüllung seines Tagessolls von 387 Prozent zum Symbol des erfolgreichen Arbeiter-und-Bauern-Staats stilisiert wurde. Doch seine Leistung wurde nicht unwidersprochen als nachahmungswert angesehen. Von einem Teil der Arbeiter wurde er vorrangig als „Normbrecher“ abgelehnt<sup>122</sup>.

Gerade in der Nachkriegszeit gab es einen hohen Anteil derer, die dem neuen Gesellschaftssystem ablehnend, kritisch oder zögernd gegenüberstanden. Über den vermeintlich politikfreien Bereich des Sports konnte ein sozialistisches Vorbild präsentiert werden, bei dem nachahmungswürdige sportbezogene Wesenszüge mit dem sozialistischen Kontext verwoben werden konnten. Sportler sollten also eine innenpolitisch stabilisierende Funktion ausüben und zur Identifikation der Bevölkerung mit dem Staat beitragen.

#### **4.3.1. Der Sportler als Held und sozialistische Propagandafigur– das Beispiel Gustav-Adolf Schur**

Warum wurde gerade Gustav Adolf Schur zum sozialistischen Vorbild aufgebaut?

Vorüberlegung:

Insbesondere die Generation, die noch jung genug war, um sich nicht selbst an den nationalsozialistischen Verbrechen schuldig gemacht zu haben, kam als Vorbild des jungen sozialistischen Staates in Betracht. Auch war es dienlich, dass der- oder diejenige alt genug war, bereits bewusst das Hitler-Regime kennengelernt zu haben.<sup>123</sup> In Betracht kamen somit die Jahrgänge ab 1930.<sup>124</sup>

---

118 Jürgen Mittag, „Sport und Protest“ in APuZ vom 18.April 2011 „Sport und Teilhabe, S. 9

119 Dienstanweisung Nr. 3/60 Archiv-Sig. MfS-BdL/Dok., Nr. 002271 im Bundesarchiv

120 ebenda

121 Dienstanweisung Nr. 6/61 Archiv-Sig. MfS-BdL/Dok., Nr. 002311 im Bundesarchiv

122 <https://www.oelsnitz.net/zeitzeugen-berichten/hannelore-graff-hennecke>, „Das Leben des Adolf Hennecke, zuletzt besucht am 07.01.21

123 Damit ergab sich der Vorteil, mit Verweis auf die Falschheit der einen auf die Richtigkeit der anderen Regierungsform/Diktatur überzeugend hinzuweisen

124 Schur ist Jahrgang 1931



In einem Arbeiter- und Bauern-Staat sollte ein Idol natürlich aus dieser genannten Personenschicht stammen. Gustav-Adolf Schur bot den passenden familiären Hintergrund.<sup>125</sup> Schur selbst erlernte nach der Volksschule zunächst den Beruf des Schlossers. In Presseberichten wurde regelmäßig auf den ursprünglichen Beruf des Sportlers hingewiesen. Doch nicht nur der familiäre Hintergrund führte dazu, dass gerade Gustav Adolf Schur zum sozialistischen Vorbild wurde.

### Voraussetzungen für einen sozialistischen Helden

1. Erste Voraussetzung war eine außergewöhnliche Leistung.

Gustav-Adolf Schur arbeitete sich als Radsportler innerhalb der Jahre 1950- 1951 in die höchste Leistungsklasse 1 vor. Insbesondere seine Erfolge bei der Friedensfahrt waren beachtlich. Obwohl jüngstes Mannschaftsmitglied, belegte er bei seiner Premiere 1952 direkt hinter Mannschaftskapitän Bernhard Trefflich den 10. Platz in der Gesamteinzelwertung, in der viel beachteten und umkämpften Mannschaftswertung konnte der 3. Platz belegt werden. Im Folgejahr steigerte Schur seine Leistungen weiter und belegte den 3. Platz in der Einzelwertung. In der Mannschaftswertung gelang der 1. Platz. Es war nicht zu übersehen, dass Schur bereits 1954 derjenige war, „dem als erster Radsportler unserer Republik der Durchbruch zur Weltelite gelang“ und dessen Name „zu einem Begriff im internationalen Straßenrennsport geworden“ war.<sup>126</sup> In den Folgejahren festigte Schur seine Stellung als erfolgreichster Radrennfahrer der DDR. Zu seinen Erfolgen zählten 1955 und 1959 die Einzelsiege bei der Friedensfahrt, in den Jahren 1958 und 1959 die Weltmeistertitel als Straßenrennsportler. Mit dem Erfolg 1958 errang Schur den ersten Weltmeistertitel für die DDR überhaupt.

2. Schur bewies herausragende charakterliche Fähigkeiten und stellte sich immer wieder in den Dienst der Mannschaft. Zur Legende wurde er spätestens 1960: Beim WM-Rennen auf dem Sachsenring verzichtete er – aussichtsreich in einer 3-köpfigen Spitzengruppe – auf einen Angriff auf seinen 3. Weltmeistertitel. Stattdessen lenkte er die Aufmerksamkeit des weiteren Fahrers auf sich, um seinen Teamkollegen Eckstein den entscheidenden Überraschungsangriff ausführen zu lassen, der dem Teamkollegen Eckstein dann den Titel als Weltmeister sicherte. Hier sicherte „nicht der Sieg, sondern der Verzicht auf den Sieg“<sup>127</sup> den Ruf eines Idols.

Dieses uneigennützig Verhalten trug maßgeblich zu seiner Beliebtheit bei. Obwohl nach ihm weitere DDR-Fahrer die Friedensfahrt gewannen, war Gustav-Adolf Schur, genannt „Täve“<sup>128</sup> der einzige, der zum Idol für Millionen wurde. Noch Ende der 80er wurde Täve zum populärsten Sportler der DDR<sup>129</sup> gekürt, und dass, obwohl er seine aktive Rennkarriere bereits 1964 beendete.

3. Die sportlichen Leistungen wurden durch den Staat bewusst auf den sozialistischen Kontext übertragen. Sozialistische Tugenden, wie hoher Leistungswille, Fleiß und Kameradschaftlichkeit wurden durch den Fahrer personalisiert. Schur konnte daher zum idealtypischen Vorzeige-Sozialisten aufgebaut werden. Geschickt wurden Sport- und Arbeitswelt verknüpft. Insbesondere ließ sich hier die proletarische Herkunft nutzen: „So zielstrebig er sich vom Anfänger zum Weltmeister emporarbeitete“ war zu lesen, „genauso stand er voller Energie vom ersten Lehrjahr an immer im Beruf als Elektromechaniker und Schmied seinen Mann.“<sup>130</sup>

---

<sup>125</sup>Vor dem Krieg arbeitete der Vater in einer Ziegelei, danach Kriegsgefangenschaft; Mutter erzog 4 Kinder, aus Klimanschewsky, Adolf: Täve - Das Lebensbild eines Sportlers unserer Zeit, Sportverlag Berlin, 4. Auflage von 1959

<sup>126</sup> Klimanschewsky, Adolf: Täve - Das Lebensbild eines Sportlers unserer Zeit, Sportverlag Berlin, 4. Auflage von 1959, S. 185

<sup>127</sup> Huhn, Klaus Ulrich: Gustav-Adolf Schur - der Star und das Kollektiv In: Arnd Krüger, Swantje Scharenberg: Zeiten für Helden - Zeiten für Berühmtheiten im Sport (= Schriftenreihe des Niedersächsischen Instituts für Sportgeschichte. Band 22). LIT, Münster 2014

<sup>128</sup> Abgeleitet von der zweiten Silbe des Vornamens Gus- tav

<sup>129</sup> Kluge, Volker: Das Sportbuch DDR, Eulenspiegel Verlag Berlin 2004

<sup>130</sup> Volkswacht v. 07.10.1963

Von besonderer Bedeutung war bei der Friedensfahrt auch immer die Mannschaftswertung. An der Taktik der DDR-Friedensfahrt-Mannschaft ist ablesbar, dass diese Wertigkeit noch vor einen Einzelsieg stand. Im Radsport ist ein Einzelsieg ohne entsprechende Teamarbeit kaum möglich. Zumindest auf Trainerseite wird dieses sporttaktische offene Geheimnis entscheidungsbegründend gewesen sein. Bereits bei der Fahreraufstellung wurde auf eine homogene Mannschaft Wert gelegt: Hervorgehoben wurde 1952 von Werner Scharch, Delegationsleiter der Friedensfahrtmannschaft: „Wir haben nicht sechs Einzelfahrer, sechs `Cracks`, sondern sechs Freunde, ein Kollektiv, das die DDR würdig vertreten wird.“<sup>131</sup> Gefordert vom Trainerstab und gelebt durch die Mannschaft, stellte das Team ein „Kollektiv“ dar.

Die staatlich gelenkte Berichterstattung verkürzte den Sinnzusammenhang jedoch. Nicht der sporttaktische Hintergrund wurde gewürdigt, sondern ein ideologischer Zusammenhang konstruiert, denn Mannschaftserfolge ließen sich als mustergültiges Beispiel von Kollektivgeist, Fleiß und Selbstaufopferung für ein übergeordnetes Ziel und als Vorbild für die Arbeiterschaft präsentieren. Seitenhiebe gegen die „Einzelkötter des Auslandes“, die als „Kampfhähne“ nur ihre eigenen Pläne verfolgten und nicht an die Mannschaft dachten<sup>132</sup> wurden vor allem in Richtung kapitalistisches Ausland erteilt.

Bei der Berichterstattung nach dem Gesamteinzelsieg Schurs 1955 wird dies sehr deutlich. Nicht der individuelle Erfolg wird hier in den Vordergrund gestellt. Mit der Beschreibung, „Es bleibt die unumstößliche Wahrheit, daß auch der Beste in diesem Rennen ohne das Kollektiv versagen muß, wenn er nicht ein starkes Kollektiv an seiner Seite hat, wenn nicht Kameraden um ihn sind, die wissen, um was es geht, die jederzeit bereit sind, für die Farben der Mannschaft und für den Kapitän im gelben Trikot den eigenen Erfolg zurückzusetzen“<sup>133</sup>, wird der tatsächliche Erfolg der Mannschaft zugesprochen. Mit „Gustav Adolf Schur, Sohn der Deutschen Demokratischen Republik, Sohn des ersten Arbeiter- und Bauern-Staates in der Geschichte unseres Volkes“<sup>134</sup> heftet sich der Staat bewusst an die Erfolgsspur Schurs.

Die Biografie von Gustav Adolf Schur wurde genutzt, den Fortschritt des Sozialismus´ bildhaft zu machen. Bewusst wurde auf die prekäre wirtschaftliche Situation Ende der 40er Jahre hingewiesen. Es wird geschildert, dass Schur „auf dem vorsintflutlichen Vehikel, dass jede Minute auseinanderzubrechen drohte“<sup>135</sup> unterwegs war. Doch auch wenn „Täve“ als Lehrling noch auf einem altersschwachen Herrenrad fuhr, war er wenig später schon mit dem Rennrad unterwegs. Auch Anekdoten wie der Erwerb der Rennpedalen wurde oft erzählt, um zu zeigen wie aus der Not (= Mangelwirtschaft) immer eine Tugend gemacht wurde, immer ein Weg gefunden wurde.

Mit der Erfolgsgeschichte „Täve“ ließ sich auch die Erfolgsgeschichte der DDR verknüpfen. Bereits in der Biographie von 1961 heißt es: „Sein Aufstieg ist der Aufstieg unseres Staates, an einem tüchtigen, fleißigen Menschen demonstriert, an einem Menschen der Millionen bewies, was Wille und Fleiß für eine gute Sache vermögen“<sup>136</sup>

Warum ließen sich die Sportler auf diese Weise für politische Zwecke einbinden?

---

<sup>131</sup> Berliner Zeitung, 28.04.1952

<sup>132</sup> 1953 konnten durch eine geschlossene Leistung der DDR-Mannschaft die Dänen noch auf der vorletzten Etappe vom ersten Platz in der Mannschaftswertung verdrängt werden, dies wurde auch entsprechend medial aufbereitet

<sup>133</sup> ND 18.05.1955

<sup>134</sup> ebenda

<sup>135</sup> Klimanschewsky, Adolf: Täve - Das Lebensbild eines Sportlers unserer Zeit, Sportverlag Berlin, 4. Auflage von 1959, S. 40

<sup>136</sup> Klimanschewsky, Adolf: Täve - Das Lebensbild eines Sportlers unserer Zeit, Sportverlag Berlin, 4. Auflage von 1959, S. 13

### 4.3.2. Beweggründe der Sportler

Bei einem Leistungssportler kann immer davon ausgegangen werden, internationale Erfolge anzustreben. Die Teilnahme an internationalen Wettkämpfen (Weltmeisterschaft, Olympische Spiele) setzte jedoch voraus, dass der eigene Staat (inkl. seiner Sportverbände) entsprechend international anerkannt war. Problematisch für die Leistungssportler der 50er und 60er Jahre war die fehlende politische Anerkennung der DDR. Ohne internationale Anerkennung des Staates (inkl. der entsprechenden Sportverbände) blieb internationaler Erfolg verwehrt.

An dieser Stelle kreuzten sich die Ziele zwischen Radsportlern und Staat.

Die Friedensfahrt wurde nicht durch den internationalen Radsportverband (UCI) veranstaltet, sondern durch die zentralen Presseorgane der drei kommunistischen Staatsführungen. Eine Teilnahme war daher nicht an eine internationale Anerkennung des eigenen Radsportsverbands geknüpft. Durch das internationale Starterfeld bot diese Radsportveranstaltung eine der wenigen Möglichkeiten, dass sich Sportler aus der DDR international präsentieren konnten. Die Sportler verfolgten durch gute Platzierungen während der Friedensfahrt das Ziel, den Weg der internationalen Anerkennung ihres Staates zu unterstützen, „denn Sieger kann man nicht auf Ewigkeit ausschließen. Darüber waren wir uns im Klaren.“<sup>137</sup>

Die Staatsführung verband mit diesem international beachteten Radwettkampf wie bereits beschrieben weitere politische Ziele und forderte von den Radsportlern daher nicht nur sportliche Höchstleistungen, sondern auch ein korrektes parteiideologisches Verhalten. Den Sportlern war dies bewusst (nähere Erläuterungen an späterer Stelle).

Insbesondere durch die herausragende politische Bedeutung der während der Friedensfahrt zelebrierten Feiertage 1. Mai und 8. Mai wurde eine dem Sozialismus verpflichtete Überzeugung von den Radsportlern eingefordert. Die Sportler wurden bewusst in die politische Propaganda eingebunden. Während am 1. Mai die Teilnahme an der Maidemonstration obligatorische Pflicht war, wurden am 8. Mai, dem „Tag der Befreiung“ regelmäßig Blumen vom deutschen Kapitän an die sowjetische Mannschaft überreicht. Medienwirksam symbolisierte der Blumengruß „die enge Freundschaft, die heute den friedliebenden deutschen Staat der Arbeiter und Bauern mit der großen Sowjetunion verbindet“<sup>138</sup>. Man (be-)nutzte Schur als Mannschaftskapitän ab 1955 alljährlich, um als Gratulant die immerwährende Freundschaft zu inszenieren.

Nicht alles war dabei aufgezwungen. Insbesondere der Generation um Schur waren die Gräueltaten Hitlerdeutschlands in Polen und Tschechien und seine eigene Verantwortung sehr bewusst. „1952 hatte uns niemand >schulen< müssen, damit wir uns richtig verhielten. Wir wussten um die deutschen Verbrechen in Polen und dass wir dazu beizutragen hatten, zwischen unseren Völkern wieder ein normales Verhältnis herzustellen.“<sup>139</sup> Schur schildert seine Beobachtung mit einer älteren Polin am Start der Friedensfahrt 1952 in Warschau: „in ihrem Gesicht glaubte ich zu lesen: Da sind sie wieder, die Deutschen [...]. Ich habe diese Szene nie wieder vergessen.“<sup>140</sup> Für ihn war es Ansporn, durch sein Verhalten dazu beizutragen, dass die von ihm im Gesicht der Polin gelesene Angst verschwindet, er „schwor, ein anderer Deutscher zu sein.“<sup>141</sup>

---

<sup>137</sup> Schur Gustav-Adolf: Täve Die Autobiografie, Verlag Neues Leben, 2011, S. 72

<sup>138</sup> Satjukow, Silke; Gries Rainer (Hg.): Sozialistische Helden: eine Kulturgeschichte von Propagandafiguren in Osteuropa und der DDR, Ch. Links Verlag 2002 mit dem Aufsatz von Roszbach, Norbert: „Täve“ Der Radsportler Gustav-Adolf Schur, S. 139

<sup>139</sup> Schur Gustav-Adolf: Täve Die Autobiografie, Verlag Neues Leben, 2011, S. 57

<sup>140</sup> ebenda, S. 56

<sup>141</sup> ebenda

#### 4.4. Pressearbeit

Die Berichterstattung über die Friedensfahrt nahm einen festen Platz in den Medien ein. An dieser Stelle kann nur auf die Darstellung in den Zeitungen eingegangen werden.

Die gesamte Presse unterstand der SED-Führung und diente in vollem Umfang deren agitatorischen Zielen. Zum unangefochtenen Leitmedium wurde Anfang der 50er Jahre die Tageszeitung *Neues Deutschland*. Im Untertitel war es offen als Zentralorgan der Sozialistischen Einheitspartei Deutschland erkennbar. Andere regionale Tageszeitungen waren aufgrund von „ausgefeilten Pressedirektiven“<sup>142</sup> in ihrer Unabhängigkeit eingeschränkt und an die Partei gebunden.

Auch das Deutsche Sportecho stand in einem Abhängigkeitsverhältnis, da mit der SED-geführten Massenorganisation des Deutschen Turn- und Sportbundes als Herausgeber eine Kontrollinstanz gegeben war.<sup>143</sup>

Daher stellt sich die Frage, ob auch die Berichterstattung über die Friedensfahrt politisch in Anspruch genommen wurde. Schließlich war durch die hohe Medienpräsenz der Friedensfahrt, ganz besonders in den osteuropäischen Ländern, Aufmerksamkeit garantiert und auch außersportliche Inhalte konnten durch die hohe Verbreitung Wirkung entfalten<sup>144</sup>.

Die Sportberichterstattung über den eigentlichen Rennverlauf kann sowohl im „Neuen Deutschland“ als auch im „Sportecho“ nur als neutral bezeichnet werden. Realistisch wurden die Leistungen ausgewertet. Eine Parteinahme nach gesellschaftspolitischen Gesichtspunkten war nicht erkennbar. Die Sportberichterstattung der Friedensfahrt hob sich damit wohltuend von anderen Darstellungen ab und war grundsätzlich frei von politischer Überformung.

Wenn von einer grundsätzlichen Politikfreiheit die Rede ist, bestätigen Ausnahmen wie überall diese Regel:

Zunächst scheint es überraschend, dass in der offiziellen Berichterstattung ein sehr unsportliches Verhalten des sowjetischen Fahrers Melichow bei der Etappenankunft 1961 in Poznan zu finden war. Doch bei der kritischen Beurteilung des Berichts muss festgestellt werden, dass in diesem Einzelfall die neutrale Berichtsebene verlassen wurde, als fast entschuldigend angemerkt wurde: „Da gehen in der Hitze des Kampfes Melichow die Nerven durch“<sup>145</sup> Der deutsche Trainer Weisbrod darf hierzu kommentieren: „Sehr bedauerlich das Ende im Stadion. Auf jeden Fall behinderte die Fahrweise Melichows Manfred Weißleder, der in aussichtsreicher Position lag.“<sup>146</sup> Diese Kommentierung zeigt sehr deutlich, dass der umfangreich zelebrierten deutsch-sowjetische Freundschaft der Vortritt gelassen wurde vor einer ehrlichen Verurteilung des unsportlichen Verhaltens. Selbst hier verzichtete man auf eine Trennung zwischen Sport und Politik, zwischen Bewertung des persönlichen Verhaltens eines Einzelnen einerseits und der erwünschten politischen Grundsatzwirkung der Fahrt andererseits. Diese deutsch-sowjetische Freundschaft sollte keinen Makel bekommen. Dabei gehörten Auseinandersetzungen während des Rennens selbstverständlich dazu, Radsport ist kein körperloser

---

142 Kreschmann, Carsten: Zwischen Spaltung und Gemeinsamkeit, be.bra verlag GmbH Berlin, 2012, S. 42

143 [http://www.ddr-wissen.de/wiki/ddr.pl?Deutsches\\_Sportecho](http://www.ddr-wissen.de/wiki/ddr.pl?Deutsches_Sportecho), zuletzt besucht 04.02.21; Anm.: Entgegen der in der Quelle gemachten Angabe, dass nur in dieser Zeitung über die Tour de France berichtet wurde und in anderen Zeitungen Berichte gänzlich fehlten, muss berichtigt werden: Auch im ND wurde unter der Rubrik Internationale Sportrundschau über die Tour de France als Kurzmeldung berichtet.

<sup>144</sup> vgl. Jürgen Mittag, „Sport und Protest“ in APuZ vom 18. April 2011 „Sport und Teilhabe“

<sup>145</sup> ND, Bericht zur 4. Etappe: Hintergrund dieser beschönigenden Beschreibung war eine Situation im Stadion von Poznan: der sowjetische Fahrer Melichow hielt den Sattel des Deutschen Weißleder fest, als dieser neben ihm in Richtung Etappengewinn zum Spurt ansetzen wollte. Dabei wurde Weißleder noch von der Bahn gedrängt.

<sup>146</sup> ebenda

Sport. Auch Schur berichtet, dass es „öfter Kontroversen bei Radrennen, und zwar völlig unpolitische“<sup>147</sup> gab.

Außerhalb der eigentlichen Sportberichtserstattung finden sich weitere Beispiele bewusster Einflussnahme.

Ein Beispiel aus dem Jahr 1956 zeigt, dass die Presse gezielt benutzt wurde, um die Meinungsbildung im Sinne des Staates zu beeinflussen. Hintergrund waren Gerüchte um einen Sturz Schurs auf der 6. Etappe von Görlitz nach Berlin, die als „reine Antisowjethetze“ bezeichnet wurden, weil sowjetischen Fahrern die Schuld am Sturz zugeschrieben wurde. Als dem MfS bekannt wurde, dass es darüber hinaus Gerüchte auch über eine Flucht Schurs ins kapitalistische Ausland gab, die bereits „den Charakter einer Massenstimmung annahm“<sup>148</sup>, wurde im ND eine Stellungnahme Schurs veröffentlicht, um den Gerüchten entgegenzutreten.<sup>149</sup>

Auch nach dem Gesamtmannschaftserfolg 1957 erfolgte eine politische Inanspruchnahme. Bei den stürmischen Empfängen der siegreichen DDR-Mannschaft von Berlin nach Leipzig wurden in Treuenbrietzen, Wittenberg und auch Bitterfeld die jeweiligen feierlichen Ankünfte genutzt, um durch die Friedensfahrer auf eine Wahlteilnahme bei den bevorstehenden Wahlen am 23. Juni zu werben. Beispielhaft erklärte Günter Grünwald auf dem Marktplatz von Wittenberg: „Wir Radsportler verpflichten uns, als erste mit zur Wahlurne zu schreiten und unserer Wahlpflicht zu genügen“<sup>150</sup>. An diesem Beispiel erkennt man, dass es eine enge Verzahnung zwischen den Erwartungen des Staates an die Friedensfahrer nicht nur als sportliches Vorbild, sondern auch als sozialistisches Vorbild gab, wozu auch die Wahrnehmung der Wahlpflicht gehörte.

Wie bereits angeführt, wurden insbesondere Feiertage während der Friedensfahrt zur Agitation im Sinne der sozialistischen Staatsdoktrin genutzt. Die Friedensfahrt diente hier als Rahmen, Sportler der DDR-Mannschaft als schmückende Elemente.

Hervorzuheben ist, dass durch das Organisationskomitee sehr detailliert darauf geachtet wurde, wer Adressat der verbreiteten Informationen ist. Deutlich wird dies anhand der Verwendung der jährlich wechselnden, durch das Organisationskomitee festgelegten Losungen. So war man sich einig, dass 1955 die „Pariser Verträge und die Militarisierung Westdeutschlands“ in den Fokus gerückt werden sollten. Allerdings könnte man in Räumen, in denen Fahrer zum Beispiel speisen, „Losungen allgemeiner formulieren“ beispielsweise „Für Frieden und Freundschaft“<sup>151</sup>. Man wollte demnach bewusst vermeiden, dass die aggressive Propaganda, die gegenüber der eigenen Bevölkerung verfolgt wurde, durch die Teilnehmer der Friedensfahrt wahrgenommen wurde.

Wie diese Beispiele zeigen, wurde Sprache außerhalb der eigentlichen Sportberichtserstattung sehr bewusst und adressatengerecht eingesetzt.

### **Exkurs: die Sprache als Waffe**

Gerade in den 50er und 60er Jahren machten Sprache und Wortwahl den Versuch, „die Wirklichkeit den eigenen Vorstellungen unterzuordnen“<sup>152</sup> besonders deutlich. Die Systemkonkurrenz wurde erbittert im Bereich der Druckerzeugnisse ausgetragen.

---

<sup>147</sup> Schur Gustav-Adolf: Täve Die Autobiografie, Verlag Neues Leben, 2011, S. 169

<sup>148</sup> Informationsdienst Nr. 11 zur Beurteilung der Situation in der DDR vom 7. Juni 1956

<sup>149</sup> ND v. 25.05.1956

<sup>150</sup> Zeitungsausschnitt vom 20.05.1957, wahrscheinlich Spartecho

<sup>151</sup> DR 2/6162

<sup>152</sup> Kreschmann, Carsten: Zwischen Spaltung und Gemeinsamkeit, be.bra verlag GmbH Berlin, 2012, S. 81

So ist im Programmheft zur Stadionankunft der Friedensfahrer am 08. Mai 1958 vom „Kampf gegen die drohende Gefahr eines Atomkrieges in Europa, die insbesondere durch die Aufrüstung der westdeutschen Bundeswehr mit Atomwaffen“ und an weiterer Stelle von „Atomkriegsbrandstiftern“ zu lesen als auch, dass „in dem anderen deutschen Staat die giftige Saat des Völkerhasses in die Herzen der Menschen gelegt werden soll“<sup>153</sup>. Die Wortwahl muss als sehr aggressiv eingeschätzt werden. Sicherlich ist hier zu berücksichtigen, dass die Etappenankunft vom „wichtigen politischen Tag“ dem 08. Mai <sup>154</sup> überlagert wurde. Adressat der Programmhefte waren DDR-Bürger. Diesen sollte mit aller Nachdrücklichkeit die politische Bedeutung der Friedensfahrt vor Augen geführt werden. Dagegen fehlten in Nachrichtenblättern für die internationale Presse solche scharfen parteipolitischen Aussagen. Hier wurde sachlich auf historische Hintergründe und Besonderheiten in den Etappenstädten hingewiesen.

So sehr man in der DDR gegen die BRD im Politikteil der Tageszeitungen als solche agitierte, so sorgfältiger wurde bei den wenigen Teilnahmen westdeutscher Fahrer darauf geachtet, diese in der Presse stets auch als „Freunde“ zu bezeichnen. Dies zeigt deutlich, dass man die ausländischen, insbesondere auch westdeutschen Fahrer nicht verschrecken wollte. Vielmehr war man bemüht, ein positives, respektvolles ja freundschaftliches Verhältnis zu unterstützen.

Als nach 1958 keine Mannschaft der Bundesrepublik teilnahm, wurden die Worte deutlicher. So nutzte man nach dem Mauerbau die 1962 in Berlin startende XV. Jubiläums-Fahrt, um die „friedens- und daher sportfeindliche Haltung der Bonner Ultras“ zu bedauern, die „die Teilnahme einer Radsportmannschaft aus der Bundesrepublik unmöglich gemacht und damit die Isolierung der westdeutschen Sportfreunde vertieft hat.[...] Weil sie am liebsten schon wieder der Losung folgen möchten: Räder müssen rollen für den Krieg, deshalb boykottieren sie dieses Rennen, bei dem die Räder sich für den Frieden drehen!“<sup>155</sup>. An diesem Beispiel wird deutlich, dass die Direktiven der Partei- und Staatsführung als Eckpfeiler der Agitation unverrückbar verankert waren und in die Berichterstattung direkt, plakativ und ohne Selbstreflexion übernommen wurden.

Dieser Klassenkampf in den Printmedien wurde auf beiden Seiten ausgetragen. Die DDR wurde durchgängig auf staatlicher Ebene abwertend als „DDR“<sup>156</sup>, schlicht selbst nach 1962 als „SBZ“ oder „Pankower Staat“ bezeichnet<sup>157</sup>. Auch die Sprache sollte die Haltung unterstützen, die Anerkennung der DDR um jeden Fall zu vermeiden und begann dabei bereits mit der Bezeichnung des Staates. Und so schätzt Egon Franke (Bundesminister für innerdeutsche Fragen) 1980 rückblickend ein und warb dabei um mehr Sachlichkeit in der Deutschlandpolitik: „Natürlich ist der Sprachgebrauch Ausdruck politischen Denkens. Aber die Art, wie manchmal Sprachgebrauch und Beziehungsfragen aufgerechnet und ausgerechnet werden, das erinnert doch fatal an Irrwege der 50er und 60er Jahre [sic].“<sup>158</sup>.

## Weitere Printmedien

Beliebt war gerade in den 50er und 60er Jahren auch Belletristik über die Friedensfahrt. Eins der populärsten Bücher war die Biografie von Gustav-Adolf Schur von Adolf Klimanschewsky aus dem Jahr 1959. Bücher von sogenannten Insidern, wie das Friedensfahrtbuch von Horst Schubert und

---

153 Programmheft 1958

154 DR 2/6162

155 ND, vom 03.05.1962

<sup>156</sup> Die Anführungszeichen dienten als deutliches Zeichen, bereits eine offizielle Benennung des DDR-Gebiets abzulehnen, die Gründung der DDR als rechtswidrigen Akt anzusehen und den Alleinvertretungsanspruch auch auf sprachlicher Ebene durchzusetzen. Die alternativen Bezeichnungen SBZ und Pankower Staat sollten durch ihre abwertende Art eindeutig die Ablehnung widerspiegeln.

<sup>157</sup> Monatsüberblick über die Entwicklung in POLEN Mai 1962 vom Ostbüro der SPD – Bonn – mit Bericht zur Friedensfahrt in: Friedrich Ebert Stiftung unter: <https://library.fes.de/polen-bericht/pdf/1962-05.pdf>

<sup>158</sup> Sozialdemokratischer Pressedienst, 35. Jahrgang / 115/ 20.Juni 1980

einem Autorenkollektiv<sup>159</sup>, die Biografie von Klaus Ampler durch Klaus Ullrich sowie Anekdoten zur Friedensfahrt, herausgegeben direkt vom Zentralen Organisationsbüro der Internationalen Friedensfahrt zeigen, wie eng die Verflechtung zwischen Sportlern und Autoren war. Autoren waren nicht selten gute Freunde der Sportler (so bei der jahrzehntelangen Freundschaft zwischen Schur und Klaus Huhn<sup>160</sup> alias Klaus Ullrich). Der Leser wurde hierüber jedoch nicht im Dunkeln gelassen und die enge Verbindung wurde offen kommuniziert. Eine kritische journalistische Auseinandersetzung fand nicht statt. Insbesondere Biografien unterstützten die Zielrichtung der Staatspropaganda, Sportler (hier Schur und Ampler) nicht nur als kämpferische Sportler, sondern auch sozialistische Vorbilder zu präsentieren. Die Erwartungshaltung bei den vielen radsportbegeisterten Lesern lag darin, möglichst nah teilhaben zu können am Leben ihres Vorbildes oder am Sportereignis Friedensfahrt. Die Bücher erfüllten diese Erwartungen<sup>161</sup>.

## 5. Umgang mit kritischen Sportlern

Der Aspekt, wie mit Kritikern umgegangen wird, erscheint mir sehr wichtig. Von der Art, wie man Kritikern begegnete, lässt sich viel auf die Natur des politischen Systems ableiten.

Der Sport musste sich dem politischen System unterordnen. Darüber hinaus nutzte die politische Führung der DDR die Friedensfahrt zur ideologischen Propaganda und setzte die Radsportler gezielt hierfür ein. Daher stellt sich die Frage, wie mit Sportlern umgegangen wurde, die sich mit ihrer Rolle im (Sport-)System DDR kritisch auseinandersetzten. Hierzu ist die mir vorliegende Datenlage nur dünn. Im Folgenden soll dennoch versucht werden, auf diese Frage zumindest teilweise eine Antwort zu geben.

Spitzensportler dienten dem Staat als wertvolle und wichtige Propaganda-Stütze. Dementsprechend war es völlig kontraproduktiv, wenn Spitzensportler eine gegen den Staat gerichtete Einstellung öffentlich machten. Bereits im durchgestuften Sportfördersystem war daher eine positive ideologische Einstellung zum Staat eine wichtige Grundvoraussetzung. Sportler, die hier bereits auffällig wurden, konnten mit Verweis auf »Nichteinhaltung der Prinzipien und Regeln des Leistungssports«<sup>162</sup> ausdelegiert werden.

Selbst bereits erfolgreiche Radsportler wurden aus eher kleinlichen Gründen zum Karriereende gezwungen. Bernhard Trefflich, ehemaliger Kapitän der Friedensfahrtmannschaft und Teilnehmer in den Jahren 1951-1954, lehnte die als sozialistische Alternative zu Firmung und Konfirmation eingeführte Jugendweihe seiner Tochter ab. Dies führte in der Folge zu Spannungen mit den Funktionären, 1959 beendet er seine sportliche Laufbahn.<sup>163</sup>

Eine Republikflucht stellte den ungünstigsten anzunehmenden Fall dar. Zum einen belegte eine Flucht, dass die Lebensbedingungen im Westen als günstiger bewertet wurden, zum anderen war zu befürchten, dass insbesondere Westdeutschland interne Informationen über Trainingsmethoden oder die Auslegung des Amateurstatus erlangte.<sup>164</sup>

---

<sup>159</sup> Schubert, Horst (Redaktion) und Autorenkollektiv: Friedensfahrt, Sportverlag Berlin 1962

<sup>160</sup> Vom Sportreporter entwickelte er sich zum Redaktionsleiter des *Neuen Deutschland* und war auch Mitglied im zentralen Organisationskomitee der Friedensfahrt

<sup>161</sup> Interview Gerhard Wildgrube

<sup>162</sup> vgl. Information Nr. 602/76 über eine Antragstellung auf Übersiedlung in die BRD durch den ehemaligen Leistungssportler des SC Karl-Marx-Stadt, Löttsch, Wolfgang in: <https://www.ddd-im-blick.de/>

<sup>163</sup> Sykes, Herbie: Das Rennen gegen die Stasi – Die Geschichte des Radrennfahrers Dieter Wiedemann, Covadonga Verlag, 2015, S- 86

<sup>164</sup> Die materielle Absicherung der Amateursportler schien dem MfS Anlass zur Sorge zu sein, als man Manfred Weißleder, Friedensfahrtteilnehmer nach der Flucht von Dieter Wiedemann entsprechend nach seiner

Auch wenn Sportler zu einer privilegierten Personengruppe zählten, gab es auch unter ihnen regelmäßig Republikfluchten.<sup>165</sup>

Ein Sonderfall stellt der Radsportler Klaus Ampler dar. Als er im Jahr 1961 nur als Ersatzfahrer zur Friedensfahrt anreiste, aufgrund einer Erkrankung Schurs auch kurz vor einem Einsatz stand, dann jedoch nicht berücksichtigt wurde, liebäugelte er mit einem Wechsel ins westliche Profilager. Dies wäre mit einer Flucht aus der DDR gleichbedeutend gewesen. Diese Pläne wurden dem MfS bekannt. Sein damaliger Mannschaftskamerad Schur teilt hierzu freimütig im Interview mit der ZEIT mit, „da habe ich sicherlich gegenüber dem Trainer oder anderen gegenüber gesagt: >Paßt mir bloß auf den Klaus auf.<“<sup>166</sup> Um die Gefahr der Republikflucht abzuwenden, wurde Ampler kurz vor der Abfahrt zur Weltmeisterschaft ins schweizerische Bern aus der Mannschaft ausgeschlossen. Man bot ihm jedoch an, sich durch gute Ergebnisse im sozialistischen Ausland (Rumänien-Rundfahrt) sowie durch ein öffentliches Eingestehen seines Fehlers<sup>167</sup> rehabilitieren zu können. Diese Reaktion des Staates ist mehr als wohlwollend zu bezeichnen. Auch eine mehrjährige Gefängnisstrafe hätte die Folge sein können<sup>168</sup>. Zu vermuten ist, dass man sich ähnliche Hoffnungen auf Spitzenleistungen zum Wohle des Sozialismus durch den begabten Spitzenradsportler wie bei Schur machte, zumal dessen Karrierehöhepunkt erreicht zu sein schien. Ich denke, der ausschlaggebende Grund für die Klaus Ampler gewährte 2. Chance war die Tatsache, dass dessen Handeln nicht auf eine Ablehnung des sozialistischen Staates an sich und damit politischen Gründen basierte, sondern dass das Handeln mit der großen sportlichen Enttäuschung der fehlenden Nominierung und einer Kurzschlussreaktion begründet werden konnte. Sein Fluchtversuch wurde außerdem kurz nach dem Mauerbau öffentlich gemacht, also zu einem Zeitpunkt, zu dem in der DDR emotional über die Mauer diskutiert wurde und sich der Staat durchaus gegenüber seinen Bürgern erklären musste. Ein reuezeigender Spitzensportler konnte die Position des Staates stärken. Ein Beleg für diesen Ansatz findet sich in Klaus Amplers erster Biografie aus dem Jahr 1963. Darin heißt es: „Er hat sich seinen Namen selbst erkämpft, und die Straße auf der ihm das gelang, war längst nicht so gerade und eben wie bei anderen.“<sup>169</sup> Damit verweist man auch auf seinen „Fehltritt“, zeigt aber auch, dass mit Willensstärke große Erfolge möglich waren.

Welche Gründe auch für die wohlwollende Reaktion bestanden, in der Folge konnte Ampler durch sportliche Leistungen glänzen, wurde 1963 Gesamtsieger der Friedensfahrt und auch DDR-Straßenmeister. Nach seiner Karriere als Fahrer blieb er der Friedensfahrt als Reporter und Schiedsrichter als auch dem Staat als Trainer der Nationalmannschaft treu.

Dieter Wiedemann, Friedensfahrtteilnehmer 1962 und 1964 flüchtete 1964 bei einem Olympiaausscheidungsrennen in Gießen und wurde Profi-Radsportler in der BRD. Über ihn wurde in der DDR nicht mehr berichtet, schon gar nicht über die Hintergründe seiner Republikflucht.<sup>170</sup>

---

Einschätzung hierzu befragt. (Einzelinformation Nr. 699/64 über Ansichten von Leistungssportlern über Probleme des Sports in der DDR vom 1. September 1964

<sup>165</sup> Für das Jahr 1955 wurde festgestellt, dass es in allen Bezirken republikflüchtige Sportler gab, eine besondere Zunahme vor allem im Bezirk Magdeburg festzustellen war, aus: <https://www.ddd-blick.de/jahrgaenge/jahrgang-1956/report/die-lage-im-sport-und-im-gesamtdeutschen-sportverkehr/>

<sup>166</sup> Die Zeit, [https://www.zeit.de/1998/18/Des\\_Radlers\\_schoene\\_Maerchen/seite-2](https://www.zeit.de/1998/18/Des_Radlers_schoene_Maerchen/seite-2)

<sup>167</sup> So geschehen im ND v.31.08.1961

<sup>168</sup> das Pass-Gesetz der Deutschen Demokratischen Republik vom 15. September 1954 bestimmte in § 8 (1): „Wer ohne Genehmigung das Gebiet der Deutschen Demokratischen Republik nach dem Ausland verläßt [...], wird mit Gefängnis bis zu drei Jahren bestraft. § 8 (3) ergänzt, dass auch der Versuch strafbar war, aus: <http://www.verfassungen.de/ddr/passgesetz54.htm>, zuletzt besucht am 08.02.21

<sup>169</sup> Ullrich, Klaus: Klaus Ampler Ein Lebensbild des Friedensfahrtsiegers 1963, Zentrales Friedensfahrorganisationsbüro, 1963, S. 63

<sup>170</sup> Die Hintergründe wurden dem MfS erst allmählich bekannt: Wiedemann flüchtete zu seiner großen Liebe Sybille. Doch gerade dieses menschliche Verhalten hätte es dem Staat unmöglich gemacht, ihn weiter als gewissenlosen, egoistischen Staatsfeind zu beschimpfen. Daher wurde nicht mehr über ihn berichtet.



Konsequenzen für seine Familie hatte Wiedemann ursprünglich nicht gefürchtet. Vielmehr waren vor ihm bereits 4 Leistungssportler seines Vereins SC Wismut Karl-Marx-Stadt ohne weitere Nachwirkungen geflüchtet, allerdings vor dem Mauerbau 1961. Dass sich die politischen Gegebenheiten seit dem Mauerbau verschärft hatten, musste seine Familie erfahren. Nach seiner Flucht wurde dem Vaters die Arbeitsstelle als Mechaniker im Sportclub gekündigt, dem ebenfalls Leistungssport treibenden Bruder wurde kein Start im kapitalistischen Ausland mehr erlaubt.<sup>171</sup>

Die schärfere Sanktionierung von Republikfluchten, insbesondere die Bestrafung der Familie des Geflüchteten, diente ganz klar der Abschreckung. Man erhoffte sich, wenn schon nicht der Fluchtwillige selbst erreicht werden konnte, ihn dennoch über die Verantwortung zu seiner zurückgebliebenen Familie von einer Flucht abhalten zu können.

Im Verlaufe der Jahre verschärfte sich die politische Lage weiter. Ein „Nursportlertum“ wurde bereits 1956 mit wenig Verständnis zur Kenntnis genommen und war daher nachweislich Teil der Berichterstattung an das MfS<sup>172</sup>. Doch erst 15 Jahre später sind hierfür deutliche negative Konsequenzen nachweisbar.

Es drohte bereits ein Karriereende, wenn man völlig unpolitisch agierte.

Wolfgang Löttsch, der Cousin Wiedemanns wurde 1972 ausdelegiert. Die Ausdelegierung beruhte dabei ausschließlich auf der Einschätzung, dass Löttsch eine „negative politische ideologische Haltung“ bezog, die man u.a. aus seinem „Desinteresse für Grundfragen der Politik unserer Partei“ ableitete.<sup>173</sup> Hintergrund war die Weigerung, in die SED-einzutreten. Internationale Rennen wie die Friedensfahrt oder Weltmeisterschaften blieben ihm dadurch verwehrt<sup>174</sup>.

Unpolitisch zu sein, wurde bereits als eine gegen den Sozialismus gerichtete Haltung ausgelegt und sanktioniert. Und es zeigt im Umkehrschluss, dass ohne die Einschätzung, eine positive politische ideologische Grundhaltung zu haben, eine leistungssportliche Karriere verwehrt blieb. Jeder Leistungssportler in der DDR musste sich daher entscheiden, ob er unter diesen Bedingungen seinen Sport weiter ausüben wollte.

---

<sup>171</sup> vgl. Sykes, Herbie: Das Rennen gegen die Stasi – Die Geschichte des Radrennfahrers Dieter Wiedemann, Covadonga Verlag, 2015, S. 322 ff.

<sup>172</sup> Bericht über die Lage im Sport und im Gesamtdeutschen Sportverkehr v. 8. Juni 1956 bei: <https://www.ddd-im-blick.de/jahrgaenge/jahrgang-1956/report/die-lage-im-sport-und-im-gesamtdeutschen-sportverkehr/>  
173 Information Nr. 602/76 über eine Antragstellung auf Übersiedlung in die BRD durch den ehemaligen Leistungssportler des SC Karl-Marx-Stadt, Löttsch, Wolfgang aus: <https://www.ddd-im-blick.de>

174 Berno Bahro, Wende und Vereinigung im deutschen Radsport 1989/90 - Der Sport als Sonderfall der deutschen Einheit, in: Deutschland Archiv, 16.12.2014, Link: <http://www.bpb.de/197919>

## Teil II Wirkung der Fahrt

Nachdem im Teil I auf die ideologischen Grundstrukturen des Staates und die besondere sportpolitische Beziehung zur Friedensfahrt detailliert eingegangen wurde, soll die Friedensfahrt nun im Teil II aus Sicht der Sportler und der Bevölkerung betrachtet werden. Insoweit werden die Protagonisten durch den Perspektivwechsel nicht mehr als Objekte behandelt, sondern kommen als Subjekte und aktiv Handelnde zu Wort.

Der Enthusiasmus der 50er Jahre fokussierte sich stark auf Gustav-Adolf Schur. Wie bereits in Teil I herausgearbeitet und belegt wurde, nutzte die SED-gelenkten Obrigkeit insbesondere „Täve“ Schur als sozialistisches Vorbild. Ihm gehörte ab 1955 als Friedensfahrtsieger die große Bühne, nachdem 1953 bereits der Mannschaftssieg gefeiert werden konnte.

### 6. Das Selbstverständnis der Sportler

Als Nationalheld stand Schur ständig in der Öffentlichkeit. Doch unterschied sich Schurs Selbstwahrnehmung von dem durch den Staat geschaffenen sozialistischen Heldenbild? Anhaltspunkte hierzu ergeben sich aus dem Vergleich der 2 Biografien des Sportlers. Eine ausführliche Analyse zwischen der vom Staat autorisierten Täve-Biografie von Klimanschewsky und der von Schur selbst verfassten Autobiografie ist aus Platzgründen an dieser Stelle nicht möglich. Der wesentlichste Punkt zum Selbstbild des Sportlers soll jedoch nochmals herausgegriffen werden.

Zu den Gemeinsamkeiten beider Biografien zählt die Darstellung Schurs als sozialistisches Vorbild. Schur war (und ist) von der Idee des Sozialismus überzeugt. Der Staat konnte die innere Überzeugung des Sportlers nutzen. Schur war authentisch. Und so teilt er auch selbst mit, sich bewusst für eine aktive Position innerhalb des sozialistischen Systems entschieden zu haben. Der Beitritt in die SED geschah bewusst und „wer [...] behauptet, ich wäre gezwungen worden, der lügt.“<sup>175</sup> Schur ließ sich gern in die Pflicht nehmen und ist nach wie vor stolz auf seine Rolle als sozialistisches Vorbild.<sup>176</sup> Noch heute ist Schur von den positiven Aspekten des sozialistischen Systems überzeugt.

Schur wurde nicht von allen, jedoch vom Großteil anderen Sportkollegen positiv betrachtet. Sein Friedensfahrtkollege Dieter Wiedemann erinnert sich so: „Alle nannten ihn `Täve´, und man konnte gar nicht anders, als ihn zu mögen. Er war charmant, er sah gut aus und er hatte Charisma. Er war bei den Sportsfans beliebt, weil er ein großartiger Rennfahrer war, aber auch die Frauen himmelten ihn an. Die Politiker mochten ihn, weil er ein überzeugter Sozialist war“<sup>177</sup>.

Wenn Schur der sozialistische Vorzeigethlet war, stellt sich die Frage, wie andere Sportler ihre Position selbst einschätzten. Trotz intensiver Bemühungen konnte ich den aus Wittenberg stammenden Mannschaftskameraden Schurs, Lothar Meister nicht für Äußerungen zur Friedensfahrt gewinnen.

Ein anderer Friedensfahrt-Teilnehmer aus Lutherstadt Wittenberg, Uwe Raab gab mir gern Einblick in seine Gefühlswelt. Seine Erlebnisse stammen aus der Zeit der 80er Jahre und müssen selbstverständlich in ihrem anderen historischen Kontext betrachtet werden. Einige Aussage lassen jedoch auch Rückschlüsse auf den von mir betrachteten Zeitraum zu.

---

<sup>175</sup> Schur Gustav-Adolf: Täve Die Autobiografie, Verlag Neues Leben, 2011, S. 126

<sup>176</sup> Schur Gustav-Adolf: Täve Die Autobiografie, Verlag Neues Leben, 2011, S. 202

<sup>177</sup> Sykes, Herbie: Das Rennen gegen die Stasi – Die Geschichte des Radrennfahrers Dieter Wiedemann, Covadonga Verlag, 2015, S. 87

Raab weist insbesondere auf die den Spitzensportlern als Aushängeschild des Sozialismus gewährten Privilegien hin. Optimale Trainingsbedingungen in den Sport(hoch-)schulen, Trainingslager im Ausland und insbesondere die Möglichkeit, für Wettkämpfe durch die ganze Welt zu reisen<sup>178</sup> waren Dinge, die dem „normalen“ DDR-Bürger nicht möglich waren. Er selbst sah diese Dinge als großes Privileg an, und war sich auch bewusst, dass der Staat hierfür eine Gegenleistung erwartete. Diese Gegenleistung waren sportliche Erfolge und für ihn auch äquivalent. Er schildert den enormen Druck, wenn bei Friedensfahrtabschnitten auf deutschem Boden die Politikprominenz auf den Ehrentribünen der Stadien saß und man durch den Trainerstab auf das unbedingte Ziel eines Etappensiegs verdammt wurde. Raab vergleicht diese Situation damit, „das Messer am Hals“ gespürt zu haben und den Gedanken zu haben „alles [zu] tun, um die Etappe zu gewinnen.“<sup>179</sup> Trotz des Drucks hatte für ihn die Teilnahme an der Friedensfahrt oberste Priorität. Mit der Festlegung des Kaders für diese Veranstaltung wurde gleichzeitig der Nationalmannschaftskader für die restliche Saison festgeschrieben. Nicht bei der Friedensfahrt berücksichtigt zu werden, bedeutete eine Abstufung für den Rest des Jahres.

Vergleicht man die politische Situation der 80er Jahre mit der der 50er und 60er Jahre, dürfte der auf die Fahrer ausgeübte Erfolgsdruck früher nicht geringer gewesen sein.

Doch nicht nur Erfolgsdruck gab es auszuhalten. Auch der Druck, sich ideologisch immer korrekt zu verhalten war vorhanden. Als Radsportler mit dem Ziel, die Republik im internationalen Wettkampf zu vertreten und als Nationalmannschaftsmitglied an der Friedensfahrt teilzunehmen, war die Einschätzung einer positiven politisch-ideologischen Grundhaltung unumgänglich.

Erich Hagen ließ sich nach dem Mauerbau zu einer negativen Äußerung hierzu hinreißen<sup>180</sup> und wurde daraufhin aus dem SC DHfK ausdelegiert. Die wahren Hintergründe wurden verschleiert<sup>181</sup>. Nachdem er öffentlich die Richtigkeit dieser „Erziehungsmaßnahme“ bekräftigte, durfte er nach längerer Zeit 1963 wieder zum SC DHfK zurückkehren.<sup>182</sup> Dieses Beispiel an einem erfolgreichen Friedensfahrtradsportler zeigt, wie ernst es dem Staat damit war, dass man sich von seinen Leistungssportlern eine 100%ige loyale Grundhaltung erwartete.

Dieser politische Druck und die fehlende Möglichkeit, sich ohne Nachteile befürchten zu müssen, gegen das sportpolitische System aufzulehnen, führten selbst bei Wolfgang Löttsch zu der verständnisvollen Einschätzung über seine ehemaligen Sportkameraden: „ `Die mußten parieren, sonst wären sie auch rausgeflogen.` Wie der Nationalfahrer Gletzin, der es wagte, Löttsch nach dessen Sieg über die komplette DDR-Elite die Hand zu reichen.“<sup>183</sup> <sup>184</sup> Löttsch war stark genug, die fehlende Anerkennung auszuhalten.

---

<sup>178</sup> Interview mit Uwe Raab 2021

<sup>179</sup> ebenda

<sup>180</sup> Sykes, Herbie: Das Rennen gegen die Stasi – Die Geschichte des Radrennfahrers Dieter Wiedemann, Covadonga Verlag, 2015, S. 161

<sup>181</sup> Im Zeitungsartikel wurde vielmehr auf eine ungenügende Nervenstärke während eines Rennens verwiesen, ND v. 25.08.1961

<sup>182</sup> Sykes, Herbie: Das Rennen gegen die Stasi – Die Geschichte des Radrennfahrers Dieter Wiedemann, Covadonga Verlag, 2015, S. 161

<sup>183</sup> Arfs, Jörn, Allein gegen ein gnadenloses Regime, in Archiv der Zeit Nr. 31/1990, 27.04.1990, Link: <https://www.zeit.de/1990/31/allein-gegen-ein-gnadenloses-regime/seite-2>

<sup>184</sup> Als Hobbyfahrer blieb Löttsch dem Radsport nach seiner Ausdelegierung treu und konnte „in der Folgezeit bedeutende Rennen gegen die gesamte DDR-Spitzenklasse gewinnen bzw. vordere Plätze belegen“ (aus Information Nr. 602/76 über eine Antragstellung auf Übersiedlung in die BRD durch den ehemaligen Leistungssportler des SC Karl-Marx-Stadt, Löttsch, Wolfgang, ohne Datum in <https://www.ddr-im-blick.de/jahrgaenge/>

Motivation nahmen die Sportler aus der Möglichkeit, internationale Erfolge feiern zu wollen. Daneben wurden ihnen durch die großzügige Förderung finanzielle Nöte genommen.

## 7. Zuschauer

Kritisches zur Friedensfahrt hörte ich von KEINEM Zeitzeugen. Auch nach dem Abgleich verschiedener Quellen blieb es bei meiner Einschätzung. Die Friedensfahrt war ein beim Zuschauer rundweg positiv wahrgenommenes Ereignis.

### 7.1. Begeisterung für den Sport

Die Friedensfahrt entwickelte sich schnell zu einem Publikumsmagnet. Hunderttausende säumten die Straßen.

„Du kannst dir ja nicht vorstellen, was da für Massen [standen].[...] Da hast du nur ein Menschenmeer gesehen. Du hast gar nicht mehr gesehen, wo Schluss ist, so viele Leute waren da.“ Mit diesen Worten schilderte Uwe Raab seine Wahrnehmung in den 80er Jahren.

Die nebenstehende Aufnahme vom 10.05.1960 (Etappe Kutno-Poznan, Polen) bestätigt, dass ähnliche Verhältnisse auch in den 50er und 60er Jahren herrschten.



Bundesarchiv, Bild 183-73194-0012  
Foto: Wendorf | 10. Mai 1960

Die Begeisterung für die Friedensfahrt war überwältigend. Grund für den Enthusiasmus ganz besonders für die Friedensfahrt lag auch an den zuvor beschriebenen Bedingungen. Internationale Erfolge gab es bis Mitte der 50er Jahre nicht, konnte es aufgrund der fehlenden internationalen Anerkennung der Sportverbände und des NOK der DDR noch nicht geben. Die Friedensfahrt als sportliche Veranstaltung außerhalb des organisierten Weltsports bot eine Kompensationsmöglichkeit.

Der Mannschaftssieg 1953 war ein Befreiungsschlag. Die Begeisterung in der Bevölkerung war riesig. Es ist auch als Beispiel dafür zu sehen, welche Macht der Sport besaß. Als im Jahr 1955 dann auch der Einzelsieg durch Gustav-Adolf Schur gefeiert werden konnte, feierte die ganze DDR ihren ersten Nationalhelden.<sup>185</sup>

1960 bei der Ankunft der Friedensfahrer in Magdeburg.<sup>186</sup>

Auffällig ist die feierliche Kleidung der Besucher. Dies unterstreicht, dass die Menschen dieses sportliche Ereignis in Festtagsstimmung versetzte und sie dies auch optisch nach außen trugen.

---

<sup>185</sup> Die Bezeichnung von Schurs Einzelerfolg als „Wunder von Warschau“ in Anlehnung an das „Wunder von Bern“ der bundesdeutschen Fußballmannschaft 1954 ist eine Wortschöpfung von zeitgenössischen Darstellungen. In historischen Aufzeichnungen fehlt eine solche Bezeichnung. Die SED-Propaganda verzichtete bewusst auf eine Anspielung auf Erfolge des Klassenfeindes

<sup>186</sup> [https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/Bundesarchiv\\_Bild\\_183-73194-0004%2C\\_Friedensfahrt%2C\\_Magdeburg%2C\\_Zuschauer.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/Bundesarchiv_Bild_183-73194-0004%2C_Friedensfahrt%2C_Magdeburg%2C_Zuschauer.jpg)



Bundesarchiv, Bild 103-73104-004  
Foto: Wendorf 1.10. Mai 1960

Die Erwartungen der deutschen Zuschauer an immer wiederkehrende Erfolge der eigenen Mannschaft veranlassten den Trainer Herbert Weisbrod 1963 zu den mahnenden Worten: „wir [werden] nicht Jahr für Jahr die Besten sein können“[...] Alle Freunde der Friedensfahrt, alle Verehrer unserer Rennfahrer möchte ich auf diesem Wege noch einmal bitten, nie den Charakter der Fahrt zu vergessen“<sup>187</sup>.

Dass es nicht zur ideologischen Überfrachtung kam, ist der Tatsache zu verdanken, dass die Friedensfahrt in erster Linie als spannender Wettkampf wahrgenommen wurde.

Von Zeitzeugen<sup>188</sup> wurde mehrfach geschildert, dass Schulen jährlich vom Friedensfahrtfieber gepackt wurden. Im Vorfeld wurden (freiwillig) Wandzeitungen gestaltet, täglich wurden die Etappen ausgewertet, erst danach konnte der normale Schulbetrieb beginnen. Auch die „Kleine Friedensfahrt“ wurde als schulisches Highlight wahrgenommen. Begeisterung und Ehrgeiz waren groß, was an den mir geschilderten Vorbereitungen erkennbar wurde. Selbst in nicht direkt an der Rennstrecke liegenden Schulen verbreitete sich das Friedensfahrt-Fieber.

Bei Schulen, die näher an der Rennstrecke lagen, wurden Wandertage durchgeführt, um mit den Rädern im Klassenverband zur Rennstrecke zu fahren und den Fahrern zuzujubeln. Diese Tage blieben in guter Erinnerung bei den Schülern<sup>189</sup>. Die Schulleitung organisierte in diesen Fällen die Wandertage und man könnte von politisch veranlasster Zuschauersteuerung sprechen. Jedoch muss man berücksichtigen, dass die Begeisterung bei der Bevölkerung, und gerade bei den Kindern und Jugendlichen schon vorhanden war.



Insoweit ist die Möglichkeit, während der Schulzeit seinen Sporthelden am Straßenrand zuzujubeln, eher als Chance und nicht als Pflicht zu sehen. Auch außerhalb der Schulen war der Zuspruch in der Bevölkerung enorm. Ein Zwang zur Teilnahme an Etappenveranstaltungen wurde von allen Zeitzeugen verneint. Dafür spricht auch, dass bei Etappen an Wochenenden die Zuschauerzahlen nicht geringer waren.<sup>190</sup> Ein Zeitzeuge aus Marzahna (wenige Kilometer nördlich von Lu. Wittenberg), dem Geburtsort von Etappengewinner Lothar Höhe schildert: „Der ganze Ort hat gefeiert. Natürlich haben wir da mitgestanden... die Betriebe haben dafür auch mal ne Stunde die Arbeit ausgesetzt, und alles was jetzt LPG und Traktoristen war...das Fahrzeug wurde dann mit Blumen ausgestattet und wir kamen dann an, wie auf'm Rummel“<sup>191</sup>. Es scheint, jeder wurde von der Begeisterung mitgerissen.

## 7.2. Publikumsliebblinge

Zum Feld der Friedensfahrer zählten auch immer „Exoten“. Fahrer aus Indien, Albanien, Ägypten, der Mongolei, China oder Syrien fanden sich häufig am Ende des Feldes und fielen so nicht durch ihre

<sup>187</sup>ND, 06.05.1963

<sup>188</sup> Übereinstimmend Kurt und Brigitte Schmidt, beide Jg. 1938, Interview mit Gerhard Wildgrube, Jg. 1947, bestätigend auch Uwe Raab

<sup>189</sup> Zeitzeugeninterview mit meinem Opa Roland Grabo, Jg. 1954

<sup>190</sup> Vielmehr wurden gemeinsame Radtouren zur Rennstrecke im Freundeskreis organisiert, so Gerhard Wildgrube im Interview

<sup>191</sup> Interview mit Kurz Schmidt, damals arbeitete er bei der Maschinen-Traktoren-Station (MTS), Marzahna

sportlichen Leistungen<sup>192</sup>, aber durch ihr Aussehen auf. Auch die Neugier auf andere Nationen lockte insbesondere Kinder an die Rennstrecke<sup>193</sup>. Insbesondere die Inder entwickelten sich zu Publikumsliebungen. Die Zuschauer honorierten bei diesen Fahrern allein schon Kampfgeist und Durchhaltevermögen. Livio Trape fasste in seinen Friedensfahrterinnerungen zusammen: „Das schönste für mich war – und ich sah es nirgendwo wieder – im Ziel wurde auch der Letzte wie ein Weltmeister behandelt.“<sup>194</sup>

Auch Horst Schäfer (Leiter des Friedensfahrtmuseums in Kleinmühligen) hat seine ersten Erinnerungen an die Friedensfahrt aus der Zeit Anfang der 60er-Jahre und einen „Exoten“ besonders ins Herz geschlossen. Bis heute ist er mit dem libanesischen Radsportler Tarek Aboul-Zahab befreundet, der ab 1962 4mal an der Friedensfahrt teilnahm. Und das die Freundschaft auf Gegenseitigkeit beruht, beweist Aboul-Zahab regelmäßig, wenn er noch immer Horst Schäfer in Kleinmühligen besucht, immer mit einem Kinderfahrrad als Gastgeschenk aus dem familiengeführten Radgeschäft in Beirut, um hier in Sachsen-Anhalt die „Kleine Friedensfahrt“ zu unterstützen.<sup>195</sup>

### **7.3. Wurden Menschen für den Kampf um den Frieden beeinflusst?**

Frieden, Freundschaft, Fairplay – diese Begriffe waren in der Zeit der 50er und 60er Jahre in der politischen Diskussion der konkurrierenden Politiksysteme nicht gegeben. Der „Kalte Krieg“ wurde kompromisslos geführt. Auf die umkämpften Machtansprüche bin ich im ersten Teil ebenso eingegangen wie auf die kompromisslose Sprache.

Geflügelte Worte wie „Jedes Jahr im Mai“ unterstreichen sowohl Sehnsucht und Vorfreude, als auch den Zustand, wie sich die Begeisterung verselbstständigte. Auch in meinen Zeitzeugengesprächen wurde deutlich, dass viele mit der Friedensfahrt positive Begriffe und soziale Werte verbanden.

Die Friedensfahrt war Ausdruck und Teil beim Kampf um den Frieden. Geprägt von den Ereignissen der Kriegszeit und verstärkt durch die Propaganda gegen den Militarismus des Westens war der Wunsch nach Bewahrung des Friedens sehr ausgeprägt. Es war das vorherrschende Zeitgefühl. Der Friedenswunsch ließ sich auf die „Sendboten des Friedens“, die Friedensfahrer projizieren. Die Begeisterung, „dass so viele Männer drei Wochen lang für den Weltfrieden fahren“<sup>196</sup>, kanalisierte den Zeitgeist.

Das Besucherbuch im Friedensfahrtmuseum Kleinmühligen spiegelt noch heute viele ähnliche Gedanken und Wünsche der Besucher wider. Bei den Einträgen wird nicht nur auf die sportlichen herausragenden Ergebnisse der deutschen Sportler und insbesondere auch oft auf die besondere Verehrung Täve Schurs hingewiesen, sondern noch häufiger wird der Wunsch nach Frieden und Völkerverständigung geäußert. Unter den Eintragungen sind auch solche wie vom Radsportverein „Insel Usedom“ e.V., bei denen erkennbar wird, dass seit mehreren Generationen die völkerverbindende Idee der Fahrt weitervermittelt wurde<sup>197</sup>. Dies zeigt deutlich, dass die Idee der Friedensfahrt offenbar das Denken der Menschen noch heute beeinflusst.

### **7.4. Nationalstolz**

Das Bekräftigen der Freundschaft zu anderen Nationen wurde dort begrenzt, wo sportlicher Ehrgeiz in unsportliches Verhalten umschlug.

---

<sup>192</sup> Anm.: Erst 1967 wurde ein Zeitlimit eingeführt, um die sportliche Wertigkeit der Friedensfahrt zu erhalten, und nicht „zur Spazierfahrt entwertet wird“, aus: Programmheft zur 52. Friedensfahrt 1999, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 1999, S. 40

<sup>193</sup> Interview Gerhard Wildgrube

<sup>194</sup> Programmheft zur 52. Friedensfahrt 1999, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 1999, S. 40

<sup>195</sup> Interview Horst Schäfer

<sup>196</sup> ND, Interview mit Horst Schäfer v. 04.12.17

<sup>197</sup> Besucherbuch Museum Kleinmühligen, Eintrag vom 17.10.98

Die schon beschriebene unsportliche Aktion Melichows gegen Weißleder aus dem Jahr 1961 führte nicht nur zu der (Über-)Reaktion Weißleders mit der Luftpumpe, die der Friedensfahrexperte Horst Schäfer so schildert: „Weißleder war in dem Moment die hochgehaltene deutsch-sowjetische Freundschaft ziemlich schnuppe. Er verfolgte Melichow bis in die Weitsprunggrube und verwackelte ihn dort dafür, dass er beim Zielsprint ihn, in Führung liegend, am Sattel festgehalten und so die Etappe gewonnen hatte.“<sup>198</sup>. Die Unsportlichkeit Melichows wurde mit 2 Strafminuten von der Jury geahndet.<sup>199</sup>. Wie bereits beschrieben wurde, reagierte die deutsche Presse äußerst zurückhaltend bei der Beurteilung der Unsportlichkeit. Die zumeist deutschen Zuschauer sahen den Vorfall Tage später noch nicht aufgearbeitet, als die Friedensfahrer im weiteren Verlauf der Fahrt im Leipziger Zentralstadion eintrafen. Sowohl Melichow als auch die gesamte sowjetische Mannschaft wurde mit Pfiffen empfangen. Die Pfiffe zeigen zum einen, dass die Zuschauer die Friedensfahrt sehr emotional verfolgten. Da sich der Unmut nicht nur gegen den Verursacher Melichow richtete, sondern gegen die gesamte sowjetische Mannschaft, ist zu vermuten, dass viele sich in ihrem nationalen Stolz verletzt sahen, da ein Sowjetfahrer einen Deutschen attackiert hatte.

Diese starke Identifizierung mit den Sportlern des eigenen Landes beruhte auch auf den großen sportlichen Erfolg der Sportler. Durch die erfolgreichen Sportler konnte man selbst Teil dieses Erfolges werden. Dies empfanden viele Menschen als großartiges Gefühl<sup>200</sup>. Die hohe Anteilnahme hatte ihre Ursache auch in der fehlenden Möglichkeit, auf anderen Gebieten als dem Sport an Erfolgen teilhaben zu können. Die wirtschaftliche Entwicklung war in den 50er Jahren sehr stark von Konsumverzicht geprägt, die Wohlstandsversprechen der SED-Regierung wurden nicht eingehalten und letztlich wurde die eigene Lebenssituation im Vergleich mit dem seit 1948 einsetzenden „Wirtschaftswunders“ in Westdeutschland als sehr nachteilig empfunden.<sup>201</sup> Mit den Erfolgen der DDR-Sportler „war man endlich wieder wer!“<sup>202</sup>

Für den Staat wirkte sich der Enthusiasmus der Massen positiv aus. Der sich durch die sportlichen Erfolge ausprägende Nationalstolz hatte auch eine einigende Kraft und wirkte innenpolitisch stabilisierend. Man erkannte, dass internationale Erfolge ein patriotisches Gefühl erzeugten, was durch keine noch so gut geführte politische Rede erzeugt werden konnte. Dies nutzend, wurde in der DDR weiter viel Energie auf den Ausbau des Leistungssportsystems aufgebracht.

## **8. Außenpolitische Wirkung**

### **8.1. Unterstützung des Anerkennungsprozesses**

Die Friedensfahrt stellte ab dem Jahr 1952 das erste internationale Großsportereignis auf dem Gebiet der DDR dar. Mit diesem Sportereignis präsentierte sich der Staat als eigenständige Sportnation. Das war dem 1949 neu gegründeten Staat DDR umso wichtiger, als dass der Antrag zur Aufnahme der DDR in das IOC 1951 abgelehnt wurde<sup>203</sup> und damit eine eigenständige Teilnahme an Olympischen Spielen ausgeschlossen war.

Herausgearbeitet wurde, dass die Friedensfahrt bei den internationalen Beteiligten und Beobachtern eine sehr positive Wirkung erzielte. Die Einladungen zur Teilnahme an der Radsportveranstaltung wurden von den Sportverbänden verschiedener Gesellschaftsformen wertgeschätzt.

---

<sup>198</sup> Volksstimme vom 27.04.2018 bei <https://www.volksstimme.de/sachsen-anhalt/friedensfahrt-engagement-fuer-legendaeres-radrennen>, zuletzt besucht 18.01.21

<sup>199</sup> Programmheft zur 54. Friedensfahrt 2001, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 2001, S. 43

<sup>200</sup> durchgehend geäußert in den Interviews mit Seifert, Schmidt und Wildgrube

<sup>201</sup> Ciesla, Burghard, Wirtschaft in beiden deutschen Staaten - Wirtschaftliche Entwicklung und Lebenslage in der DDR aus: Informationen zur politischen Bildung, Deutschland in den fünfziger Jahren, Band 256, Bonn 1997, S. 39f.

<sup>202</sup> Interview Gerhard Wildgrube

<sup>203</sup> Wenige Wochen nachdem dem westdeutschen NOK die Aufnahme in das IOC gelang

Auch die UCI erkannte die positive Entwicklung der Friedensfahrt zum „größten Amateur-Etappenrennen der Welt“ an. Die Anerkennung der Radsportsektion gegenüber der UCI gelang 1955.<sup>204</sup> Ein wichtiges Ziel der Staatsführung der DDR, trotz politischer Isolation die Aufnahme in internationale Sportgremien zu realisieren, war damit frühzeitig erfüllt.

Es erscheint nicht abwegig, die sportlichen Erfolge im Radsport mit dem Zuschlag für die Ausrichtung der Weltmeisterschaft 1960 in Verbindung zu bringen. In den Jahren 1958 und 1959 gewann Gustav Adolf Schur den Weltmeistertitel im Straßenradrennsport. Die DDR durfte im Jahr 1960 die Weltmeisterschaft auf dem Sachsenring organisieren. Dies stellte einen großen sportpolitischen Erfolg dar, da die Ausrichtung einer internationalen Veranstaltung auf dem Gebiet der DDR den Anspruch auf internationale Anerkennung des Staates unterstrich.

Dennoch hatte die Friedensfahrt nicht das Gewicht, um sportpolitische negative Folgen nach dem Mauerbau abzufedern. Eine Einreise zu den UCI-Straßen-Weltmeisterschaften blieb ab 1962 für 3 Jahre verwehrt.

Die sportpolitische Talfahrt endete erst 1965. Als am 08.10.65 das IOC in Madrid beschloss, dem NOK der DDR für die Olympischen Winterspiele als auch Olympischen Sommerspiele 1968 den Start mit eigener Olympia-Mannschaft zu gewähren, war endgültig ein Prozess eingeleitet, der über die internationale Akzeptanz im Sport zur Anerkennung des Staates führen musste. Hieran zeigt sich, dass Sport schon immer „Abbild und Motor gesellschaftlicher Prozesse“<sup>205</sup> war und immer in wechselseitiger Beziehung zu den komplexen politischen [...] gesellschaftlichen Verhältnissen<sup>206</sup> stand.

Waren größere Amateuretappenrennen zu Beginn der 50er Jahre nicht vorhanden, fand die Friedensfahrt immer mehr Nachahmer. Die Ägypten-, Tunesien-, Jugoslawien- oder Rumänienrundfahrt entwickelten sich genauso wie Rundfahrten in England, Marokko oder Kuba.<sup>207</sup>

## 8.2. Völkerfreundschaft

Die Stärkung der Freundschaft und der Zusammenarbeit zwischen den Völkern sowie der internationalen Solidarität der Sportler wurden als Wertvorstellung im Reglement der Friedensfahrt offen gefordert und durch die Fahrer geehrt. Von Beteiligten wurde oftmals davon gesprochen, dass „der Funke“ während der Fahrt auch auf Teilnehmer übersprang, die diese Moralvorstellungen aus dem Wettkampfbetrieb so nicht kannten. Viele unterschiedliche positive Stimmen ehemaliger Fahrer belegen dies.

Der britische Friedensfahrtsieger des Jahres 1952 Ian Steel wurde anlässlich seines 10jährigen Jubiläums seines Friedensfahrtriumpfes 1962 als Ehrengast eingeladen und schätzte rückblickend ein: „Die Sportfreundschaft zwischen allen muß man erlebt haben, um sie zu verstehen und zu begreifen. Es könnte wirklich keinen besseren Namen für dieses Rennen geben als `Friedensfahrt`.“<sup>208</sup>

Auch die Fairness unter den Fahrern war beispielhaft. Konkret bedeutete dies auch, eigene Interessen der Idee der Friedensfahrt unterzuordnen. Aus dem Jahr 1955 ist folgende Begebenheit zwischen einem tschechischen und einem britischen Radsportler überliefert: Nachdem 1955 Vesely

---

<sup>205</sup> Daniel Küchenmeister, Thomas Schneider „Sport ist Teilhabe“, in APuZ vom 18. April 2011 „Sport und Teilhabe“, S. 3

<sup>206</sup> ebenda

<sup>207</sup> ND, 09.05.1964

<sup>208</sup> ND, 07.05.1962



kurz vor dem Ziel einen Schaden am Rad hatte, „lief Brittain auf die Bahn und ließ Vesely sein Rad. So fuhr der im Sattel seines ärgsten Rivalen<sup>209</sup> durchs Ziel.“<sup>210</sup>

Der Charakter dieser Schilderung deckt sich mit vielen anderen Erinnerungen ehemaliger Teilnehmer und kann wohl als unbeschwert bezeichnet werden. Solch positive Emotionen blieben den Beteiligten auch Jahre später noch in Erinnerung und nährten den Mythos „Friedensfahrt“.

Die Friedensfahrt stellte die Chance dar, aus einer von Unversöhnlichkeit geprägten Systemkonkurrenz auszubrechen.

Auch unterstützte die Organisation des Rennens den Eindruck bei den Fahrern, dass jeder einzelne gleich behandelt und gleichberechtigt war. Der enorme logistische und organisatorische Aufwand führte zu einem Alleinstellungsmerkmal dieses Wettkampfes. Von der Bereitstellung der Unterkünfte und Verpflegung, der Betreuung vor und nach dem Wettkampf, die Auswertung der einzelnen Etappen in geselliger Runde beim gemeinsamen Abendessen waren Faktoren vorhanden, die bei anderen Wettkämpfen so nicht gegeben waren.

Zeichen, die im politisch instrumentalisierten Rahmen den Charakter von freundschaftlich gemeinten Gesten verlassen mussten<sup>211</sup>, konnten im „unpolitischen“ Rahmen als Freundlichkeit und respektvolle Handlung wirken, wie der regelmäßig am letzten Apriltag mit Blumen geschmückte Frühstückstisch der Niederländer anlässlich des Geburtstages der Königin Juliane.<sup>212</sup> Mit dieser Geste, bei der man die Bedeutung der Königin für die Niederländer anerkannte, obwohl mal in den sozialistischen Ländern jegliche Glorifizierung früherer Herrschaftsschichten vermied, wurde der Wunsch nach Verständigung zum Ausdruck gebracht.

Es entwickelten sich zwischen Sportlern der unterschiedlichen Nationen enge Freundschaften. Schur verband zeitlebens eine enge Freundschaft zu Jan Vesely (Tschechoslowakei)<sup>213</sup>. Auch zu den englischen Radsportlern Steel und Brittain bestand eine enge Verbundenheit.

Alle Beteiligten verband der Gedanke, durch fairen Wettkampf ein Beispiel dafür zu bieten, gleichberechtigt und wertschätzend miteinander umzugehen. Teilweise mit Startern aus 4 Kontinenten (neben Europa, Asien, Afrika auch Australien) bot die Friedensfahrt idealen Nährboden. Die Friedensfahrt schaffte in den 50er und 60er Jahren etwas, zu dem die Außenpolitik damals nicht in der Lage war: Die Anderen als gleichberechtigt zu akzeptieren, und trotz Unterschiedlichkeiten in der Gesellschaftsordnung eine Grundlage für gemeinsames Handeln zu finden.

Dass diese Verbundenheit über Jahrzehnte Bestand hat, zeigt sich in den gut besuchten jährlichen Treffen ehemaliger Friedensfahrtteilnehmer im Friedensfahrtmuseum in Kleinmühlingen.

Die große nachwirkende Anerkennung des Radsporterlebnisses „Friedensfahrt“ ist auch erkennbar an Reaktionen, die nach ersten Gerüchten über die Wiederbelebung der Friedensfahrt in den 90er Jahren erfolgten. So äußerten insbesondere englische und schottische Friedensfahrtveteranen wie Bill Bradley (10. Platz 1958), Ian Steel (Friedensfahrteinzelsieger 1952), Stan Brittain und Bob Thom jun. (3maliger Teammanager der britischen Mannschaft in den 1980ern, Sohn des in den 1950er Jahren aktiven Teammanagers Bob Thom) übereinstimmend ihre Begeisterung über die von Ihnen

---

<sup>209</sup> 1955 wurde Brittain Gesamtdritter, Vesely Gesamtzweiter

<sup>210</sup> Schur Gustav-Adolf: Täve Die Autobiografie, Verlag Neues Leben, 2011, S. 89

<sup>211</sup> Jährlicher Tulpenstrauß an die sowjetische Mannschaft durch den deutschen Mannschaftskapitän zum 08.Mai-Feiertag

<sup>212</sup> Ullrich, Klaus: Anekdoten zur Friedensfahrt, Zentrales Organisationsbüro der Internationalen Friedensfahrt (Hg.), Berlin 1962, S. 65

<sup>213</sup> Er benannte seinen ersten Sohn „Jan“ nach ihm

erlebten Friedensfahrten zum Ausdruck, die Freude über die Wiederbelebungsversuche und sagten auch ihre Unterstützung zu.<sup>214</sup>

Nach Wiederbelebung der Friedensfahrt brachten sich weitere ehemalige Rennfahrer bei der Organisation und Durchführung der Fahrten ein. Allen voran Gustav Adolf Schur, der insbesondere mit seinem Namen die Akquirierung von Sponsorengeldern unterstützte. Als Repräsentant des deutschen Organisationskomitees brachte sich Thomas Barth, Klaus Ampler, Olaf Ludwig, Bernd Drogan, Falk Boden und auch Uwe Raab ein. Es zeigt sich, dass es vielen Rennfahrern wichtig war, diese Fahrt wieder zu unterstützen.

### **Fazit und Ausblick:**

An dieser Stelle soll nochmals auf die eingangs gestellten Leitfragen zurückgeblickt und die Frage beantwortet werden, was aus der Friedensfahrt „gemacht“ wurde:

Mit hohem finanziellen Aufwand entwickelte sich die Fahrt zur größten Amateuretappenrundfahrt der Welt.

Die Zeit der 50er und 60er Jahre war in der DDR geprägt vom Kampf des Parteiapparates sowohl um Anerkennung innerhalb des Landes bei der eigenen Bevölkerung als auch vom Kampf um politische Anerkennung im Ausland. Insbesondere das Verhältnis der Bundesrepublik Deutschland zur DDR (Stichwort Hallstein) beeinflusste die Sportpolitik der DDR. Die Friedensfahrt stellte ab 1952<sup>215</sup> DIE Möglichkeit dar, international wahrgenommen zu werden.

In die Organisation und Durchführung der Fahrt waren höchste staatliche Instanzen eingebunden. Die Friedensfahrt wurde politisch enorm vereinnahmt.

Der Gedanke nach Frieden und Völkerverständigung fand weltweit Widerhall und Nachahmer.

Ich gehe soweit und schätze ein, dass sich in dem von mir betrachteten Zeitraum die Ziele der Friedensfahrt erfüllten.

Ein großer Nachteil heutiger Radrennen ist, dass medial alles auf den Einzelsieger ausgerichtet ist und die Mannschaftswertung ihre Bedeutung verloren hat. Dies geschieht trotz des Hintergrundes, dass Erfolge im Radsport ohne Teamarbeit nicht möglich sind.

Wie am Beispiel Friedensfahrt deutlich gemacht wurde, diente der Sport in der DDR als Brücke, die Bevölkerung vom Gesellschaftssystem des Sozialismus zu überzeugen. Diese Erkenntnis lässt sich auch auf andere totalitäre Systeme übertragen.

In unserer heutigen demokratischen Gesellschaftsordnung füllt der Sport diese Rolle nicht aus. Der Vereinsvorsitzende meines Radsportvereins Michael Strache nennt für unser Nachwuchsteam das Ziel, „die Lust am Sport und gesundem Leben zu fördern“<sup>216</sup>. Diese Zielrichtung ist heutzutage allgemeingültig. Ich bin froh, dass der Sport nicht politisch vereinnahmt wird. Zwar sonnen sich Politiker noch immer gern im Erfolg der Sportler (z.B. Merkel und die siegreiche WM-Fußballmannschaft), doch wird nicht versucht, diesen Erfolg auf die politische Ebene zu heben. Erfolg wird heute als Ergebnis individueller sportlicher Leistung wahrgenommen. Nur vereinzelt erfasst ein Sportereignis das ganze Land und stärkt das Nationalgefühl („Sommermärchen“).

---

<sup>214</sup> Die Originalbriefe sind in Kleinmühlhingen einsehbar.

<sup>215</sup> Beginn des deutschen Engagements als Mitveranstalter

<sup>216</sup> Statement vom 27.02.21

In den 50er und 60er Jahren hatte die Friedensfahrt nicht nur für den Staat, sondern auch für die Menschen in der DDR eine überaus hohe Bedeutung. Die Friedensfahrt kanalisierte den Willen der Bevölkerung nach Bewahrung des Friedens und unterstützte die Suche und Bestätigung nach Nationalbewusstsein in einem Land, in dem die Bürger eigentlich keine Chance hatten, eigenständigen Nationalstolz zu entwickeln. Darüber hinaus wurde die Friedensfahrt durch die große Begeisterung der Menschen ein Fest des Sports und der Verständigung.

Hat dieses Radrennen eine Zukunft? Die Bemühungen vieler ehemaliger Radsportler, Trainer und weiterer Friedensfahrtbegeisterter konnten das in den 90er Jahren wiederbelebte Rennen nicht dauerhaft „retten“. Seit 2007 findet die Friedensfahrt nicht mehr statt. Daher stellt sich die Frage, ob dieses Rennen erneut eine Chance verdient hätte.

Bereits seit den 90er Jahren wurde das Rennen unter veränderten politischen Grundlagen durchgeführt. Es zeigte sich gerade bei der Suche nach Sponsoren, dass sich bei einigen der als sehr schwer empfundene politische Ballast der sozialistischen Vergangenheit nur mühsam abschütteln ließ. Hiermit ist nicht die Idee der Fahrt als völkerverbindend und friedensfördernd gemeint, sondern die frühere Inanspruchnahme der Fahrt zur parteiideologischen Beeinflussung.

Bemerkenswert war, dass direkt Beteiligte wie ehemalige Teilnehmer und Trainer bei ihrem erneuten Engagement für die Friedensfahrt keinen Konflikt mit der sozialistischen Vergangenheit und der veränderten politischen Lage sahen. Herausragend ist hier das Bekenntnis vieler Engländer zu sehen. Auffällig war das überproportional vorhandene Engagement bei ehemaligen Radsportlern und Trainern, sich bei der Neuorganisation des Rennens in den frühen 90ern einzubringen. Wie bereits ausgewertet wurde, war es vordergründig die Motivation, die ursprüngliche Idee der Friedensfahrt weiterleben zu lassen.

Die Idee der Friedensfahrt ist noch immer aktuell. Sicher haben sich die politischen Verhältnisse in Europa deutlich verbessert und der Kampfplatz der politischen Auseinandersetzungen findet sich nicht mehr in Mitteleuropa.

Es gibt leider andere Gebiete, die unter einer politisch schwierigen Lage leiden.

2012 äußert sich Aboul-Zahab, ehemaliger libanesischer Friedensfahrtteilnehmer der 60er Jahre und erinnert an die friedensstiftende Symbolik der Fahrt. „Das Gleiche wünsche ich mir auch für Libanon, Israel und den ganzen Nahen Osten“ [...] Der Sport kann politische Schranken durchbrechen. So hat der Libanese einen besonderen Wunsch: `Schön wäre eine Friedensfahrt zwischen Beirut und Tel Aviv.`<sup>217</sup>

Eine Fahrt mit dem bezeichnenden Namen „Friedensfahrt“ kann leider keine Kriege verhindern oder beenden. Dennoch muss man festhalten, dass die Friedensfahrt in vielerlei Hinsicht entspannend wirkte.

Vielleicht kann es in einigen Jahren möglich sein, auch Syrien in eine Friedensfahrt einzubinden. Die Liste lässt sich noch fortsetzen. Moskau – Kiew würde mir ebenso einfallen, oder Brüssel-Moskau.

Dies ebenso erkennend, haben sich nach Ende der Friedensfahrt unter dem Namen Friedensradfahrten andere Organisationen gefunden, um den Gedanken der Völkerverständigung und des Friedens auch weiter nach Osten bis nach Moskau zu transportieren. Diese finden außerhalb des Leistungssports statt und haben eher den Charakter einer Sternfahrt. Doch einen großen Nachteil

---

<sup>217</sup> Volksstimme, vom 08.05.2012

haben diese Veranstaltungen: sie werden medial kaum wahrgenommen. Dies zeigt: Um Menschen in der heutigen Zeit tatsächlich zu erreichen, reicht eine gute Idee nicht aus.

Die Friedensfahrt verband beides: die humanistische Idee der Völkerfreundschaft und sportliche Herausforderung. Und so hoffe ich, dass die Friedensfahrt eine neue Chance als sportlicher Wettkampf erhält, und dabei auch die Tradition der vermittelten Werte nicht vergessen wird.

Ich bin gespannt, ob und wie die Kulturhauptstadt Chemnitz 2025 den Gedanken einer Neuauflage der Friedensfahrt anlässlich 80 Jahre Weltkriegsende umsetzt.

Bei meiner Analyse stieß ich auf einen Punkt, der es verdient, stärker diskutiert zu werden:

Gustav-Adolf Schurs sportliche Erfolge und seine Popularität auf der einen Seite, seine Verbundenheit mit dem sozialistischen System auf der anderen Seite führen auch heute noch zu unterschiedlichen Meinungen hinsichtlich seiner Person. In Bezug auf die Diskussion, Schur in die Hall of Fame des deutschen Sports aufzunehmen oder wie geschehen eben nicht, wurde dies öffentlich ausgetragen. Beim Sportler Schur wurde an die Bewertung „Vorbild“ ein sehr strenger Maßstab angelegt. Gerade die Diskussion um Schur zeigt, dass Sportler immer auch Teil des sie umgebenden Systems sind. Der strenge bei Schur angelegte Maßstab wurde bei anderen Geehrten bei ihrer Aufnahme in die Hall of Fame nicht in gleicher Weise angelegt. Es zeigt, dass bei Bewertungen oft der sozialisierende Hintergrund des Wertenden von Bedeutung ist. Dies wäre durchaus auch ein interessanter Anhaltspunkt für ein weiterführendes Forschungsthema.

## Abkürzungsverzeichnis:

APuZ	Aus Politik und Zeitgeschichte
BDR	Bund Deutscher Radfahrer
BGS	Betriebssportgemeinschaft
BRD	Bundesrepublik Deutschland
CDU	Christliche Demokratische Union
DDR	Deutsche Demokratische Republik
DEFA	Deutsche Film AG
DHfK	Deutschen Hochschule für Körperkultur
DS	Deutscher Sportausschuss
DSB	Deutscher Sportbund
DTSB	Deutsche Turn- und Sportbund
FDJ	Freie Deutsche Jugend
FDGB	Freie Deutsche Gewerkschaftsbund
GST	Gesellschaft für Sport und Technik
IM	Inoffizieller Mitarbeiter
IOC	International Olympic Comitee
LPG	Landwirtschaftliche Produktionsgenossenschaft
MfS	Ministerium für Staatssicherheit
MTS	Maschinen-Traktoren-Station
NATO	North Atlantic Treaty Organization
ND	Neues Deutschland
NOK	Nationales olympische Komitee
NVA	Nationale Volksarmee
SC	Sportclub
SED	Sozialistische Einheitspartei Deutschland
SBZ	Sowjetische Besatzungszone
STAKO	Staatliche Komitee für Körperkultur und Sport
UdSSR	Union der Sozialistischen Sowjetrepubliken
UCI	Union Cycliste Internationale (Welt-Radsport-Verband)
VP	Volkspolizei
ZK	Zentralkomitee

## Quellen:

Bahro, Benno, Wende und Vereinigung im deutschen Radsport 1989/90 - Der Sport als Sonderfall der deutschen Einheit, in: Deutschland Archiv, 16.12.2014, Link: <http://www.bpb.de/197919>

Bartlau, Christian, Fidel, Ché und die deutsche Frage Wie Bonn und die DDR in Kuba Krieg führten, in <https://www.n-tv.de/politik/Wie-Bonn-und-die-DDR-in-Kuba-Krieg-fuehrten-article14186356.html>

Brier, Robert: Der polnische Westgedanke, Digitale Osteuropa-Bibliothek: Geschichte 3 (2003), Link: <https://epub.ub.uni-muenchen.de/546/1/brier-westgedanke.pdf> (zuletzt besucht 23.11.20)

Die DDR – Eine Chronik deutscher Geschichte, Otus Verlag AG, St. Gallen, 2008 (ohne Autor, wesentliche Texte entstammen dem DDR-Handbuch der Bundesregierung)

Friedrich, Jasper A: Politische Instrumentalisierung von Sport in den Massenmedien, Herbert von Halem Verlag, Köln 2010

Huhn, Klaus Ulrich: Gustav-Adolf Schur - der Star und das Kollektiv In: Arnd Krüger, Swantje Scharenberg: Zeiten für Helden - Zeiten für Berühmtheiten im Sport (= Schriftenreihe des Niedersächsischen Instituts für Sportgeschichte. Band 22). LIT, Münster 2014

Huster, Ronald: Duelle an der Spree – Radsport im geteilten Berlin in: Braun, Jutta / Teichler, Hans Joachim (Hg.): Sportstadt Berlin im Kalten Krieg „Prestigekämpfe und Systemwettstreit“, Ch. Links Verlag, Berlin

Klimanschewsky, Adolf: Täve - Das Lebensbild eines Sportlers unserer Zeit, Sportverlag Berlin, 4. Auflage von 1959

Kluge, Volker: Das Sportbuch DDR, Eulenspiegel Verlag Berlin 2004

Kreschmann, Carsten: Zwischen Spaltung und Gemeinsamkeit, be.bra verlag GmbH Berlin, 2012

Malycha, Andreas: Der Ausbau des neuen Systems (1949 bis 1961) in: Informationen zur politischen Bildung, Geschichte der DDR, Band 312, Bonn 2011

Mann, Golo: Neuzehnhundertfünfundvierzig, Propyläen Weltgeschichte Band 10

Roszbach, Norbert: „Täve“ Der Radsportler Gustav-Adolf Schur in Satjukow, Silke; Gries Rainer (Hg.): Sozialistische Helden: eine Kulturgeschichte von Propagandafiguren in Osteuropa und der DDR, Ch. Links Verlag 2002

Schubert, Horst (Redaktion) und Autorenkollektiv: Friedensfahrt, Sportverlag Berlin 1962

Schur Gustav-Adolf: Täve Die Autobiografie, Verlag Neues Leben, 2011

Seton-Watson, Hugh: Rußland und Osteuropa, Propyläen Weltgeschichte Band 10

Sykes, Herbie: Das Rennen gegen die Stasi – Die Geschichte des Radrennfahrers Dieter Wiedemann, Covadonga Verlag, 2015

Teichler, Hans Joachim: Sport unter Führung der Partei – Die frühen sportpolitischen Weichenstellungen der SED in: Satjukow, Silke; Gries Rainer (Hg.): Sozialistische Helden: eine Kulturgeschichte von Propagandafiguren in Osteuropa und der DDR, Ch. Links Verlag 2002

Ullrich, Klaus: Anekdoten zur Friedensfahrt, Zentrales Organisationsbüro der Internationalen Friedensfahrt (Hg.), Berlin 1962

Ullrich, Klaus: Klaus Ampler Ein Lebensbild des Friedensfahrtsiegers 1963, Zentrales Friedensfahrorganisationsbüro (Hg.), 1963

#### Zeitschriften:

APuZ, 17/2005 50 Jahre Souveränität v. 25.04.2005

APuZ 65. Jahrgang, 41-42/2015 - Weltbilder v. 05.10.2015

APuZ 3/2007 v. 15.01.2007 „Gemeinsame Nachkriegsgeschichte?“

APuZ vom 21.06.2004

APuZ vom 18.April 2011 „Sport und Teilhabe“

Informationen zur politischen Bildung, Internationale Beziehungen I Der Ost-West-Konflikt, Band 245, Bonn, Neudruck 2003

Informationen zur politischen Bildung, Deutschland in den fünfziger Jahren, Band 256, Bonn 1997

Informationen zur politischen Bildung, Geschichte der DDR, Band 312, Bonn 2011

Der Spiegel vom 08.05.1967, S. 124f.

Programmheft zur 52. Friedensfahrt 1999, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 1999

Programmheft zur 54. Friedensfahrt 2001, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 2001

Programmheft zur 57. Friedensfahrt 2004, Herausgeber Agentur CONSTRUCT Leipzig, 2004

Programmheft zur Friedensfahrtankunft am 08. Mai 1958 in Berlin

Dienstanweisung Nr. 3/60 Archiv-Sig. MfS-BdL/Dok., Nr. 002271 im Bundesarchiv

Dienstanweisung Nr. 6/61 Archiv-Sig. MfS-BdL/Dok., Nr. 002311 im Bundesarchiv

DR 2/6162 im Bundesarchiv

DR 2/6505 im Bundesarchiv

Beiträge zur Sportgeschichte 22, Frühjahr 2006

Beiträge zur Sportgeschichte Heft 4/1997

#### Zeitungen:

Arfs, Jörn, Allein gegen ein gnadenloses Regime, in Archiv der Zeit Nr. 31/1990, 27.04.1990, Link: <https://www.zeit.de/1990/31/allein-gegen-ein-gnadenloses-regime/seite-2>

Berliner Zeitung, Privatarchiv Seydler

Berliner Radsport, 20.04.1958

Mitteldeutsche Zeitung vom 16.11.2020, Montag, Andreas „Erinnern ohne Hass“, S. 19

Neues Deutschland, einzelne Ausgaben aus dem Zeitraum 1950-1965

Radsport-WOCHE 4. Jahrgang, Nr. 15 – 22 aus <https://www.cycling4fans.de/index.php?id=6075>

#### Interviews

Telefoninterview mit Brigitte Schmidt, Jg. 1934

Telefoninterview mit Kurt Schmidt, Jg. 1934

Persönliches Interview mit Roland Grabo, Jg. 1954

Persönliches Interview mit Ilse Seifert, Jg. 1934

Persönliches Interview mit Uwe Raab, Jg. 1962

Persönliches Interview mit Gerhard Wildgrube, Jg 1947

Kurzinterview mit Michael Strache, Jg. 1960

Internet:

Konrad Adenauer Stiftung bei: Link:

[https://www.kas.de/c/document\\_library/get\\_file?uuid=9a6c5baa-3cbc-0547-23be-0d6377d73339&groupId=252038](https://www.kas.de/c/document_library/get_file?uuid=9a6c5baa-3cbc-0547-23be-0d6377d73339&groupId=252038)

Friedrich Ebert Stiftung, Monatsüberblick über die Entwicklung in POLEN Mai 1962 vom Ostbüro der SPD – Bonn – in: <https://library.fes.de/polen-bericht/pdf/1962-05.pdf>

Unterlagen des BStU in: <https://www.ddd-im-blick.de>

[http://friedensfahrt-info.de/ff\\_start.html](http://friedensfahrt-info.de/ff_start.html)

<http://www.radsportseiten.net>

<https://www.tsv-werneck.de/wp-content/uploads/2020/01/2008-1.pdf> (Joachim Bäßler)

<https://www.mdr.de/zeitreise/weitere-epochen/zwanzigstes-jahrhundert/taeve-schur-lebensgeschichte-100.html>

[http://www.ddd-wissen.de/wiki/ddd.pl?Deutsches\\_Sportecho](http://www.ddd-wissen.de/wiki/ddd.pl?Deutsches_Sportecho)

<http://www.verfassungen.de/ddd/passgesetz54.htm>

<https://www.dw.com/de/flucht-%C3%BCber-den-lastenaufzug/a-15291482>

[https://www.oelsnitz.net/zeitzeugen-berichten/hannelore-graff-hennecke, „Das Leben des Adolf Hennecke](https://www.oelsnitz.net/zeitzeugen-berichten/hannelore-graff-hennecke,„Das%20Leben%20des%20Adolf%20Hennecke)

Bildnachweis:

Friedenstaube:

<http://discommando.de/bmblog/media/blogs/blog/radsport/logo.jpg?mtime=1458644200>

gemeinsames Essen: <https://www.cycling4fans.de/typo3temp/pics/1d0aec1225.jpg>

Zuschauer Magdeburg 1963:

[https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/Bundesarchiv\\_Bild\\_183-73194-0004%2C\\_Friedensfahrt%2C\\_Magdeburg%2C\\_Zuschauer.jpg](https://upload.wikimedia.org/wikipedia/commons/7/78/Bundesarchiv_Bild_183-73194-0004%2C_Friedensfahrt%2C_Magdeburg%2C_Zuschauer.jpg)

Waschschüsseln:

[https://www.akg-images.de/Docs/AKG/Media/TR3\\_WATERMARKED/2/5/8/1/AKG5588002.jpg](https://www.akg-images.de/Docs/AKG/Media/TR3_WATERMARKED/2/5/8/1/AKG5588002.jpg)



## Arbeitsbericht:

Im Nachhinein betrachtet müsste der Arbeitsbericht größer ausfallen als der ausgearbeitete Beitrag selbst. Doch es würde den Rahmen sprengen, alle Arbeitsschritte aufzuzählen. Das Eingrenzen vom Thema fiel mir schwer. Glücklicherweise wurde mir bewusst, dass für bestimmte Fragestellungen auch nicht genügend Möglichkeiten der Quellenrecherche bestehen würden. Positiv war, dass ich dadurch mein Forschungsthema genauer umreißen konnte. Ich verfolgte auch einige Gedanken und Ideen, die letztlich in eine Sackgasse führten oder bei denen die Herkunft der Informationen nicht belastbar genug war.

Die Suche nach geeigneten Quellen führte mich auch an überraschende Fundorte, so entdeckte ich, eigentlich auf der Suche nach aktuellen Informationen das Archiv des Bundestages und konnte den Meinungs austausch von Politikern aus den 50er und 60er Jahren nochmals nachvollziehen. Interessant, doch es kostete mich im Nachhinein betrachtet viel kostbare Zeit, da es zwar dem Verständnis der Zeit diente, aber für die Zielfragen letztlich kaum benutzt werden konnte. Ein Zeitkiller war auch immer, Informationen aus politisch vereinnahmten Medien auf ihren Wahrheitsgehalt hin zu überprüfen (z.B. wurde im ND 1962, also im Jahr nach dem Mauerbau, geschrieben, dass der UCI-Präsident sich krankheitsbedingt entschuldigen lies. Hier prüfte ich deshalb, weil auch politische Gründe eine Rolle gespielt hätten können: Er hatte tatsächlich Wochen vorher einen Autounfall).

Ich nutzte unterschiedliche Quellen. Stück für Stück setzte ich hieraus das Bild der Friedensfahrt zusammen. Um die damalige Sichtweise zu verstehen, war es mir wichtig, vor allem historische Zeitdokumente (Quellen und Darstellungen) zu nutzen. Über die ZVAB konnte ich einige Bücher besorgen. Insbesondere bei der Auswertung von Zeitschriften (zur Verfügung gestellt vom Museum)/ Zeitungen (ND: Archivmaterial erhielt ich von einem netten Redakteur) stieß ich auf ein großes Problem: Einerseits musste ich diese als Informationsquelle nutzen. Gleichzeitig stellten sie das Untersuchungsobjekt dar. Das Problem habe ich versucht dadurch zu lösen, dass ich andere Quellen parallel auswertete.

Die Auswahl meiner Zeitzeugen war aufgrund der Corona-Einschränkungen äußerst begrenzt. Ich hatte auch überlegt, über eine eigens erstellte Homepage eventuell Zeitzeugen zu gewinnen. Hierüber sah ich aber keine Möglichkeit einer tiefgründigen Analyse der Angaben (insb. Fragen zur Authentizität der Aussagen wäre bei bloßem Internetkontakt nicht möglich). So beschränkte ich mich auf den Familienkreis. Nachteilig war, dass alle Befragten in der DDR sozialisiert wurden und im ländlichen Raum aufwuchsen.

Mir wurde bei einem Gespräch sehr bewusst, wie stark der politische Druck auf die Bevölkerung war. Dies war letztlich kein Schwerpunkt dieser Arbeit, beschäftigte mich aber nachdrücklich. Weil ich nicht genau rekonstruieren konnte, wann im Laufe der Friedensfahrt vor allem Pfiffe gegen die sowjetischen Fahrer im Leipziger Stadion mal zu hören waren, fragte ich einen Zeitzeugen danach. Dieser Zeitzeuge äußert sich in Gesprächen sonst immer sehr kontrolliert. Bei der Frage, ob es in den späten 50er Jahren gewesen sein könnte, reagierte er äußerst emotional und rief „Nach '53 hat niemand mehr aufgemuckt!!!“ Ich verstand, dass Menschen die politische Situation in der DDR zu akzeptieren gelernt hatten (die fehlende Hilfe aus dem Westen nach politischen Unruhen auch in Ungarn und der Tschechoslowakei verstärkte diese Einschätzung bei den Menschen zusätzlich). Wie Sportler im speziellen mit der Situation umgingen, konnte ich im Teil I beschreiben. Mit dem Wissen, dass ein Aufbegehren gegen den Staat schlicht große Konsequenzen haben konnte, nicht nur für einen selbst, sondern für die ganze Familie, gehörte meine Familie zu dem Teil der Bevölkerung, die ihr Leben nach den gegebenen Möglichkeiten einrichteten und zogen sich soweit es ging in den privaten Raum zurück. Der typisch ostdeutsche Spruch „Privat vor Katastrophe“ auch in meinem Familienkreis zeugt noch davon, wie wichtig den Menschen der Rückzugsraum war.

Die Friedensfahrt gehörte zu den rundweg als positiv empfundenen Erinnerungen an die DDR. Vielleicht erklärt dies auch so manche Reaktion, auf die ich bei meiner Analyse stieß: Teilweise hatte ich das Gefühl, dass in den Darstellungen (hier: Schriftenreihe Beiträge zur Sportgeschichte) noch immer Kalter Krieg herrscht, Briefwechsel schilderten unversöhnliche Sichtmuster und deckten eine Bandbreite von Verunglimpfung bis Idealisierung ab. Das spornte mich an, möglichst neutral zu bleiben.

Über die Hintergründe, warum ein so enthusiastisch gefeiertes Sportereignis nach 1989 nicht erfolgreich wiederbelebt werden konnte (letzte Friedensfahrt fand 2006 statt), kann ich nur spekulieren, daher fanden diese Gedanken keinen Platz in meiner Ausarbeitung. Vermutungen (Konkurrenz zu bestehenden Rennen, Angst von Sponsoren davor, mit Blick auf die politische Instrumentalisierung damit in Zusammenhang gebracht zu werden – was teilweise durch einseitige Berichterstattung geschürt wurde) bleiben letztlich Vermutungen. Eine gute Datenbasis konnte ich nicht aufbauen (ich hatte auch den Bund Deutscher Radfahrer (BDR) angeschrieben und um Informationen gebeten – erfolglos).

Das war im Nachhinein das enttäuschendste: Viele Institutionen reagierten nicht oder sahen keine Unterstützungsmöglichkeit. Entsprechende Anfragen wurden beantwortet mit dem Hinweis, dass sich alle „Mitarbeiter im Homeoffice“ befinden, dass ein Besuch nicht möglich sein wird, aber man davon ausgeht, dass der Wettbewerbszeitraum verschoben werden wird (!) und vielleicht später noch eine Möglichkeit zur Vor-Ort-Recherche besteht oder dem Hinweis, dass Unterlagen nur bei entsprechender Entrichtung von Gebühren (Grundgebühr + Gebühr für jede Seite, die ich im übrigen auf ihren Informationsgehalt nicht vorher hätte prüfen können) zugeschickt werden könnten.

Ich bin mir bewusst, dass die Quellenlage meiner Arbeit sehr dünn ist. Daher war es nicht möglich, Entwicklungen innerhalb des von mir betrachteten Zeitraums herauszuarbeiten.

Die Sichtung der Tagespresse Neues Deutschland machte mir bewusst, wie schwierig es ist, sich innerhalb eines Systems eine neutrale Meinung zu bilden, wenn keine Möglichkeit besteht, sich über verschiedene Sichtweisen zu informieren und wie wichtig eine (möglichst) unpolitische Berichterstattung ist.

Ich begann meine Arbeit mit der Recherche zur Geschichte der Friedensfahrt und registrierte die Begeisterung der Bevölkerung. Danach befasste ich mich mit den historischen Hintergründen und stieß dabei auf die Planungsprotokolle des Organisationsteams der Fahrt. Hier entdeckte ich zunächst meine Leitfrage. Mit großer Enttäuschung stellte ich mir jedoch die Frage, ob die vielen Zuschauer nur das Ergebnis einer politischen Zwangsveranstaltung waren. Bei der Beantwortung dieser Frage stellten sich schnell die Grenzen schriftlicher Quellen heraus. Ich erkannte den Wert von Zeitzeugengesprächen, um tatsächliche Gedanken und Motivationsgründe zu erfahren.

Ich hoffe, es ist mir gelungen, die enge Verzahnung der unterschiedlichsten Lebensbereiche bei der Umsetzung des politisch-ideologischen Anspruchs der SED-Führung zu zeigen. Dadurch empfand ich es am schwersten, eine gute Gliederung zu finden.

Der begrenzten Seitenzahl fiel letztlich ein ausführlicherer Vergleich der beiden Täve-Biografien zum Opfer und wurde auf wenige Punkte gekürzt. Geplant war, die vom Staat autorisierte Täve-Biografie von Klimanschewsky und die von Schur selbst verfasste Autobiografie in ihren Aussagen zu vergleichen, um Unterschiede zwischen der vom Staat gewünschten Wirkung und dem Selbstbild herauszuarbeiten. Das selbst auf Details wie die Beschreibung der Eignungsuntersuchung geachtet wurde, um die Autorität des Gesundheitswesens und mithin des Staates nicht anzugreifen, machte die Detailversessenheit des SED-Staates greifbar.

Während meiner Recherchen stieß ich auf einige Publikationen zur Sportpolitik in der DDR. Diese Darstellungen fragten jedoch nicht nach der Auswirkung der staatlich geführten Sportpolitik in der Bevölkerung. Ich stellte für mich fest, dass für eine Analyse die Sicht der Bevölkerung, die Sicht der Beteiligten nicht ausgespart werden sollte. Ich war froh, noch so viele Zeitzeugen sprechen zu können. Diese Möglichkeit besteht aber nie unendlich lang.

Was gehört in die Arbeit?

Ich habe versucht, mir ein umfassendes Bild von Gustav-Adolf Schur zu machen. Ein persönliches Gespräch mit dem inzwischen 90jährigen (Geburtstag 23.02.1931) war schon coronabedingt nicht möglich. Seine Biografie vermittelte den Eindruck eines authentischen Werks. Die Gedankensprünge im Buch waren ein Indiz dafür, dass ich seine Erinnerungen und Ansichten als „echt und ungekünstelt“ wertete. Insgesamt hatte ich jedoch den Eindruck, dass auch Schur nur einen kleinen Teil des SED-Systems wahrnahm.<sup>218</sup> Wie sollte ich diese Wahrnehmung bewerten. Welcher Maßstab ist bei der Bewertung anzulegen? Und, steht mir an dieser Stelle überhaupt eine Bewertung zu? Ich entschied mich, es bei der Darstellung seiner Perspektive zu belassen.

Die eben beschriebene Frage beschäftigte mich jedoch an einer weiteren Stelle: die hall of fame des deutschen Sports, „die durch Leistung, Fairplay und Miteinander Vorbild geworden sind.“ Dem bekanntesten und mit Abstand beliebtesten Sportler der DDR (Schur) wurde eine Aufnahme verwehrt. Begründet wurde dies mit seinen Ansichten zum DDR-System. War es richtig, Schur abzulehnen? Welcher Maßstab wurde hier angelegt? Ich persönlich halte die Ablehnung nicht für richtig. Beim Sportler Schur wurde an die Bewertung „Vorbild“ ein sehr strenger Maßstab angelegt. Dieser Maßstab wurde definitiv nicht bei allen anderen Sportlern in gleicher Weise angelegt. Dies wäre durchaus auch ein interessanter Anhaltspunkt für ein weiterführendes Forschungsthema.

Was hätte ich mir wirklich gewünscht?

Nachdem ich mich zur Teilnahme am Geschichtswettbewerb entschieden hatte, ging ich mit meinen ersten im Projektheft niedergeschriebenen Gedanken zu meiner Geschichtslehrerin und wollte sie als Tutorin gewinnen. Sie blätterte das Heft durch und meinte leider nur, ich könne ihr die Arbeit zeigen, wenn ich fertig bin. Mmmh!! Aber ich wäre keine Sportlerin, wenn ich den Kampf nicht auch allein aufnehmen könnte. So nahm ich es sportlich und betrachtete den Wettbewerb als Einzelzeitfahren. Ich hoffe, dass es berücksichtigt wird.

Was fand ich klasse?

Die Unterstützung durch meinen Verein war unkompliziert. Uwe Raab war ein guter Gesprächspartner und so fühlte ich mich trotz großer Aufregung beim Interview gut. Ewig wird mir sicher die Begeisterung von Horst Schäfer in Erinnerung bleiben. Er leitet mit viel Herzblut das Friedensfahrtmuseum in Kleinmühlingen. Als ich in den Winterferien letzte Informationslücken in meinem Projekt schließen wollte und vom Schneesturm abgehalten wurde, wollte er sogar selbst mit Quellenmaterial zu mir nach Hause kommen! Er ließ sich überzeugen, dass ich meinen Besuch um eine Woche verschiebe, und dafür einen selbstgebackenen Kuchen mitbringe.

Daran sieht man, die Zeit wurde bis zum Einsendeschluss echt knapp. Trotzdem bin ich mit dem Ergebnis unter den gegebenen Umständen sehr zufrieden.

---

<sup>218</sup> Das Interview mit Uwe Raab bestätigte zumindest, dass internationale Leistungssportler in einer Art Blase lebten. Zusammen mit der Erkenntnis, dass kritische Stimmen aus dem Leistungssportsystem frühzeitig entfernt wurden, spräche einiges für meine Vermutung. Ich muss jedoch auch zugeben, dass mir nicht genügend Informationen zur Verfügung standen, um diese Vermutung zu bestätigen.