



Diese Postkarte zeigt den Rennplatz Mannheim um 1899 mit seiner imposanten Holztribüne und uniformierte Reiter.



„Groß vom Rennplatz“ heißt die Postkarte mit Sprungszene und badischen Flaggen, gestempelt am 7. Mai 1901.

# Ein Hauch von Ascot

„Ja, wo laufen sie denn, wo laufen sie denn hin?“. Lortie hat diesen von 1926 stammenden Sketch über einen unbedarften Besucher auf der Pferderennbahn populär gemacht. In Mannheim laufen die Pferde seit 150 Jahren. An diesem Wochenende wird das Jubiläum gefeiert.

VON PETER W. RAGGE

Die Anfänge liegen noch weiter zurück: Am 8. Mai 1836 galoppieren die Vierbeiner erstmals über den damaligen Exerzierplatz, gelegen östlich der Otto-Beck-Straße auf dem heute mit der Oststadt bebauten Areal. Es ist die Zeit, als der Maimarkt – auf das Jahr 1613 zurückgehend und damit schon kurz nach der Stadtgründung 1607 von Pfalzgraf Johann II. „gnädiglich bewilligt“ – zu „Maifestagen“ aufgewertet wird. Außer Warenverkauf und Viehhandel will man Unterhaltung fürs Volk bieten. Der Landwirtschaftliche Bezirksverein ergreift die Initiative.

## Großherzogin kommt

Startberechtigt sind nur Landwirte – eine frühe Form dessen also, was man später in Mannheim „Bauernrennen“ nennen wird. Aber es gibt auch ersten gesellschaftlichen Glanz. Napoleons Adoptivtochter, die beliebte Großherzoginwitwe Stéphanie von Baden, die 1819 bis 1860 das nordwestliche Corps de Logis des Schlosses als Witwensitz wählt und hier tipptig Hof hält, überreicht die Preise. Schließlich zählt neben zwei städtischen Feldrichtern auch der „Großherzoglich-Badische Beirater“ zum Schiedsgericht. Wegen des großen Erfolgs wird das Rennen im Jahr darauf, am 7. Mai 1837, wiederholt. Und schon da ist spürbar, dass die Veranstalter Wert auf Stil legen. Vorgeschrieben sind blaue Jacken und weiße Beinleider (die Farben der Wittelsbacher, die bis 1803 die Kurpfalz regierten), dazu Mützen und rote wie gelbe Armbänder (also die ab 1803 vorherrschenden badische Farben).

## Offiziere geben Ton an

„Damit war – freilich mit Unterbrechungen – eine Tradition begründet, aus der eines der bedeutendsten Pferderennen hervorgehen sollte“, schreibt Historiker Udo Wenemuth, der im Jahr 2000 die Geschichte des Maimarkts über vier Jahrhunderte erforscht hat. Aber die Bauern behalten nicht lange die Zügel in der Hand. Mehr und mehr beherrschen die Herren Offiziere den jungen Sport. Es sind die Männer des 3. Dragoner-Regiments „Prinz Karl“, 1850 bis 1864 in Mannheim stationiert und offiziell Teil der preußischen Armee. Die Kavalleristen mit dem badischen Greif auf der Pickelhaube, zur Parade mit weißem Rosshaarbusch noch mehr aufgehöhht, sitzen nicht nur gerne hoch zu Ross, sondern wollen dem Volke zeigen, was sie können. Zwar gibt es einen „Rennverein Badischer Offiziere“, aber der ab 1869 amtierende Regimentskommandeur Wilhelm Dietrich von Gemmingen lässt, zu der Zeit noch Ordnonanzoffizier, früh wissen, dass sich das Militär lieber an den zivilen

Rennen beteiligt. Rittmeister Freiherr von Rotberg, Leiter der Offiziersreitschule, steht mit dem Unternehmer Julius Espenschied Pate bei der Gründung des neuen Vereins. 1867 lautet lange Zeit offiziell das Gründungsjahr – zumindest findet sich diese Jahreszahl im bis heute verwendeten Vereinswappen. Nur: Sie ist falsch! Wie die Zahl ins Wappen kommt, weiß keiner so richtig. Schon das 25-jährige Bestehen, auch sämtliche Jubiläen danach einschließlich des 125-Jährige (obwohl man es da merkt, aber ignoriert), werden falsch, nämlich jeweils ein Jahr zu früh gefeiert. Aufgedeckt wird das alles aber erst im Jahr 2016.

Das Verdienst gebührt Waltraud Kirsch-Mayer. Die große Pferdefreundin, 1972 bis 2014 Lokalredakteurin beim „Mannheimer Morgen“, hat sich an den Parforceritt durch die Geschichte des Turfsports in Mannheim gewagt. Von Vereinspräsident Holger Schmid mit der Festschrift beauftragt, deckt sie das, wie sie schreibt, „Datum mit Pferdefuß“ auf und sorgt so dafür, dass die bereits für 2017 geplante Jubiläumsfeier ein Jahr verschoben wird. Man wolle „nicht auf Dauer eine falsche Geschichte fortschreiben, sondern jetzt mal Mut haben und eine Zäsur machen“, begründet das Schmid.

## 10 000 Zuschauer

Tatsächlich ist 1868 das große Jahr. Am 2. Januar schlägt der Landwirtschaftliche Bezirksverein dem Stadtrat vor, zwar weiter zur Maimarktzeit an Pferderennen auszurichten – aber erstmals gegen Eintrittsgeld – an einem Ort, den Neuwiesen am Neckardamm (heute Luisenpark) weit außerhalb der Stadt, die damals am gerade im Bau befindlichen Wasserrum endet. Drei Jahre vorher, 1865, will hier noch Friedrich Engelhorn seine neu gegründete „Badische Anilin & Soda Fabrik“ ansiedeln – die Stadt lehnt ab. Nun findet am 3. Mai 1868 hier der erste Renntag statt.

Offiziell gegründet wird der „Mannheimer Rennverein“ am 29. Dezember 1868. Nur die Vereine in



Tribünensprung der Jubiläums-Badenia zum 300. Stadtjubiläum im Jahr 1907.

BILDER: MARCH-IVIM (3); SAMMLUNG MICHAEL HIMMELSBACH/ROENIGH

Düsseldorf (1844), Hamburg (1852), Bremen (1857) und München (1865) sind älter. „Badischer Rennverein“ heißt er ab Februar 1869. Wenngleich General Freiherr von La Roche-Starkenfels als I. Präsident gewählt wird, erweise sich Zementfabrikant Julius Espenschied, II. Präsident und Vorsitzender des geschäftsleitenden Directoriums, „als der eigentliche Macher“, findet Kirsch-Mayer heraus. Espenschied, der ab 1882 neun Jahre das „Seckenheimer Schloßchen“ bewohnt, legt den Schwerpunkt auf die „Herrenreiterei“. Er knüpft damit an die englischen „gentlemenriders“ an, sprich Amateure, die (im Gegensatz zu Berufs-Jockeys) eben der reinen Ehre wegen an den Start gehen. Und wie auch heute die gute Mannheimer Gesellschaft im Beirat sitzt und im Gästebereich die Rennen verfolgt, tauchen über Jahrzehnte hinweg die Namen hochrangiger Offiziere, Geschäftsleute und Politiker im Umfeld des Vereins auf. Als „Protector“ (heute Schirmherr) fungiert Seine Großherzogliche Hoheit Prinz Wilhelm von Baden, General und Reichstagsabgeordneter. Die Mitglieder sitzen allesamt geschäftlich wie gesellschaftlich fest im Sattel und bieten dem Verein so etwas wie ein Promi-Netzwerk“, zieht Kirsch-Mayer Parallelen zu heute.

Erst heute werden bei Renntagen stets um die 10 000 Zuschauer gezählt. „Pferdrennen sind als Sportart mit Massenpublikum ziemlich solitär“, hebt Kirsch-Mayer hier-



Die Tribüne auf der Rennwiese um 1930. Sie stand noch bis Ende der 1960er Jahre.

vor – Fußball ist zu jener Zeit noch gar kein großes Thema. Gleich im Jahr nach der Vereinsgründung, am 2. und 3. Mai, wagt man sich gar an einen Doppeltrenntag. „Heute würde man von einem Hype-Event sprechen, bei dem sich die vornehme Gesellschaft präsentiert, die Bevölkerung amüsiert und der neu gegründete Verein triumphiert“, so die Buchautorin, die im damaligen Pferdesportfachblatt „Der Sporn“ das Zitat entdeckt hat, wonach bei der „enormen Zuschauermenge eine sehr animierte Stimmung“ herrscht.

## Schicke Damen

Dazu gehört, dass die Zuschauertribünen „größtenteils von reichem Damenflor besetzt“ sind, so eine zeitgenössische Chronik, „der in geschmackvollster Toilette Aller Augen auf sich zog“. Nach dem Deutsch-Französischen Krieg 1870/71 und der Reichsgründung entsteht eine stabile zweiflügelige Holztribüne mit Turm in der Mitte. Gewettet werden darf ab 1887 – da wird der Totalisator eingeführt, 1900 die Holztribüne durch eine Betontribüne ersetzt. Die Rennbahn dehnt sich immer mehr aus, berührt fast die Gemarkung von Feudenheim, das ja erst 1910 eingemeindet wird. Zeitweise erstreckt sie sich, 7000 Meter lang, von der heutigen Werderstraße bis zur Ostlichen Riedbahn, deren Bau 1880 den Expansionsplänen ein Ende macht.

Erster Weltkrieg, Inflation, Weltwirtschaftskrise, Zweiter Weltkrieg – der Galopprennsport in Mannheim

erlebt Krisen, politische Vereinnahmung (wie den „Saarbefreiungsrenntag“ 1937), Rückschläge – aber behauptet sich. Die „Badenia“, der 1870 vom Großherzog gestiftete Große Preis für das Jagdrennen über natürliche Hindernisse („Steeplechase“), geht nie unter. „Die legendäre Badenia hat überlebt. Auch weil sie von ihrem einstigen Glanz lebt“, betont Kirsch-Mayer.

Heute gibt es sie sogar quasi doppelt: Der Mannheimer Reiterverein taufte 1964 seine wichtigste Springprüfung des neu etablierten Maimarkt-Reit- und Springturniers „Badenia“ am Maimarkt-Dienstag. Der Badische Rennverein richtet sie inzwischen als „Großes Heinrich-Veter-Badenia-Jagdrennen“ aus. „Es ist das mit 15 000 Euro höchstdotierte deutsche Hindernissenrennen“, so Präsident Holger Schmid stolz.

## Von Bomben zerstört

Freilich muss sie zeitweise ins „Exil“ und 1957 bis 1972 im pfälzischen Haßloch bei Bad Dürkheim ausgetragen werden. In Mannheim läuft 1942, schon mitten im Zweiten Weltkrieg, nämlich letztmals die Startlocke – dann werden Rennwiese und Tribüne von Bomben zerstört, schließlich von amerikanischen Besatzungstruppen beschlagnahmt und bis 1958 als Golfplatz genutzt. Dafür weichen Mannheimer Turf-Freunde 1948 nach Frankfurt aus, 1949 bis 1951 nach Viernheim.

Dagegen kommen die Aktiven des Pferdezucht- und Rennverein

Mannheim-Seckenheim schneller wieder in den Sattel. Der ist 1888 gegründet worden, als das 1930 eingemeindete Seckenheim noch lange nicht zu Mannheim gehört. Zunächst trägt er auf dem Neckarvorland, ab 1925 auf einer Waldrennbahn Rennen aus. Die aber muss 1934 dem Bau der Reichsautobahn weichen. Nach dem Krieg sind die Seckenheimer schneller, gründen 1949 neu und erstellen 1950 im Dosenwald eine Bahn. Motor ist Carl Lochbühler, Enkel des Vereinsmitbegründers Georg Lochbühler, und bis heute sind dessen Nachkommen sehr große Förderer des Turfsports.

## Heute Freizeitwiese

Der Badischen Rennwiese liebte 1951 mit einer neuen Bahn im Waldpark an der Silberpappel (Neckarau), was aber an Hochwasser- und Kostenrisiken scheitert. Auf der Rennwiese haben sich nach Abzug der Amerikaner indes andere Vereine, von Turnern über Golfer bis zum Reiterverein, ausgebreitet. Die alte Tribüne steht zwar noch. Aber dann entscheidet sich die Stadt ganz anders: Sie bewirbt sich um die Austragung der Bundesgartenschau 1975, und der Luisenpark wird um die einstige Rennwiese erweitert, die heute Freizeitwiese heißt.

Daher beschließen 1968 beide Mannheimer Rennvereine eine Fusion. Die Waldrennbahn wird ausgebaut und am 29. April 1973 hier der erste große Renntag, im Juni 1973 die „Badenia“ ausgetragen. Anfänge dominieren „Bauernrennen“, wie es im Volksmund heißt, aber das wandelt sich schnell. Neue Tribüne, edler VIP-Bereich – längst umweht die Waldrennbahn ein Hauch von Ascot, sieht man Damen der Mannheimer Gesellschaft hier mit schicken, teils Schreie ausstoßenden, wenn ihr Favorit gewinnt – oder eben nicht.

## Erbprinzessin landet

„Gerade Michael Himmelsbach hat es geschafft, den Verein wieder in die Mitte der Stadtgesellschaft zu bringen“, würdigt Holger Schmid seinen 1995 bis 2005 amtierenden Vorvorgänger. In seiner Ära wird die Waldrennbahn wichtigster Schauplatz für den Aufbau des deutschen Araber-Rennsports, weshalb mal Ihre Durchlaucht Erbprinzessin Maximiliane zu Fürstenberg, Präsidentin des Deutschen Rennverbandes für Arabische Vollblüter, per Hubschrauber direkt auf der Rennbahn landet und Erinnerungen an die Zeiten weckt, als eine Großherzogin huldvoll grüßte.

„Wir sind ein Verein, der sich seiner Wurzeln bewusst ist, aber heute nationale, ja internationale Rennsportereignisse austrägt“, betont Schmid, „und zugleich ein Ort, wo man sich trifft, sich die Gesellschaft trifft, wo man zwanglos sprechen, sich begegnen kann“. Wie einst...



Oberbürgermeister Ludwig Ratzel (m.) eröffnet 1973 mit Carl Lochbühler (l.) und Peter Clemm (r.) den ersten Renntag.

## JUBILIÄUMS-RENNTAG

fahrt Seckenheim, dann Beschilderung folgen.

**Buspanderverkehr:** Zu den Renntagen gibt es eine Rundlinie, die Seckenheim-Rathaus (Start 12.21 und ab da alle 30 Minuten) mit der Rennbahn und dem S-Bahnhof Friedrichsfeld (Südbahnhof) verbindet.

**Buch:** „Badenia – Die Großartige: 150 Jahre Galopprennsport in Mannheim“, von Waltraud Kirsch-Mayer, 104 Seiten, über 150 Abbildungen, Verlag Schmid Otthea Seitz Medien, 19,90 Euro, ab 30. April im Buchhandel. *pwr*



**Adresse:** Badischer Rennverein, Waldrennbahn, Adresse: Turfweg 15, 68239 Mannheim.

**Jubiläums-Renntag:** Badenia-Renntag am Sonntag, 29. April, 13 Uhr, mit acht ausgeschriebenen Rennen. Eintritt: acht Euro.

**Weitere Renntermine 2018:** Freitag, 8. Juni, B.A.U.-Renntag (After-Work) ab 16 Uhr; Sonntag, 23. September, BMW Renntag, ab 13 Uhr; und Samstag, 27. Oktober, Mannheim-Renntag, ab 11 Uhr.

**Anfahrt:** Über Autobahn 656, Aus-