

Mannheimer Geschichtsblätter

Herausgeber
Prof. Dr. Hermann Wiegand
Prof. Dr. Alfred Wiczorek
Dr. Ulrich Nieß
Dekan i. R. Günter Eitenmüller

Editorial

Vorwort der Herausgeber **2**

MAV-Wissenschaft

Ein unbekanntes lateinisches Gedicht auf die
Kurpfälzer Humanistin Olympia Fulvia Morata
(1526-1555)

Hermann Wiegand **4**

Die Ohrensteins – eine Mannheimer Familie
Sven Stromann-Bräuer **11**

Von der Historischen Klasse der Kurpfälzischen
Akademie der Wissenschaften zum Historischen
Institut der Universität Mannheim: 250 Jahre
Geschichtsforschung – 50 Jahre Geschichtsstudium
in Mannheim
Wilhelm Kreutz **25**

Die Anfänge des Radsports in Mannheim bis zum
Ersten Weltkrieg
Sebastian Parzer **47**

ISG-Report

„Gut Heil und mit freundlichen Grüßen“: Neue
Unterlagen des TSV Mannheim 1846 im Stadtarchiv
Harald Stockert **55**

Der Architekt Fritz Nathan (1891-1960) und Mann-
heim. Eine Neuerscheinung stellt sein vergessenes
Lebenswerk vor
Ulrich Nieß **61**

Migration im Quadrat. 25 Mannheimer Biographien
Ausstellung und Begleitband
Anja Gillen **67**

„Das ostpreußische Land lag bisher etwas außer
dem Bereich unserer Gedanken“ – Die Städte-
partnerschaft Mannheim - Klaipeda und der
Erste Weltkrieg
Hanspeter Rings **71**

Der Mannheimer Walther Fücke-Michels: Spross
einer Baumeisterfamilie, Schwager Adolf Hitlers
und Kunsträuber im Dritten Reich
Monika Ryll **78**

Vom Bunker zum MARCHIVUM
Christoph Popp und Andreas Schenk **92**

Fördererkreis für die rem

remClub
Sabrina Farrenkopf und Laura Banacki **97**

Personalia

Curt Engelhorn zum 90. Geburtstag
Alfried Wiczorek **99**

Zur Verabschiedung von PD Dr. Michael Tellenbach
Alfried Wiczorek **101**

Trauer um Gerhard Widder (1937-2016)
Die ISG-Freunde des Stadtarchivs Mannheim
müssen Abschied nehmen von ihrem langjährigen
Vorsitzenden und Ehrenmitglied
Ulrich Nieß **103**

Nachruf auf Walter Spagerer (1918-2016)
Walter Spannagel **105**

Trauer um Ernest W. Michel (1923-2016)
Ulrich Nieß **107**

rem-aktuell

Kaffee, Tee und Schokolade zum Frühstück im
Angesicht von „Bataillen“
Irmgard Siede **109**

„Innovation Metall“ in den rem
Klaus Wirth **111**

Mehr als ein „Hauch“ von Rom
Mathilde Grünwald **115**

Eine Bereicherung für die Gemäldesammlung
der Reiss-Engelhorn-Museen
Andreas Krock **120**

Schätze aus dem Orient: Zur Erweiterung der
Antikensammlung im Museum Zeughaus
Claudia Braun **122**

rem-Wissenschaft

Eine Pfeife für den König: Njoya, Franz Thor-
becke und ein Objekt aus dem kolonialzeitlichen
Kamerun
Marjolein Impe **129**

Impressum 144

Wilhelm Kreutz

Von der Historischen Klasse der Kurpfälzischen Akademie der Wissenschaften zum Historischen Institut der Universität Mannheim

250 Jahre Geschichtsforschung – 50 Jahre Geschichtsstudium in Mannheim¹



Geschichte kann man ebenso wie andere Lehramtsfächer in Mannheim seit dem Sommersemester 1965 studieren. Alles begann vor etwas mehr als fünfzig Jahren, als der Marburger Universitätsdozent Manfred Schlenke den Ruf auf die neu geschaffene Professur für Neuere Geschichte an der Wirtschaftshochschule Mannheim erhielt.² Die freudige Nachricht erreichte ihn in Chicago, wo er ein Jahr lang als Gastprofessor lehrte. Aber der Anruf seiner in Marburg verbliebenen Ehefrau verriet wenig Begeisterung: Er habe, so berichtete sie ihm am Telefon, einen Ruf auf irgend so eine Wirtschaftsschule in Mannheim erhalten. In der Tat: Freude und Skepsis mischten sich. Sollte man die ehrwürdige Philipps-Universität im beschaulichen Marburg tatsächlich gegen eine namenlose Wirtschaftshochschule in einer lärmefüllten Industriestadt eintauschen? Und was erwartete einen dort? Wie sollte man dort unterrichten? Ohne Fachkollegen, ohne Fachbibliothek, ohne Fachbücher? Aber konnte man als junger unversorgter Dozent den Ruf auf eine ordentliche Professur, gar ein Ordinariat, ausschlagen? Die Antwort war damals ebenso alternativlos wie heute. Und – der Historiker konnte

sich immerhin damit trösten, dass die Wirtschaftshochschule im prächtigen Barockschloss der Wittelsbacher residierte (Abb. 1). Aber da war für den Neankömmling kein Platz. Seine Mitarbeiter und er mussten sich mit einer umgebauten Etagenwohnung in L 4, 1 begnügen, in der sich heute unter anderem der Lehrstuhl für Wirtschaftspädagogik und das Zentrum für Lehrerbildung befinden.

Der Anfang im Sommersemester 1965 war bescheiden (Abb. 2). Doch im Wintersemester desselben Jahres kam aus Heidelberg der Mediävist Karl Ferdinand Werner³ und zwei Jahre später aus Mainz der Althistoriker Heinrich Chantraine.⁴ 1968 avancierte die Wirtschaftshochschule zur Universität und endlich konnte man ins kurfürstliche Schloss umziehen. Zunächst in den Ehrenhofwestflügel, dann belegten die Neuhistoriker für viele Jahre einen Teil des zweiten Obergeschosses des Ehrenhofostflügels und die Seminare für Mittelalterliche sowie Alte Geschichte die Räume über Mannheims guter Stube, dem Rittersaal, im Mitteltrakt des Schlosses. Im Erdgeschoss des Ehrenhofostflügels fand die Seminarbibliothek Platz. Erst im Zuge der „Renaissance des Barockschlosses“ verschlug es die Historiker ins Gebäude des Arbeitsgerichts nach E 7, 21: E wie Exil, aus dem sie für kurze Zeit in den Ehrenhofwestflügel zurückkehren konnten, um dann endgültig aus den heiligen Schlosshallen nach L 7, 7 verbannt zu werden. Rein räumlich gesehen, schloss sich der Kreis, grüßte von der anderen Seite der Bismarckstraße doch das ursprüngliche Domizil in L 4, 1 herüber.

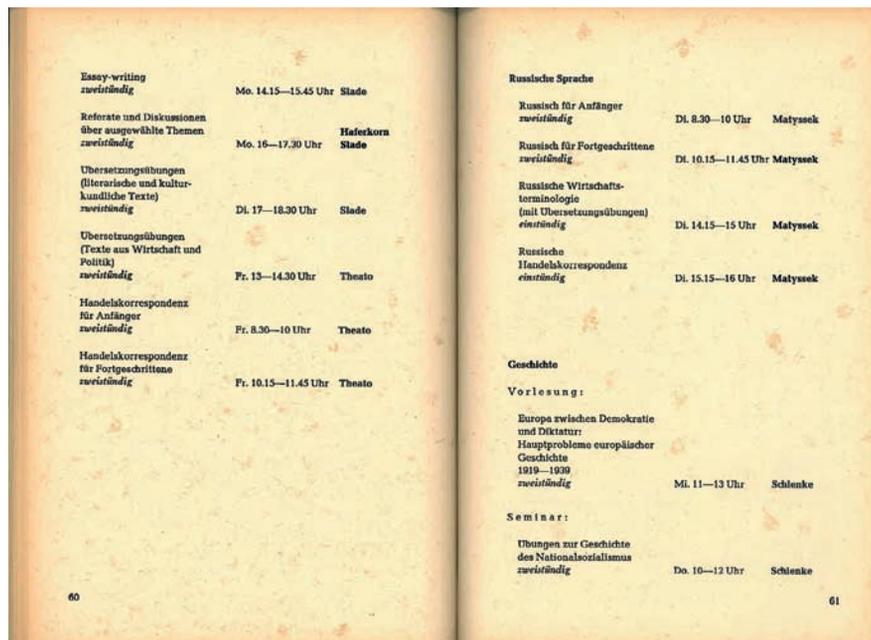
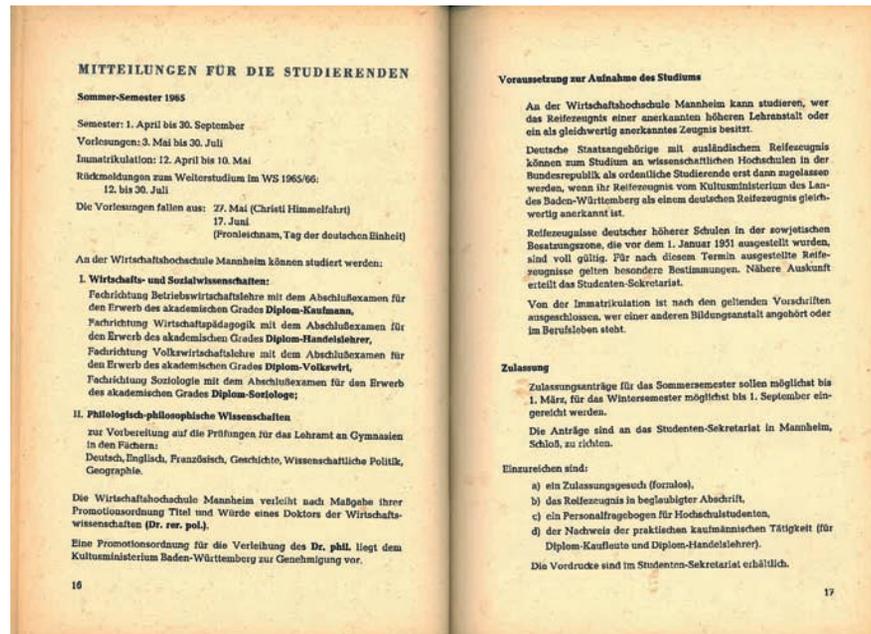
I.

Dabei hätte niemand größeren Anspruch in den Räumen des Schlosses zu residieren als die Historiker. Denn kein anderes heute an dieser Universität vertretene Fach kann auf eine so lange Mannheimer Tradition zurückblicken wie die Geschichtswissenschaft. Nachdrücklich zu betonen ist, dass es in der im Oktober 1763 – vor gut 251 Jahren – aus der

Abb. 1
Haupteingang der Wirtschaftshochschule und Universität Mannheim 2005
Foto: Wilhelm Kreutz

250 Jahre Geschichtsforschung – 50 Jahre Geschichtsstudium in Mannheim

Abb. 2
Seiten aus dem Vorlesungsverzeichnis der Universität Mannheim für das Sommersemester 1965
UA MA 16 Nr. 17



Taufe gehobenen Kurfürstlichen Akademie der Wissenschaften neben einer Naturwissenschaftlichen nicht nur eine Historische Klasse gab, sondern dass die Akademiegründung selbst historiographischen Motiven entsprang. Denn als Kurfürst Carl Theodor, den Johann Daniel Schöpflins „Historia Zaringo-Badensis“ bzw. dessen „Alsatia Illustrata“ faszinierten, dem Professor der Geschichte und Eloquenz antrag, ein ähnliches Werk über die kurpfälzischen Territorien zu verfassen, schlug der Straßburger „conseiller et historiographe du roi“

dieses Angebot aus (Abb. 3). Er regte stattdessen – wie Jürgen Voss in seiner richtungsweisenden Mannheimer Habilitationsschrift gezeigt hat – die Einrichtung einer Akademie an, deren Historische Klasse den gewünschten „Palatinatus Illustratus“ erarbeiten könne.⁵

Mit der Gründung der Akademie der Wissenschaften, deren 250-jährigem Jubiläum der Mannheimer Altertumsverein einen Sammelband widmete,⁶ setzte die erfolgreichste Sozietätsform der europäischen Aufklärung ihren Siegeszug im

Sebastian Parzer

Die Anfänge des Radsports in Mannheim bis zum Ersten Weltkrieg

Vor rund 200 Jahren erfand Karl Drais von Sauerbronn mit seiner Laufmaschine den Vorläufer des heutigen Fahrrads. Am 12. Juni 1817 unternahm er seine erste Fahrt von Mannheim nach Schwetzingen.¹ Doch dauerte es mehrere Jahrzehnte, bis das Fortbewegungsmittel allgemeine Verbreitung fand. Dies geschah erst, nachdem der Kutschenmacher Pierre Michaux aus Paris die Drais'sche Erfindung zu Beginn der 1860er Jahre mit Tretkurbeln am Vorderrad ausstattete. 1867 wurde seine Konstruktion bei der Pariser Weltausstellung vorgeführt und erfreute sich bald großer Beliebtheit. In mehreren großen Metropolen wie Paris, Wien, London und New York gründeten sich „Velocipedesvereine“.²

Der erste „Vélocipèdes Club“ in Mannheim

Von der damaligen Fahrradbegeisterung wurde auch Mannheim erfasst. Das erste Rad der Quadratestadt soll der Fabrikant und Reeder Rudolf Wahl aus England mitgebracht haben.³ Zu den frühen Nutzern des Velocipeds gehörte ferner der Ingenieur und spätere Erfinder des Automobils Karl Benz. 1913 erinnerte er sich an die schwierige Handhabung der ersten Fahrräder: „Es war kein Hochrad, wie sie später erst aufkamen, es war eine Nachbildung der alten Draischen Laufmaschine, deren Vorderrad durch zwei Kurbeln direkt angetrieben wurde. Das Vorderrad mag fast einen Meter Durchmesser gehabt haben und war ein gutes Stück höher als das Hinterrad, auf dem der Sitz in ganz primitiver Weise angebracht war. Die Räder waren, wie überhaupt das ganze Fahrzeug, aus Holz und wurden durch eiserne Reifen zusammengehalten. Es war eine plumpe, schwere Maschine. [...] Ich [...] hatte in vierzehn Tagen glücklich gelernt, mich auf dem Fahrzeug zu bewegen und das Gleichgewicht zu halten, es war allerdings eine schwierige Arbeit gewesen und stolz durchfuhr ich die Straßen Mannheims, angestaunt von Alt und Jung. Eine Sensation gab's immer in der noch kleinen Stadt, wenn ich im Schweiß meines Angesichts durch die Straßen pedalierte. Kehrete ich irgendwo in einem Gasthau-

se ein und lehnte mein schweres Vehikel an das Haus, so sammelten sich sofort die Menschen und diskutierte darüber, ob sich's wohl schwer oder leicht darauf fahren möge. Das Rad mag nicht viel weniger als 1 Zentner gewogen haben. Mancher Schweißtropfen fiel zur Erde und mancher Spott blieb mir nicht erspart.“⁴

Schließlich fanden sich zu Beginn des Jahres 1869 einige Mannheimer Fahrradenthusiasten zusammen und gründeten am 16. März 1869 den „Vélocipèdes Club“ (Abb. 1).⁵ Auf der zweiten Mitgliederversammlung wenige Tage später wurde die Anschaffung von zunächst zwei vereinseigenen Fahrrädern beschlossen. Anfang April wurden die Statuten verabschiedet und der Vorstand gewählt. Im Mai unternahm die Vereinigung dann bereits einen Ausflug nach Heidelberg, das man in 1¼ - 1½ Stunden erreichte. Über die Zahl der Mitglieder und deren sozialer Herkunft ist wenig bekannt. Es ist lediglich überliefert, dass der Kaufmann Heinrich Nauen das Amt des Kassierers ausübte und der Handelsmann Albert Aberle für die Beaufsichtigung der vereinseigenen Räder zuständig war. Bemerkenswert ist, dass beide der jüdischen Konfessionsgemeinschaft angehörten, und es ist davon auszugehen, dass noch weitere Juden Mitglieder des „Vélocipèdes Clubs“ waren. Die Aktivitäten des Vereins führten dazu, dass sich Mannheimer



Abb. 1
Im Frühjahr und Sommer 1869 war der erste „Vélocipèdes Club“ kurzzeitig in Mannheim aktiv.
Aus: Neue Badische Landes-Zeitung, 5. August 1869 – Morgenblatt

 Die Anfänge des Radsports in Mannheim bis zum Ersten Weltkrieg

Handwerker mit der Konstruktion von Fahrrädern beschäftigten. Im Mai präsentierte Schmiedemeister Friedrich Stark ein von ihm gebautes Fahrrad. Wenige Wochen später folgte der Schmied Jakob Krehbiel. Die Tätigkeit des Vereins wurde auch außerhalb des Rhein-Neckar-Raums wahrgenommen. Die deutschsprachige Zeitung „Leuchtturm“ aus Erie in Pennsylvania bat um Übersendung der Vereinsstatuten. Ein Wunsch, dem man umgehend nachkam. Obwohl die „Neue Badische Landes-Zeitung“ im Juli noch berichtete, dass sich „der Club eines raschen Aufstiegs“ erfreue, beriet die Mitgliederversammlung im September über dessen Auflösung.⁶ Da weitere Nachrichten fehlen, scheint diese damals erfolgt zu sein.

Weitere Radfahrvereine entstehen

Nur wenige Jahre später wurde Mannheim erneut von der Begeisterung für das neue Verkehrsmittel erfasst. Inzwischen war es zu einigen technischen Veränderungen an den Fahrrädern gekommen. Seit Beginn der 1880er Jahre kamen kurzzeitig Hochräder in Mode. Diese wurden aus Stahlrohr gefertigt und waren wesentlich leichter als ihre massiven Vorgänger. Gleichzeitig wurden die ersten Niederäder mit Kettenantrieb entwickelt.

1881 wurde mit dem „Velociped-Club Mannheim“ wieder ein Radfahrverein in der Quadratestadt gegründet.⁷ Zwei Jahre später folgte bereits der nächste Verein. Da sich von diesem „Velocipedisten-Verein“ genannten Club eine frühe Chronik erhalten hat, lassen sich seine Anfangsjahre besser erhellen. Zur Gründung kamen am 20. Juni 1883 elf Mannheimer Bürger in der Wirtschaft „Rheinlust“ zusammen, zu denen die Reallehrer Otto Stier und Wilhelm Gabriel, die Hofmusiker Wilhelm Herrmann und Julius Unger, der Wagenmacher Christian Franz sowie der Kaufmann Otto Rosenthal gehörten. Zum Vorstandsvorsitzenden wurde der Bezirkstierarzt Robert Ulm gewählt. Bei den Vereinsaktivitäten trugen die Mitglieder eine gesonderte Kleidung, die ein blaues Jackett, eine blaue Kniehose, blaue Strümpfe, eine blaue Mütze mit geradem Schild und Schnürstiefel umfasste.⁸ Ein Jahr nach der Vereinsgründung ließen die Mitglieder in der Quadratestadt bereits eine eigene Radrennbahn anlegen. Das dafür benötigte Grundstück stellte die Stadt Mannheim im Gewann „Rosengarten“ unweit

des Schießhauses pachtweise zur Verfügung.⁹ Am 15. Juni 1884 konnte die Sportstätte feierlich eröffnet werden.¹⁰ Die Anlage besaß eine 400 Meter lange Rundbahn¹¹ und verfügte – wie ein zeitgenössisches Bild belegt – über eine offenbar hölzerne Tribüne (Abb. 2). Ende September 1884 wurde dort das erste öffentliche Radrennen durchgeführt, an dem sich auch Fahrer anderer Vereine beteiligen konnten.¹² In den folgenden Jahren fanden im Frühjahr und im Spätsommer größere Rennwettbewerbe statt. Dabei wurden Strecken zwischen 2.000 und 10.000 m gefahren. Als erste Preise konnten die Teilnehmer unter anderem Bestecksets, Kaffeeservice, Weinkannen und Standuhren gewinnen. Im Frühjahr 1886 umfasste der Wettbewerb zehn Rennen, wobei es vor allem Rennen für Hochräder, aber auch welche für Dreiräder und Niederräder gab.¹³ Wie die Mitgliederzahlen belegen, erfreute sich der Club eines raschen Aufschwungs. Verfügte der Verein ein Jahre nach seiner Gründung über 40 Mitglieder, waren es 1886 bereits 90.¹⁴ 1890 gehörten der Vereinigung dann 163 Personen an.¹⁵

Zwei Jahre nach dem „Velocipedisten-Verein“ schuf auch der „Velociped-Club Mannheim“ eine eigene Rennbahn. Wieder wurde das dafür benötigte Areal von der Stadt Mannheim im „Rosengarten“ zur Verfügung gestellt.¹⁶ Die dort errichtete Rundbahn war fünf Meter breit und hatte eine Länge von 333 1/3 m. Der benachbarte Hochwasserdamm des Neckars diente als Zuschauertribüne. Am 22. und 23. Mai 1886 wurde die neue Sportstätte mit mehreren Wettfahrten eingeweiht.¹⁷ Damit gehörte Mannheim zu den wenigen Städten des Deutschen Reiches, in denen es zwei Radrennbahnen gab.¹⁸ Wie der „Velocipedisten-Verein“ veranstaltete auch der „Velociped-Club“ jährlich im Frühjahr und Herbst einen größeren Rennwettbewerb.¹⁹ Im Mai 1889 waren die Wettfahrten des Vereins mit der badischen Meisterschaft für Dreiräder und niedere Zweiräder verbunden.²⁰ Die Aktiven der beiden Radsportclubs konnten auch außerhalb Mannheims Erfolge feiern. Der bekannteste war Karl Heß vom „Velociped-Club“, der in den Jahren 1892 und 1893 sogar bei Rennen in den Vereinigten Staaten an den Start ging und dort zahlreiche Preise gewann.²¹

Technische Verbesserungen wie Gummireifen vereinfachten die Handhabung der Fahrräder,