

weit hergeholt – sprechen würden. Immerhin hat es uns zum dritten Male hintereinander im Herbst zu einer Moselfahrt gedrängt. Solch wein- und sonnenselige Tage! Solch ruhige, fröhliche Landschaft! Solch stille, beschauliche Paddelfahrt, ohne Eile, auf glänzendem, spiegelndem Fluß! Nirgends sonst auf den vielen Fahrten haben wir so erlebt, so genossen, so das Gemüt befriedigt und uns für den kalten Winter so vollgesogen mit Wärme, Freude, Erinnerungen und Spätsommereindrücken! Sie ist ein Erlebnis, die Mosel, ganz besonders wert einer gemütlichen Paddelfahrt im goldenen September! Die weiten, ruhigen Schleifen des Flusses, begleitet von steilen, langen Bergen, Wein an den Hängen reifend soweit das Auge reicht und die bereits zucker süßen, goldenen Trauben schier bis ins vorbeigleitende Boot reichend! Weinorte ins Grün hineingetupft wie auf einem Gemälde! Berauschend, beruhigend! Der träge, fast stillstehende Stau – schnell findet er zurück zu seiner spiegelnden, glatten Oberfläche, wenn ein Motorboot vorbeiflitzt. Die Spiegelbilder der Landschaft, der Schiffe, meiner neben mir dahingleitenden Paddelfrau verdoppeln die visuellen Genüsse. Die wenigen Schubverbände und Lastkähne fahren verhalten – nur die Idylle nicht stören! Ausflügler auf weißen Schiffen winken den bunten Booten, mit denen wir auf

den flüchtigen Wellen tanzen . . . Die Gegenargumente von damals sind zerronnen, nicht mehr verständlich, nur lauter Vorurteile gewesen! Samstagmorgendlicher Dunst noch bei den ersten Paddelschlägen in Klüsserath, Gedanken an römische Weinschiffer in Neumagen, Touristen, ihre Busse besteigend in Piesport – weinselige Stimmung vom Vorabend kann man ihnen noch deutlich ansehen. Mittagsrast am Ufer, Trauben zum Nachtisch. Vom Flußufer aus gibt es keine Schilder, die bedeuten, daß die Weinberge geschlossen seien . . . Dann Bernkastel mit seinem schmucken Fachwerk, die trotzig Burg spiegelblank im Wasser zu sehen. Ein gepflegter Zeltplatz für die Nacht. Am nächsten Morgen, dem stillen, feierlichen Sonntagmorgen, Blasmusik, herüberwehend aus den Gassen von Zeltingen, wo eines der vielen Feste Fässer leeren helfen soll. Weiter flüßab rufen Kirchenglocken zum Kirchgang. Morgendlicher Dunst und letzte Nebelschwaden tragen die hellen Klänge weit. Ein Halt, später, am schiefri-gen Ufer von Ürzig, direkt hinter dem großen Weinfestzelt, in welches gerade angekommene Musiker ihre Instrumente bringen. Noch sind die Bänke leer. Doch die hübschen Winzertöchter in ihren Weinprobierständen warten schon auf uns. Eine genüßliche Weinprobe am Flußufer, dann geht es weiter gen Kröv und Traben-

Trarbach. Empfinden wir es nur so? Oder strahlt die Sonne jetzt noch heller . . . ? Zwischen den vielen beschaulichen Eindrücken spritzige Fahrten durch die Bootsgassen. Im Unterwasser aufgeregt-glücklicher Austausch der Erlebnisse während der kurzen Schwallfahrt zwischen den sich hier zufällig treffenden Paddlern. Jeder hat etwas zu erzählen und auszutauschen, einschließlich der Fragen nach Woher?, Wohin? Dann: „Gute Fahrt und AHOI!“ Jeder will die Mosel und diesen schönen Tag auf seine Art genießen. Schade, daß diesmal nur zwei Tage „drin“ sind. Die Mosel bleibt auch weiter flüßabwärts sich selber treu. Die Erinnerung an letztes Jahr wird wach, während wir, auf den Bus wartend, die Landkarte studieren und den Streckenabschnitt bis Cochem nachzeichnen, den wir vor Jahresfrist so genossen haben . . . Der Moselbahn-Bus bringt uns sicher zurück zum Auto, zurück den gleichen Weg, den wir gekommen sind. Der Fluß, das Land – nun betrachten wir es aus anderer Perspektive und erleben alles nochmal im Rückwärtsgang. Die Abendsonne glitzert im rötlich-goldenen Gegenlicht auf den Wassern. Welch eine tiefe innere Befriedigung wir fühlen! Und Gewißheit! Ja, wir werden sie wieder besuchen mit unseren bunten Booten, die wunderschöne, romantische Mosel.

50 Jahre Kanuslalom

Von Rolf Renner/Zorneding

Ein guter Grund, die Anfänge dieser Sportart aufzuspüren. Die Entstehung des Slalomsportes vollzog sich in einer Zeit, in der sich der Wettkampfsport in der Form der reinen Schnelligkeitsregatta bereits voll entwickelt hatte. Abgeschlossen waren die Kämpfe um die richtige Bootsform, ob schmal oder breit, ob Schwedenkajak oder Faltboot. Der Kampf war vorbei, man rüstete auf Olympia 1936. In Süddeutschland, in der Schweiz und Österreich ging man noch etwas andere Wege, hier wurden Langstreckenregatten meist in Faltbooten auf Wildflüssen ausgetragen. Als wohl bekannteste die Isarregatta Tölz-München oder in Österreich die Enns- und Salzachregatta oder in der Schweiz auf der Aare bei Bern.

Aber beiden Wettkampfformen, Schnelligkeitsregatta und Langstreckenregatta lag nur ein Kriterium zu Grunde: die Fahrzeit. Lediglich bei den Langstreckenregatten kam noch die notwendige Bootsbeherrschung auf fließendem Wasser hinzu.

Die Kajakfahrer der damaligen Zeit suchten weiter nach attraktiven Wettkampfformen bei denen man sich nicht nur mit dem Gegner, sondern auch mit dem Wasser und seinen natürlichen Hindernissen messen mußte.

Im Einzugsbereich des DKV richtete der Hochschulring Deutscher Kajakfahrer an Pfingsten 1934 die erste Patroillenfahrt aus, ein Wettkampf mit zusätzlichen, teilweise militärischen Aufgaben. In der Folge nahm diese Wettkampfform immer mehr zu bis sie mit dem Aufkommen des Slalomsportes wieder verschwand. Mit Recht kann also hier von einem deutschen Vorläufer des Slaloms gesprochen werden.

Skislalom als Vorbild

In den Alpenländern orientierte man sich bei der Suche eines neuen Wettkampfsportes logischerweise an dem kurz zuvor entstandenen Skislalom.

Die ersten Versuche dieser Art unternahm Schweizer Kajakfahrer des Faltbootclubs Unterland auf dem Halwylersee am 11. September 1932. Bereits ein Jahr später, am 8. Oktober 1933 wagte sich derselbe Club mit seiner Idee auf bewegtes Wasser. Im Auslauf des Ruppertswehres auf der Aare wurde mit Bojen (auf Grund der großen Flußbreite) eine Strecke

markiert, die von den Fahrern quer zur Hauptstromrichtung in zwei Läufen zu durchfahren war. Dieser Wettkampf gilt als der erste Kajakslalom der Welt, er wurde vom Comité International du Slalom (CIS) und später vom Internationalen Kajakslalom-Ausschuß (IKSA) offiziell anerkannt.

Die Abstammung des Kajakslaloms vom Skislalom geht eindeutig aus den Wortkombinationen Winter-Schnee-Skislalom und in Abwandlung davon Sommer-Wasser-Faltbootslalom hervor. So leitete wenigstens Max Vogt aus Aarau seinen Bericht in den VSF-Mitteilungen (Nr. 5/1934) ein. Er berichtete damals schon über den Streit in Fachkreisen zwischen schweizer- und österreichischen Kajakfahrern den ersten Slalom ausgerichtet zu haben.

Knapp 6 Monate später, am 29. 4. 1934 traten die Österreicher mit der zweiten Slalomveranstaltung an die Sportöffentlichkeit. Der Kajakclub Ister mit seinem Präsidenten Fritz Brunner an der Spitze verwendete zur Streckenmarkierung auf der Mühltalaisen nahe Wien bereits rot-weiße und grün-weiße Stangen, Die Organisatoren hatten als geistigen Vater Werner Salvisberg, den Fachmann für Skislalom, hinzugezogen.

Wertungen vor 50 Jahren

Die Bewertung der ersten Slalomwettkämpfe wurde stark unterschiedlich vorgenommen. Dem Rennreglement zur I. Schweizerischen und III. Mittelländler Slalomwettkämpfe 1934 entnehmen wir: Die beste Zeit eines Laufes

wird mit 100 Punkten bewertet. Jede schlechtere Zeit erhält einen prozentual entsprechenden Abzug. Die Punktzahlen beider Läufe addiert ergeben das Resultat. Unkorrektes Passieren der Bojen wird wie folgt bestraft: Leichtes touchieren 1 Punkt Abzug, starkes touchieren bis zu 3 Punkten Abzug. Eine Kenterung hat die Wiederholung des Laufes und 20 Punkte Abzug zur Folge. Bei einer zweiten Kenterung, auch wenn diese nicht im gleichen Lauf erfolgt, scheidet der Fahrer aus.

Einen anderen Weg ging man beim ersten Slalom in Österreich. Die möglichen Fahrfehler hatte man in 5 Wertungsfälle eingeteilt. Wobei Fall 1 eine berührunglose Passage eines Tores vorsah und keine Strafsekunden nach sich zog. Fall 2 war eine Berührung nur mit Paddel, Fall 3 eine Berührung mit Boot oder Körper. Der 4. Wertungsfall bezog sich auf eine teilweise Befahrung „vom Bootsende bis zum Waschbord“. Der 5. Wertungsfall war gegeben, wenn ein „noch kleinerer Teil“ des Bootes das Tor passierte oder der Fahrer es ganz verfehlte. Der Fahrer mußte solche Torpassagen nochmals wiederholen oder er schied aus. Für alle Wertungsfälle wurden zwei bis acht Strafsekunden vergeben und der gestoppten Fahrzeit hinzuge-rechnet. Bei Toren, die Seilfähren erforderten, wurden entsprechend der Wertungsfälle 10, 20 und 40 Strafsekunden berechnet. Mehrmaliges Berühren ein und desselben Torstabes wurde als Fehler bewertet. Für das Fahren mit Steuer waren erhöhte Zeitzuschläge vorgesehen, aber keiner der damaligen Starter machte von einem

Steuer Gebrauch. Der Wettkampf wurde in einem Lauf abgewickelt.

Ein Vergleich mit der heutigen Bewertung zeigt deutlich, daß einzelne Elemente dieser ersten Wettkämpfe in den heutigen Bestimmungen erhalten sind.

Der Deutsche Kanuverband verhielt sich der neuen Sportart abwartend gegenüber. Obwohl beim ersten Slalom in Österreich Kajakfahrer vom „Bund deutscher Wasserwanderer“ außer Konkurrenz am Start waren, und bei der ersten Schweizer Slalommeisterschaft 1935 offizielle Beobachter des DKV anwesend waren, fand der erste Kajakslalom in Deutschland (auf dem damaligen Reichsgebiet) erst am 3. Mai 1936 im alpenfernen Zwickau in Sachsen statt.

Bei dieser „Ersten Kajak-Abfahrts- und Torlauf-Wettfahrt auf deutschem Boden wurden wesentlich Elemente vorwiegend von den bisherigen österreichischen Wettkämpfen übernommen. Neu hinzugekommen war die sogenannte Wende- oder Schlingentafel, eine rote bzw. grüne, über dem Wasser aufgehängte runde Tafel, die links oder rechts zu umrunden war.

Aus den schweizerischen Bestimmungen wurden die zwei zu absolvierenden Läufe übernommen, damals in Zwickau noch mit einem Abfahrtslauf kombiniert. Dauer dieses „Abfahrtslaufes“ ca. 60 Sek.!

Der erste Starter dieses Wettkampfes war der damalige Sportwart des KC Zwickau und spätere Präsident des ICF-Slalomkomiteés Rudi Landgraf.

Anerkennung des Kanuslalom im Jahre 1936

Entscheidend für den internationalen Durchbruch des Slalomportes war der IRK-Kongreß am 5. August 1936 in Berlin. (IRK = Internationale Repräsentantschaft für Kanusport, Vorläufer der ICF)

Auf Anträgen der Schweiz und Österreichs sowie einer Empfehlung Deutschlands wurde der Kajakslalom als „Wettkampf der wildwasserfähigen Bootsbeherrschung“ anerkannt mit dem Vermerk: „den Slalom sich ruhig entwickeln zu lassen, aber nicht als Meisterschaft auszuschreiben“.

Dieser Nachsatz wurde auf Grund der Opposition, vertreten durch Schweden, Dänemark, Finnland und Holland angefügt, die sich weigerten, bei der Europameisterschaft von der Regattabahn noch 100 km weit ins Land zu fahren, um auf Wildwasser zu kommen. Man ging also damals davon aus, daß auch ausgesprochene Rennfahrer Slalom fahren.

Zur Festlegung der erforderlichen Wettkampfbestimmungen wurde noch während des Kongresses ein Arbeitsausschuß mit Fritz Brunner/Österreich, Max Vogt/Schweiz und Ferdinand Staelin/Deutschland gewählt. Vorsitzender wurde Ferdinand Staelin, um die stark abweichenden Meinungen der Schweizer und Österreicher zu koordinieren.

Im Gegensatz zu den Österreichern, die dafür plädierten, den Slalom auch auf Zahmwasser durchzuführen, verlangten die Schweizer mindestens Wildwasser der Stufe III oder höher. Die sehr differenzierten Wettkampfbestimmungen beider Länder waren ebenso für die internationalen Wettkampfbestimmungen auf einen Nenner zu bringen.

1937 Internationale Wettkampfbestimmungen

Im Frühjahr 1937 hatte der Internationale Kajak-Slalom-Ausschuß (IKSA) die Wettkampfbestimmungen fertiggestellt. Die ersten Veröf-

fentlichungen im Kanusport von 1937 über die Bewertung zeigen eindeutig die Handschrift der Österreicher. Nicht nur die rot-weißen/grün-weißen Stangen, sondern auch die 5 Wertungsfälle sind in die internationalen Wettkampfbestimmungen eingegangen. Die Tore waren noch unnummeriert, es wurde ausschließlich nach der Farbregele gefahren. Rückwärtstore wurden noch nicht ausgehängt. Zugelassene Bootsart war ausschließlich der Einerkajak bzw. Eskimokajak und das Einerfaltboot. Obwohl bereits der damalige Schriftleiter Hugo Schmidt (HuS) des Kanusports/Faltbootports in Heft 30 vom 10. Oktober 1936 die Umbenennung des Kajakslaloms in Kanuslalom und die Zulassung des Canadiers vorschlug, gingen die ersten Canadierboote in Deutschland (Lippstadt) erst 1951 an den Start.

Zu Testzwecken waren die ersten Canadierboote 1941 beim Kaiserley-Slalom in Frankfurt während dem Training auf dem Wasser. Im Bereich der IRK waren die ersten Canadier bei einer Slalomveranstaltung nahe Paris im Spätsommer 1941 am Start.

1937 „1. Münchner Kajakslalom“

Nach der internationalen Zulassung nahmen die Slalomveranstaltungen sprunghaft zu. In Deutschland jedoch immer noch zögernd. In den Vorankündigungen zur deutschen Faltbootmeisterschaft 1937 auf der Isar und gleichzeitig zum 1. Münchner Kajakslalom klagte der Chronist (HuS): „Der wohlgelungene 1. Internationale Kajakslalom auf der Mulde bei Zwickau hat wie ein Kanonenschuß gewirkt, mit dem man das Zeichen zum Beginn einer Sache gibt. Diese Feststellung bezieht sich übrigens nur auf den Kajakslalom in Deutschland, denn in Österreich und der Schweiz ist er längst heimisch und unser Zögern hat nur bewirkt, daß uns die anderen um mehrere Nasenlängen voraus sind, wie das Ergebnis von Zwickau zeigte.“

Der zweite Kajakslalom auf deutschem Boden fand am 2. Mai wieder auf der Zwickauer Mulde als internationaler Wettkampf statt. Die Österreicher hatten dabei klar die Nase vorn und stellten den Tagessieger Viktor Kalisch, damals übrigens einer der besten österreichischen Rennfahrer.

Zwischendurch versuchten sich ostdeutsche Kajakfahrer in einer besonderen Slalomvariante. Beim Kajakhindernislauf am 23. Mai 1937 in Breslau auf der sogenannten Breslauer Wasserspinnne startete man mit abgebautem Faltboot und Bootswagen zum Aufbauplatz. Auf dem Wasser waren Wehre, Staustufen und Slalomtore zu überwinden. In Einer- und Zweierfaltbooten wurden Walzen gefahren, die auch noch einem heutigen Kanuten Respekt einflößen würden.

Paradox wirkte die Tatsache, daß Mitteldeutschland im Slalomport den Bann brach. In Bayern, das mit seinen Wildflußstrecken beste Voraussetzungen für diese neue Sportart zu bieten hatte, blieb es still.

Dann jedoch, anlässlich der 18. Isar-Regatta und 15. Deutschen Faltbootmeisterschaft 1937 begann am 27. Juni die Slalomgeschichte, des Münchner Floßlände kanals. Bekannte Namen knüpfen an dieses Ereignis: CIL (C. I. Luther), Ferdinand Staelin und Theo Bock hängten die 900 m lange Strecke aus, die um noch einmal den Skisport heranzuziehen, eher einem Riesenslalom glich. Theo Bock, Erstbefahrer vieler Alpenflüsse, fuhr die mit 21 Toren bzw. Wendetafeln markierte Strecke vor.

Schon 2 Monate später, am 29. 8. 1937 fand der zweite Münchner Kajakslalom mit Vereinen aus Ulm und München statt. Ein Zeichen wie das Interesse an dieser Sportart zugenommen hatte. Auch im Ausland, sieht man von Schweiz und Österreich ab, wurde der Kajakslalom mit Begeisterung aufgenommen. Am 9. Mai 1937 wurde der erste Slalom in der Tschechoslowakei gestartet, am 27. Juni fand in Italien der erste Slalom statt.

In Süd- und Westdeutschland wirkten die Wettkämpfe auf dem Münchner Floßlände kanal wie ein Startsignal, der Bann war gebrochen und Deutschlands Kajakfahrer vom Slalomfieber befallen.

Das Jahr 1938 brachte Wettkampf um Wettkampf. Zwickau, Breslau und München warteten jeweils mit einem internationalen Kajakslalom auf. Das kleine Städtchen Streitberg an der Wisent wollte in diesem Reigen nicht fehlen und richtete einen von Max Schmid ausgetüftelten Slalom aus. In Augsburg wurde am 7. August der erste Kajakslalom ausgerichtet.

Am 21. August 1938 wurde in Kassel auf der Fulda bereits der zweite Kajakslalom gestartet. Die Strecke führte damals schon durch die nur halb geöffnete Schleuse der Neuen Mühle.

Die alte Reichsstadt Frankfurt sah im Herbst 1938 auch „ihren“ ersten Kajakslalom. Eine Strecke in der Oberräder Floßgasse war für nicht wildwassererfahrene Paddler hergerichtet worden.

Männer der ersten Stunde

Nun noch einige Worte zu den Männern der ersten Stunde, über die Wegbereiter des Kajakslaloms in Deutschland.

Zuerst müssen wir hier nochmals den Vorsitzenden des IKSA und ersten Kajakslalomreferenten im DKV Ferdinand Staelin nennen. Er war der geistige Vater des Kajakslaloms in Deutschland. Im Bereich der Organisation und des Streckenaufbaus taten sich besonders C. I. Luther (München), Rudi Landgraf (Zwickau), Alfred Waldheim (Breslau), Theo Bock, Max Schmid und Hugo Schmidt (München) hervor. Letzterer machte sich insbesondere mit Berichten in Kanusport über Strömungslehre und Kampfrichterschulungen und um die Theorie im Slalomport verdient.

Wer aber waren die Männer und Frauen in den Booten und auf dem Wasser? Die Nr. 1 war eindeutig Rudi Landgraf, es folgten Renz (Ulm) und Wunderlich (Glauchau), Tussing (Düsseldorf) und Wunderlich (München), Gächter, Hofmann (beide Ulm) und Sonntag, Hartinger, Hammermüller, Uhlmann (alle München). Beim schwachen Geschlecht, die beim ersten Wettkampf (München, 29. 8. 37) überhaupt nicht mit der Strecke zurechtkamen wäre zu nennen: Kemeter (München), Landgraf (Zwickau), Wohlschlager (München), Hartig (Glauchau) und Ott (Ulm).

Nach dem Anschluß Österreichs an das Deutsche Reich wurden dem DKV, oder wie er nach einer Neuorganisation des deutschen Sportes hieß: Fachamt Kanusport, die Slalomänner der ersten Stunde eingegliedert: Brunner, Meisinger (Wien) im Bereich der Organisation und die Sportler Kalisch (Enns), Vogler, Popovich, Floh und Frühwirth (alle Wien).

Erste Änderung der Wettkampfbestimmung

Die komplizierte Fahrfehlerbestimmung und dadurch zeitraubende Ergebnismittlung führte im Jahre 1941 zur ersten Überarbeitung der internationalen Vorschriften. Mit Wirkung vom

1. 4. 1941 wurden die 5 Wertungsfälle auf 3 „Straffälle“ reduziert.

Straffall A: Berühren einer Torstange mit Paddel, Körper oder Boot (auch mehrmaliges Berühren).

Straffall B: Überdeckgehen des Torstabes.

Straffall C: Ausscheiden des Fahrers, wenn bei der Befahrung der Körper außerhalb des Tores ist, bei Auslassen des Tores oder bei Befahrung Heck voran.

Dieser letzte Straffall verbot eindeutig das Aushängen von Rückwärtstoren. Bereits beim II. Internationalen Kajakslalom am 25. 6. 1939 hatte Hugo Schmidt sogenannte „Rückwärtsfiguren“ ausgehängt und über den Kanusport publiziert. Mit der Argumentation, daß im Wildwasser nicht rückwärts gefahren wird, wurde diese eindeutige Formulierung vorgenommen. Damit war das Rückwärtstor vorerst von den Slalomstrecken verboten.

Kajakslalom während des Krieges

Mit dem Jahr 1938 war dem Kajakslalom der endgültige Durchbruch gelungen. Im Jahre 1939 wurden im Gebiet des Deutschen Reiches bereits 14 Slalomwettkämpfe, davon 2 internationale in Zwickau und München, sowie Jugendmeisterschaften im Kajakslalom in Ulm ausgerichtet.

Deutsche Meisterschaften gab es in den Anfangsjahren des Kajakslaloms noch nicht. Deutsche Jugendmeister wurden erstmalig am 25.-27. Juli 1941 in München ermittelt. Der deutsche Nachwuchs wurde bei Gaumeisterschaften ermittelt (die ersten drei waren startberechtigt) und entsprechend ihrer Herkunft in eine Flachland- und in eine Gebirgsklasse eingeteilt. Während die Teilnehmer aus dem flachen Norden um den Titel Reichssieger kämpften, ermittelten die Südvereine den Deutschen Jugendmeister.

In der Seniorenklasse wurden ebenfalls 1941 zum ersten Mal „Reichsbeste“ ermittelt, während mehrerer Wettkämpfe in Zwickau, München und Steyr.

Reichsbeste 1941 wurden bei den Männern:

1. Frühwirth, Austria Wien
2. Landgraf, KC Zwickau
3. Holzer, CMK München

Bei den Frauen:

1. Hartinger Irmgard, CMK München

Der ungeahnten Entwicklung im Slalomsport setzte der 2. Weltkrieg ein vorläufiges Ende. Erstaunlich sind trotzdem die statistischen Zahlen der letzten Kriegsjahre. 1940 wurden 17 Slalomveranstaltungen ausgerichtet. 1941 stieg diese Zahl auf 31 und 1942 auf 37 an.

Noch im vorletzten Kriegssommer fanden 29 Slalomveranstaltungen statt.

In den Jahren 1944 und 1945 wurden im Deutschen Reich praktisch keine Kanusportveranstaltungen ausgerichtet. Die Träger unserer Sportart waren an der Front und wurden für Sportveranstaltungen nicht mehr beurlaubt.

30. Bayerische Meisterschaften im Kanuslalom Die sieben Schwaben-Streiche

Die 50-Jahr-Feier des Kanuslaloms wurde an der Floßblände in München-Thalkirchen würdig mit internationaler Beteiligung begangen. Teilnehmer aus Prag, Zagreb, Innsbruck und Steyr gaben ihr dieses Gepräge. Hätte es nicht eine schöne Geste sein können, wären der erste Slalomveranstalter vom 8. 10. 1933, FC Unterland/Schweiz, und der erste deutsche Veranstalter, damals Zwickau/Sachsen, zugegen gewesen? Oder wartet man bis zum 30. 5. 1986? Woher der Chronist das weiß? Aus der letzten Ausgabe des Kanusports, wo Rolf Renner – der Motor des Wiederauflebens der Münchner Slalomstrecke – seine beispielhafte Geschichtsforschung zu Papier brachte.

Die Kämpen des TSV Schwaben Augsburg holten sich bei gutbesetzten Feldern drei der vier Einzeltitel sowie den Canadiermannschaftstitel in der Leistungsklasse. Die drei Juniorentitel des AKV Augsburg kamen hinzu. Der KK Rosenheim holte sich den Kajakmannschaftstitel. Aus der Jugend rückt ein Leistungspotential nach, in dem man besonders die Geschwister Eichfelder aus Bamberg beachte. Der Kajakeiner-Herren war besetzt wie bei einem DKV-Ranglistenrennen.

Die wichtigsten Ergebnisse:

Einzel

K 1 Herren LK			
1. Peter Micheler	TSV Schw. Augsburg	230.7 (BM)	
2. Ulf Sommer	KK Rosenheim	233.1 (3. BM)	
3. Dirk Bovensmann	KV Schwerte	235.4	
4. Jürgen Kübler	TSV Schw. Augsburg	239.0	
5. Bernd Deppe	KK Rosenheim	239.4	
6. Toni Prion	KK Rosenheim	242.4 (2. BM)	

C 1 Herren LK			
1. Jürgen Schnitzlerling	TSV Schw. Augsburg	266.6 (BM)	
2. Andreas Kübler	TSV Schw. Augsburg	269.5 (2. BM)	
3. Dubravko Lilek	KKS Zagreb	292.7	
4. Miroslav Rohan	VTJ Prag	295.5	
5. Jindrich Vostrel	VTJ Prag	298.8	
6. Zdenek Tunka	VTJ Prag	299.1	

K 1 Damen LK			
1. Gabi Schmid	TSV Schw. Augsburg	269.3 (BM)	
2. Marcela Kostalova	VTJ Prag	270.9	
3. Ute Wulle	KG Stuttgart	309.6	
4. Andrea Aninger	KC Dillingen	350.3 (2. BM)	
5. Martina Kress	SKG Hanau	353.2	
6. Karin Hammermayer	AKV Augsburg	382.6	
7. Ulrike Färber	SV Bayreuth	403.2 (3. BM)	

C 2 Herren LK			
1. Eichler/Koplik	VTJ Prag	311.6	
2. Zenetti/Krause	TSV Schw. Augsburg	328.8	
3. Komarek/Kratzer	VTJ Prag	347.5	
4. Fichtner/Strehlein	SV Bayreuth	418.5	

C 2 Mixed LK			
1. Deppe/Mayer	KK Rosenheim	365.8	
2. Fichtner/Strehlein	SV Bayreuth	382.7	
3. Fössel/Fichtner	SV Bayreuth	455.1	

Junioren K 1			
1. Peter Kalas	VTJ Prag	246.7	
2. Gregor Weimer	AKV Augsburg	252.5 (2. BM)	
3. Michael Glöckle	KV Ulm	253.7	
5. Jörg Hofmann	AKV Augsburg	258.1 BM	

Junioren C 1			
1. Vit Placek	VTJ Prag	333.4	
2. Norman Pflug	ESV Nürnberg-Fürth	339.9	
3. Andreas Hang	KC Kempten	545.8	

Junioren K 1			
1. Margit Messelhäuser	AKV Augsburg	275.8	
2. Elisabeth Micheler	TSV Schw. Augsburg	295.1 (BM)	
3. Michaela Buddeusova	VTJ Prag	313.1	
4. Kirsten Eichfelder	BFC Bamberg	328.8 (2. BM)	

Mannschaften

K 1 Herren LK			
1. KK Rosenheim (Deppe/Sommer/Prion)	260.1 (BM)		
2. VTJ Prag	283.7		
3. TSV Schwaben Augsburg	289.3		

C 1 Herren LK			
1. TSV Schwaben Augsburg (Schnitzlerling/Gebhardt/Kühler)	305.6 (BM)		
2. VTJ Prag	389.6		

C 2 Herren LK			
1. VTJ Prag	393.3		
2. MKR München	1050.6 (BM)		

K 1 Damen LK			
1. VTJ Prag	349.2		
2. SV Bayreuth (Färber/Fichtner/Fössel)	812.8 (BM)		
3. KK Rosenheim	1054.8		

K. 1 Junioren			
1. AKV Augsburg (Weimer/Hofmann/Tremmel)	288.1 (BM)		

K 1 Junioren			
1. AKV Augsburg (Messelhäuser, Engelmann/Neukam)	315.6 (BM)		

Fritz Schmidhuber
BKV-Pressewart

Landesmeisterschaften im Kanuslalomspor

Nach dem 19. Hanauer Kanuslalom am 16./17. April auf der Kinzig und der „Süddeutschen“ am 4. und 5. Juni auf der Regnitz in Bamberg war der 22. Herbst-Kanuslalom am 24. und 25. September im Salinental zu Bad Kreuznach dritter und letzter Lauf zu den Landesmeisterschaften der Kanuslalomsporler des Landes Rheinland-Pfalz, d. h. für die Fachverbände Rheinland, Rheinhessen und Pfalz im Landessportbund Rheinland-Pfalz.

Elf Titel blieben im Rheinland, sieben bei der Sportgemeinschaft der Seitz-Werke Bad Kreuznach, drei beim VFL Bad Kreuznach und einer beim Post-Sport-Verein Koblenz. Zwei LM-Titel gingen in die Pfalz, je einer für den Kanu-Club Landau und die Paddler-Gilde Kaiserslautern. Kreuznach, wo im Salinental seit 25 Jahren Kanuslalom-Veranstaltungen vom VFL und der SSW Kreuznach ausgetragen werden, bleibt die Kanuslalom-Hochburg im Lande!

Die Landesmeister:

K I	Schüler B	Stefan Senft	SSW Kreuznach
K I	Schüler A	H. Joachim Herges	SSW Kreuznach
K I	weibl. Jugend	Isabell Mack	VFL Kreuznach.
K I	männl. Jugend	Andreas Spuller	KC Landau
K I	Junioren	Ralph Zurmühlen	SSW Kreuznach
K I	Junioren	Claudia Engelmann	PG Kaiserlautern
K I	Herren	Claudius Mack	VFL Kreuznach
K I	Damen	Tanja Zurmühlen	SSW Kreuznach
C II	Herren	Conrad/Schröder	PSV Koblenz

Mannschaften:

K I	Schüler	Herges/Dilli/Hartmann	SSW Kreuznach
K I	männl. Jugend Junioren	Schmidt/Huth/Schmitt/Zurmühlen	SSW Kreuznach
K I	weibl. Jugend Junioren	Mack/Zurmühlen	VFL Kreuznach
K I	Herren	Senft/Lobeck/Leibrock/Hoffmann	SSW Kreuznach

Hallo Paddelfreunde!

Kajaks,
Canadier
und sämtliches
Zubehör bei
Ihrem Fachhändler:



Gerd Unger
Paddel- und Sportartikel

6830 Schwetzingen
Friedrichsfelder Str. 14
Tel. (0 62 02) 2 51 74