

Nach Beendigung des Krieges werden durch die Besatzungsbehörden sämtliche Sportvereine offiziell aufgelöst und teilweise wieder gegründet bzw. müssen bei der Militärregierung die Wiederezulassung des Vereins erwirken.

Am 18. Juli 1945 gründen die Vertreter der 1933 verbotenen Sportverbände den Bayerischen Landessportverband (BLSV) unter der Leitung der Münchener **Georg Maier, Adolf Schmucker und Rudolf Sedlmayer**.

Am 21. Juni 1946 bekommt der junge BLSV von der Militärregierung die offizielle Lizenz, und bei der ersten Bestandserhebung am 23. Juli 1946 haben sich dem Verband bereits 19 Sparten mit 1.350 Vereinen und 165.000 Mitgliedern angeschlossen. Gleich von Anfang an mit dabei ist die Sparte Faltboot mit ihrem Vorsitzenden **Otto Fröhlich** aus München.

Trotz der vorhandenen bürokratischen Hürden werden mehr und mehr Vereine gegründet. Antragsformulare müssen unter Beifügung von Etnazifizierungsbescheinigungen aller Vorstandsmitglieder der Militärregierung vorgelegt werden. Viele Vereine retten sich, so wie sie bereits im NSRL bestanden haben, ohne wesentliche Einschnitte oder Veränderungen in die neue Zeit hinüber. Oft genügt es, den alten Vereinsnamen abzulegen oder das Gründungsjahr aus dem Titel zu streichen, um in alter Manier weitermachen zu können. Mit Rücksicht auf die Alliierten stellt man politisch unbelastete Sportler an die Vereinsspitze.

Die Hilfsbereitschaft unter Sportkameraden in dieser Zeit der Lebensmittelmarken, dem Verfall der Reichsmark, der Lebensmittelknappheit und der Tauschgeschäfte nebst Schwarzmarkt ist groß. In der Einladung zum Faltboot-Spartentag am 27. April 1947 in München werden in Anbetracht der schwierigen Unterbringung der von auswärts anreisenden Delegierten Münchner Kanuvereine darum gebeten, diese Kameraden für eine Nacht zu beherbergen.

Beim Spartentag werden die Delegierten von einer

Zusage der Militärregierung in Kenntnis gesetzt, dass eine größere Anzahl von beschlagnahmten Booten für die beim BLSV gemeldeten Faltbootvereine und -abteilungen zur Verteilung freigegeben wird.

Am 1. Mai 1947 erscheint auf Initiative der Württemberger **Kurt Knecht** und **Manfred Gall** die erste Ausgabe „Nachrichtenblatt Kanusport“, nachdem sich am 2. März 1947 führende Kameraden des süddeutschen Kanusports in Esslingen zu einer Arbeitsbesprechung zusammenfinden. Dieses Mitteilungsblatt der Sparte Kanu in den Landessportverbänden Baden, Bayern, Hessen und Württemberg wird von der amerikanischen Publications Control Württemberg-Baden am 23.4.1947 mit einer Auflage von 300 Stück genehmigt.

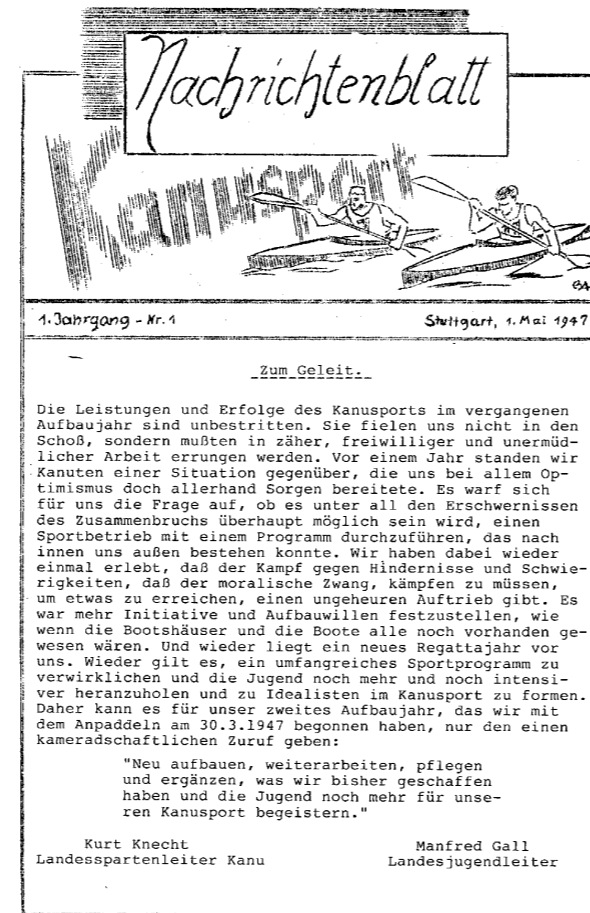
Auszug aus dem „Nachrichtenblatt Kanusport“ Nr. 3/4: „Allgemeiner Sportverein Fürth e.V. – Kanuabteilung (Red. – Ga.) Die Kanuabteilung des Allgemeinen Sportvereins Fürth e.V. hat in einer Werbeschrift vom Mai 1947, 1. Jahrgang Nr. 1, die grundsätzlichen Fragen unseres Kanusports angeschnitten und in nachahmbarer Weise die Werbung für unseren Kanusport aufgenommen. Die Druckschrift wird laufend herausgegeben von Herrn Gustav Schneider, Fürth, Karolinenstr. 5. Die in der ersten Nummer enthaltenen Aufsätze zeugen von dem festen Willen dieses Vereins, am Neuaufbau des Kanusports mitzuarbeiten. Möge dieses Beispiel eine vielseitige Nachahmung erfahren.“

Mit viel Elan geht man in den ersten Nachkriegsjahren daran, den deutschen Sport wieder anzukurbeln, doch die Besatzungsmächte bremsen stark ab. Die ersten Kanuveranstaltungen können zwar schon im Jahr 1947 durchgeführt werden, aber jede einzelne muss von der Militärregierung genehmigt werden. Der Besuch von Regatten in einer anderen Besatzungszone wird nur in Ausnahmefällen erlaubt.

So findet am 18. Mai 1947 auf dem Isarkanal in München eine Frühjahrsregatta statt. Der stellvertretende Spartenleiter **Karl Wenninger** (München) schreibt dazu:

„Obwohl nur eine geringe Anzahl von Rennbooten zur Verfügung steht, können die Rennen des ersten Wassersportereignisses nach dem Kriege reibungslos abgewickelt werden.“

Am 6. Juli 1947 wagt sich der DRC Neuburg an die Ausrichtung einer Süddeutschen Faltboot-Langstreckenmeisterschaft auf der Donau von Neuburg bis Ingolstadt. Das Rennen ist offen für alle Vereine der US-Zone. Elf Vereine beteiligten sich an der Regatta, und die US-Armee übernimmt mit einem Sondereinsatz den Rücktransport der



Rennfahrer mit ihren Booten.

In einem Zeitungsartikel von 1947 heißt es:

„Der etwas niedrige Wasserstand der Donau bedingte kleinere Stromgeschwindigkeiten und erschwerte demgemäß den Wettbewerb. Vom Start bis zum Ziel umsäumten Zuschauer das Strombett und versuchten durch anfeuernde Zurufe das Tempo der Fahrer zu beschleunigen. ... Wenn Regattateilnehmer Hunderte von Kilometern auf dem offenen Lastwagen fahren und oft als einziger Proviant nur ein paar gekochte Kartoffeln oder Gelbe Rüben zur Verfügung haben, wenn es an passender Sportkleidung, an anständigen Booten und sonstigen Dingen mangelt, dann kann man nur sagen, dass allein eine unbändige Begeisterung die Ursache sein kann, diese Hindernisse zu überwinden.“ (Auszug aus Chronik 100 Jahre MTV München)

So gibt es in dieser schweren Zeit, trotz vieler Hemmnisse, im Jahr 1947 noch Rennen auf der Isar von Beuerberg bis Wolfratshausen und zwei Slalomveranstaltungen auf der Floßlande in München/Thalkirchen.

Die Wandersportler auf Isar und Loisach werden vor Gefahrenstellen durch Betonblöcke von gesprengten Brü-



cken gewarnt und auf Befahungsverbote der Grenzflüsse hingewiesen.

In der von den Engländern besetzten Zone versuchen 1947 rührige Kanuten die Ausrichtung der ersten Deutschen Nachkriegsmeisterschaft. Dazu meint **Karl Wenninger**, dass die führenden Männer des bayerischen Kanusports diese Deutsche Meisterschaft ablehnen, da nicht alle Militärregierungen der vier Besatzungszonen den dort wohnenden Kanusportlern eine Teilnahme erlauben würden. Es sei ein Verstoß gegen die sportliche Fairness, wenn aufgrund dieser Voraussetzungen nur einer Minderheit der Start möglich wäre.

Trotzdem findet die Meisterschaft auf dem Bertasee in Duisburg und die Langstrecke auf dem Rhein von Kaiserswerth bis Düsseldorf statt. Der bayerische Spartenleiter **Otto Fröhlich** besucht mit einigen Vertretern Bayerns diesen nationalen Wettkampf und schreibt darüber in einem ausführlichen Bericht für den KanuSPORT: „Alles in allem, das Treffen ist ein voller Erfolg für den deutschen Kanusport!“

Nach eigenen Worten ist Otto Fröhlich tief beeindruckt von der Liebe und Aufopferung, mit der sich die anwesenden Kameraden für den Wiederaufbau des deutschen Kanusports einsetzen.

Für 1948 wird in einer Sitzung die Kanusparte Bayern mit der Ausrichtung von Deutschen Meisterschaften für den Kanurennsport und den Kajakslalom betraut. **Georg Uhlmann** (München) als Reiseleiter der bayerischen Delegation steht täglich bis zu vier Stunden im Duisburger Bahnhof, um trotz der bestehenden Reisebeschränkungen der Reichsbahn die Fahrgenehmigungen für die Rückreise zu bekommen.

Die Redaktion des „jungen“ Kanu-SPORT bittet um Hilfe bei der Papierbeschaffung, da sonst das weitere Erscheinen dieses Nachrichtenblatts in Frage steht. Die Auflage im Jahr 1947 beträgt 300 Exemplare, die als Streifenbandzeitung für 1,00 Reichsmark (einschl. Zustellgebühr) an die

süddeutschen Kanusparten verschickt werden.

Am 21.11.1947 feiert der DTKC München sein 35-jähriges Bestehen. Das Bootshaus ist 1943 bei einem Bombenangriff zerstört worden, wobei das reichhaltige Archiv dieses Traditionsvereins restlos verloren gegangen ist, ebenso die gesammelten alten Bootstypen, angefangen vom OHIO bis hin zu den Klepperbooten. Ein Zeugnis der Entwicklung der Bootsbautechnik ist damit unwiederbringlich verlorengegangen. Der Wiederaufbau des Bootshauses ist bereits in Angriff genommen.

Zum Jahreswechsel 1947/48 heißt es im Leitartikel des KanuSPORT-Nachrichtenblattes u. a.:

„Was auch der Krieg zertrümmerte und wegfegte, Begeisterung und Liebe zum Sport blieben, trotz Zonengrenzen und Trümmerhaufen, trotz Kaloriennot und Bootsmangel, trotz immenser Verkehrsschwierigkeiten: Neues Leben blüht aus den Bootshausruinen an allen deutschen Wasserwegen.“

Der Kanusport formiert sich neu

Am 8. Januar 1948 findet in München die Jahreshauptversammlung der Sparte Kanu im BLSV statt. Die Berichte des Sparten-Vorstandes und der Delegierten von Kreisen und Vereinen ergeben ein erfreuliches Bild unentwegter Aufbauarbeit im Lande Bayern. Der Sparten-Vorstand unter der Leitung von **Otto Fröhlich** wird einstimmig wiedergewählt.

Zur Diskussion steht die Fachverbandsfrage. Diese Organisationsform ruft die Zeit im Nationalsozialistischen Reichsbund für Leibesübungen (NSRL) wach. Ein gesamtdeutscher Fachverband muss her, damit das Denken in Landesgrenzen aufhört. Das zu jener Zeit größte Hindernis für die Gründung eines Deutschen Kanu-Verbandes ist das immer noch bestehende Verbot des Zusammenschlusses von Landesfachverbänden durch die Besatzungsmächte. Trotzdem trifft man sich am 13./14. März in Hann.-Münden zu einer Interzonentagung des deutschen Kanusports.

Es ist eine schwere Zeit, so kurz nach dem Krieg. Aber den Humor hat man nicht verloren. Vielleicht lenkt der Kanusport auch ab von den Sorgen und Nöten des kargen Alltags. Für uns heute undenkbar: Wie viel Zeit man sich nimmt, um kleine Ereignisse niederzuschreiben – in Wort und Bild. Fotografieren hat damals noch Seltenheitswert.
Der Auszug aus der Chronik der Kanu-Abteilung des TSV Lohr a. Main gibt einen Einblick in das Paddlerleben mit all seinen Nöten und Freuden:

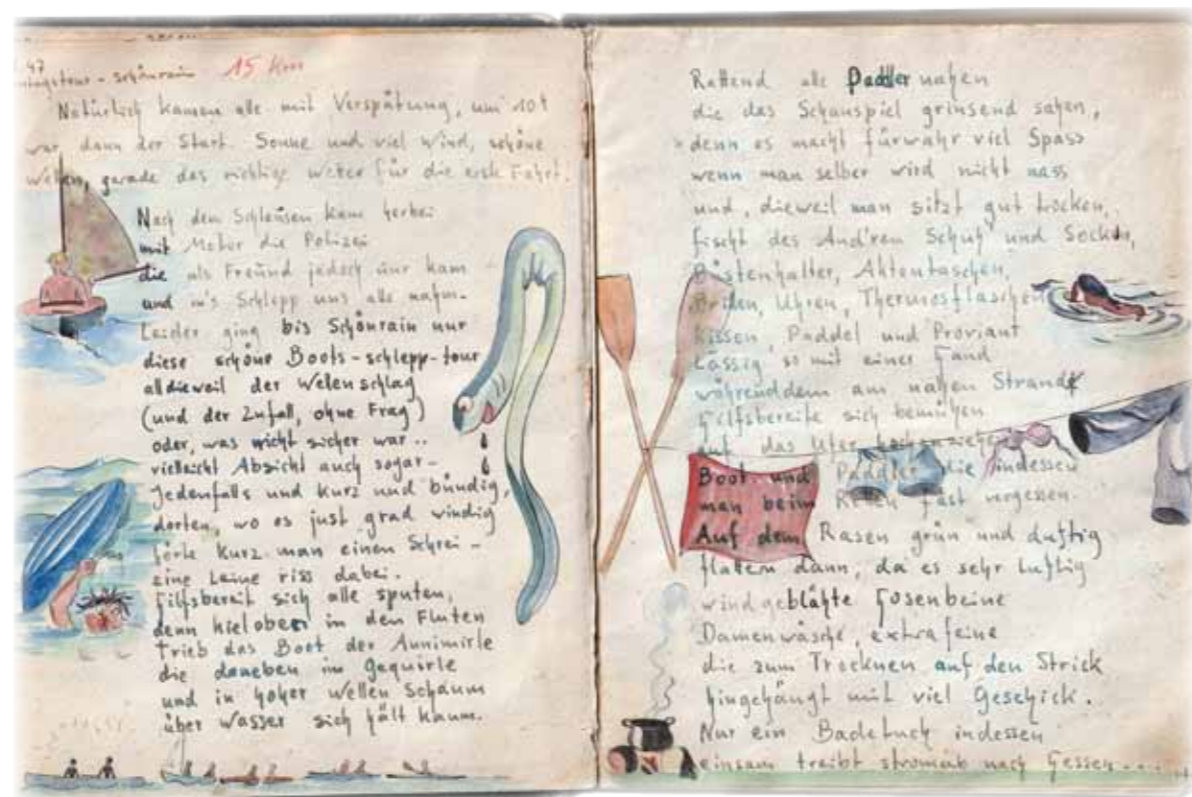
6.7.1947 – Sonntagstour nach Schönrain
(Text und Zeichnungen: Harald Bukor, Abteilungsleiter)

Natürlich kamen alle mit Verspätung, um 10 h war dann der Start. Sonne und viel Wind, schöne Wellen, gerade das richtige Wetter für die erste Fahrt.

Nach dem Schleusen kam herbei mit Motor die Polizei, die als Freund jedoch nur kam und ins Schlepp uns alle nahm. Leider ging bis Schönrain nur diese schöne Boots-schlepp-tour, alldieweil der Wellenschlag (und der Zufall, ohne Frag) oder, was nicht sicher war ... vielleicht Absicht auch sogar? Jedenfalls und kurz und bündig dorten, wo es just grad windig, hörte kurz man einen Schrei – eine Leine riss dabei. Hilfsbereit sich alle sputen, denn kieloben in den Fluten trieb das Boot der Annimirle, die daneben im Gequirle und in hoher Wellen Schaum über Wasser sich hält kaum. Rettend alle Paddler nahen, die das Schauspiel grinsend sahen,

denn es macht fürwahr viel Spaß, wenn man selber wird nicht nass und, die weil man sitzt gut trocken, fischt des And'ren Schuh und Socken, Büstenhalter, Aktentaschen, Brillen, Uhren, Thermosflaschen, Kissen, Paddel und Proviant lässig so mit einer Hand, währenddem am nahen Strand Hilfsbereite sich bemühen, auf das Ufer hochzuziehen

Boot und Paddler, die indessen man beim Retten fast vergessen. Auf dem Rasen grün und duftig flattern dann, da es sehr luftig, windgeblähte Hosenbeine, Damenwäsche, extra feine, die zum Trocknen auf den Strick hingehängt mit viel Geschick. Nur ein Badetuch indessen einsam treibt stromab nach Hessen ...



15.-17.8.1947 – Saalefahrt (Text und Zeichnungen: Harald Bukor, Abteilungsleiter)

- 1. Tag: Lohr – Gräfen Dorf 30 km
- 2. Tag: Gräfen Dorf – Pfaffenhausen 30 km
- 3. Tag: Pfaffenhausen – Lohr 60 km

Dies war eine einmalige Fahrt. Schon rein sportlich eine gute Leistung, weil es für schwer beladene Wanderboote und für ungeübte Fahrer keine Kleinigkeit ist, bei diesem geringen Wasserstand zur Zeit der Haupttrockenheit einen schnellfließenden Fluss hinaufzufahren. Unzählige Male mussten die Boote übergesetzt werden oder wurden über flache Stellen getreidelt. Stromschnellen wurden meist überpaddelt, aber es ging oft nur zentimeterweise vorwärts.

Bei Gräfen Dorf ist das E-Werk ohne Stauwasser, so dass man in dem trockengelegten Flussbett zwischen riesigen Felsbrocken und durch rauschende Strudel einen schmalen Fahrweg suchen muss.

Nachts fängt Hahn Philippo* mit seinem Boot 2 Mäuse, die morgens dann ins Damenzelt als Wecker-Ersatz geworfen wurden. An der Rossmühle bleibt dann die Weiblichkeit zurück, wir „Männer“ ziehen erleichtert und schneller weiter. Bei Pfaffenhausen auf dem Zeltplatz werden wir von Schnaken förmlich aufgefressen, bis wir hustend und tränend um ein Kartoffelkrautfeuer sitzen, in Zeltbahnen gehüllt wie Beduinen und erwarten schwitzend das Ende von Rudis Kochkünsten, die darin bestehen, dass er mit Händen und Füßen in die Suppe steigt und wir, halb im Einschlafen, in tiefer Nacht zum Essen kommen. Morgens um 4 h wecken uns vorbeifliegende Raben und ehe der Tag graut, gleiten wir schon wieder zu Tal, diesmal allerdings wesentlich schneller.

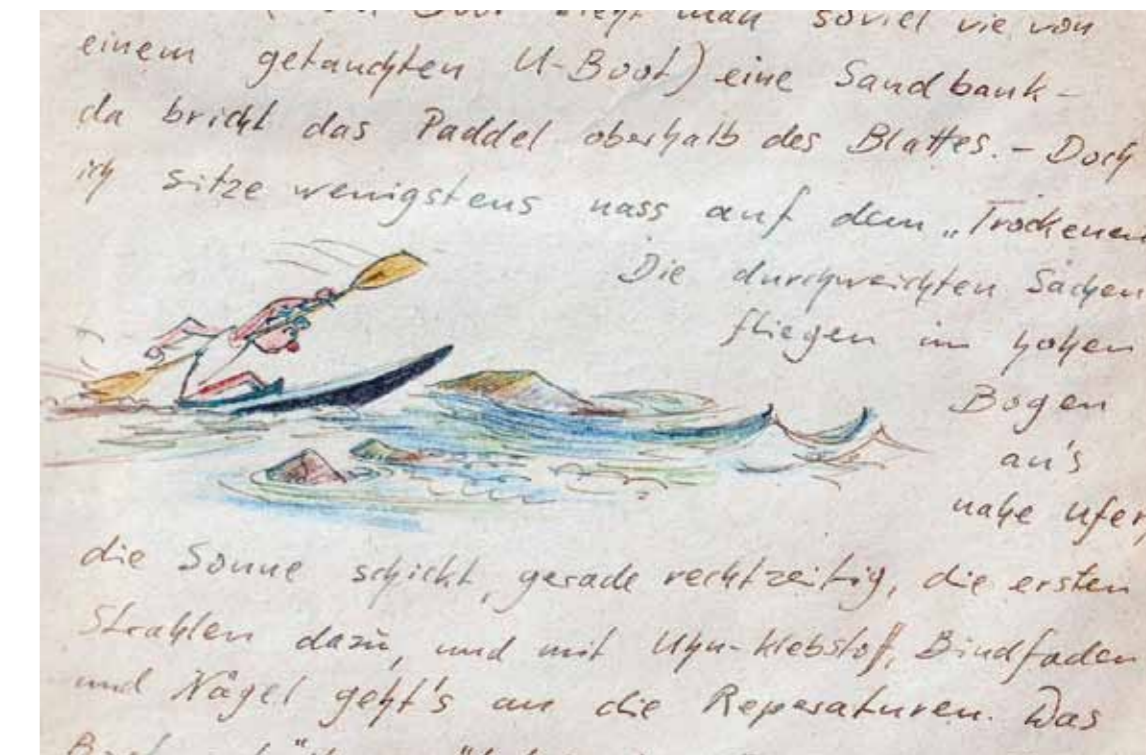
Zu Füssen der Burg Saaleck, nach guter Durchfahrung der grössten Schnelle der Fahrt, rasselte ich auf eine Sandbank in voller Geschwindigkeit, und kurz darauf spüre ich Wasser im Boot, während vor und neben und hinter mir rauschend das Wasser zu Tal schiesst.



Der Kajak steuert sich auch auf einmal so schwer – und plötzlich hebt sich der Bug aus dem Wasser und das Heck sackt im Nu weg. Ich sitze wie in einer Badewanne, paddle wie wahnsinnig, um das Boot durch die Fahrtgeschwindigkeit wenigstens ans Ufer zu bringen, erreiche in letzter Sekunde (vom Boot sieht man soviel wie von einem getauchten U-Boot) eine Sandbank – da bricht das Paddel oberhalb des Blattes. – Doch ich sitze wenigstens nass auf dem „Trockenen“. Die durchweichten Sachen fliegen im hohen Bogen ans nahe Ufer, die Sonne schickt, gerade rechtzeitig, die ersten Strahlen dazu, und mit Uhu-Klebstoff, Bindfaden und Nägel geht's an die Reparaturen. Das Boot erhält zusätzlich eine Teerabdichtung über den Flicker, und nach einer Stunde geht's weiter dahin, mit dichtem Boot und nassen Kleidern.

Weiter unten warten wieder die Damen, in deren Gefolge wir heimwärts ziehen „dürfen“.
Harald Bukor, Abteilungsleiter

*Philippus legt darauf besondere Betonung, dass er „von“ Hahn heisst, also kein Hahn ist, sondern vom Hahn nur.



Es kommt zur Bildung eines technischen Kanu-Ausschusses unter dem Vorsitz von **Otto Vorberg** (Wuppertal). Zweiter Vorsitzender wird **Karl Wenninger** und Slalomwart **Ludwig Hartinger** (München). Die bisherigen süddeutschen KanuSPORT-Nachrichten werden zur „Fachzeitschrift des deutschen Kanusports“ und damit zum amtlichen Organ des deutschen Kanu-Ausschusses.

Die Kanusaison 1948 sieht wieder ein volles Wettkampf- und Wandersportprogramm vor. Höhepunkte sind die Deutsche Kanuwoche mit der Durchführung von Meisterschaften im Rennsport und Kajakslalom sowie Wander-

fahrten auf Loisach, Ammer, Isar und Lech.

Für die Vereine – zumindest im Kanurennsport – ist die Ausrichtung einer Regatta ein schwieriges Unterfangen, denn sie müssen allen Teilnehmern die Boote zur Verfügung stellen. So geht den ersten Regatten eine rege Bootsbau-Tätigkeit voraus. Die gleichen Boote werden auch für die Wanderfahrten benutzt. Da es noch keine Autos gibt, werden die Kajaks in Güterwagen der Bahn transportiert.

Auszug aus „60 Jahre Kanusport in Lohr“

Als im Juni in den westlichen Besatzungszonen die Währungsreform durchgeführt wird und jeder deutsche Bürger mit 40 Mark Kopfgeld neu beginnen muss, treten neue Schwierigkeiten auf. Die Deutsche Kanuwoche kann von den bayerischen Kanuten nicht durchgeführt werden, und Wiesbaden übernimmt kurzfristig die Ausrichtung der Deutschen Rennsportmeisterschaften. Die erste Deutsche Kajakslalom-Meisterschaft am 14./15. August 1948 in München-Thalkirchen sieht ca. 100 Kanuten aus 13 Vereinen am Start.

Am Vorabend der Deutschen Rennsportmeisterschaften in Wiesbaden am 27.8.1948 tagt der Deutsche Kanu-Ausschuss und beauftragt Bayern erneut mit der Durchführung einer Kanusportwoche für 1949 mit Ausrichtung der Deutschen Meisterschaften im Rennsport und Slalom.

Im Dezember erscheint der erste bayerische Flussführer nach dem Krieg. **Max Schmid** ist der Herausgeber dieser Loseblattform, die zum Preis von 1,50 DM angeboten wird. Schmid ist auch der Vertreter der wieder ins Leben gerufenen Bayerischen Einzelpaddler-Vereinigung.

Bei der Kanu-Spartenversammlung am 29. Januar 1949 in München wird **Otto Fröhlich** als Spartenleiter bestätigt. Zweiter Vorsitzender wird **Karl Wenninger**, Kassenwart und Schriftführer **Max Schmid**. In Anerkennung ihrer besonderen Leistungen bei der Aufbauarbeit des bayerischen Kanusports verleiht der BLSV seine Anerkennungsnadel an **Gustl Schneider** (Fürth), **Fritz Rolle** (Lohr), **Ludwig Hartinger** und **Karl Haller** (beide München).



Der Aufbau ist in vollem Gang. Quelle: Chronik TSV Lohr a. Main

Am 20. März ist es endlich so weit: Der Deutsche Kanu-Verband wird in Kassel wiedergegründet. Für Bayern nehmen **Ludwig Hartinger**, **Otto Fröhlich**, **Karl Wenninger** und **Georg Uhlmann** (alle München) an der Gründungsversammlung teil. DKV-Vorsitzender wird **Otto Vorberg** aus Wuppertal. Die Wahl zum Zweiten Vorsitzenden fällt auf **Karl Wenninger**.

Die Deutsche Kanusportwoche vom 23. bis 31. Juli ist ein vielversprechender Auftakt für den wiedergegründeten DKV. Über 2.000 Kanuten treffen sich im Zeltlager, das im Schlosspark von Possenhofen eingerichtet ist. Als Lagerkapitän ernannt man den urwüchsigen Bayern **C.J. Luther**, der auf die ihm eigene Art das Zepter schwingt.

Während die Deutschen Rennsportmeisterschaften



Über 2.000 Kanuten treffen sich 1949 zum Zeltlager im Schlosspark von Possenhofen zur Deutschen Kanusportwoche.

Foto: DTKC München

auf dem Starnberger See ausgetragen werden, ermitteln die Slalomfahrer ihre Meister auf dem bewährten Floßkanal in München-Thalkirchen. Sämtliche hier zu vergebenden Slalomtitel werden von bayerischen Kanuten gewonnen. Diese erste Großveranstaltung des neuen DKV wird für alle Teile ein großer Erfolg, doch beklagt der Spartenvorsitzende **Otto Fröhlich** den wirtschaftlichen Misserfolg der Kanuwoche.

Im Oktober 1949 tritt der Sportwart **Georg Uhlmann**, der auch Organisator der Rennsportmeisterschaften in

Starnberg ist, von seinem Amt zurück.

Am 12. November 1949 feiert die TG München ihr 25-jähriges Bestehen und kann als Gast den damals in München weilenden Präsidenten der British Canoe Union und ICF-Vizepräsidenten **John Dudderidge** (London) begrüßen. Weitere Vereinsjubiläen im Jahr 1949 feiern der DRC Neuburg und der Freie Wassersport München (30 Jahre) sowie der BFC Bamberg, KV Würzburg, WSV Würzburg und FC Freising (20 Jahre).

Rekonstitution des Bayerischen Kanu-Verbandes

Beim Bayerischen Kanutag 1950 am 26. März in Nürnberg übernimmt **Dr. Max Eckert** wieder den Vorsitz des Bayerischen Kanu-Verbandes. **Gustl Schneider** (Fürth) wird Zweiter Vorsitzender, **Christian Herrmann** (München) Schatzmeister und **Max Schmid** Schriftführer. Mit Ausnahme des Zweiten Vorsitzenden und des Sportwartes **Fritz Rolle** (Lohr) sind alle Posten im Verbandsausschuss von Münchner Kanuten besetzt.

Fünfehn Veranstaltungen für Rennsport und Kanuslalom stehen im Sportkalender für 1950, darunter auch die Deutsche Kanuslalom-Meisterschaft in Augsburg. In der Sendung „Bergsteigen und Wandern“ des Bayerischen Rundfunks gibt es kurzgefasste Mitteilungen über Gefahrenstellen und Pegelstände bayerischer Flüsse.

Im August 1950 wird beim Kongress in Kopenhagen der DKV als vorläufiges Mitglied in die International Canoe Federation (ICF) aufgenommen. **Max Schmid** berichtet, dass die von der Militärregierung eingeführte Bootsregistrierung nicht mehr notwendig ist. Stattdessen soll der DKV-Wimpel am Boot geführt werden.

In vielen Vereinen werden zu jener Zeit Kajaks selbst gebaut. In Fürth fertigt der Kanu-Pionier **Gustl Schneider** – ein hervorragender Schreiner – seine Schneider-Kajaks: Holzkajaks mit Nessel-Haut. „Es war die sportgerechteste

Form überhaupt“, schwärmt Hermann Kluge noch heute und erzählt weiter: „Man konnte die Vereine an ihren Bootsformen erkennen.“ Die vier bis 4,75 Meter langen und 51 bis 62 cm breiten Boote empfindet Kluge den späteren Baschin-Modellen und dem Taifun von Prijon als mindestens gleichwertig. Sie sind perfekt für den Wander-, Slalom- und Wildwassersport geeignet.

Schneider paddelt mit seinem Bruder Sepp im selbst gebauten Bootstyp „Linzer Schnecke“ bereits 1926 von Fürth über den Ludwigskanal, die Altmühl, Donau und das Mittelmeer bis nach Afrika. Er ist von dem Modell überzeugt. In späteren Jahren (1931 – 1932) bereist Gustl Schneider die Wolga bis Astrachan.

Am 28. Januar 1951 findet in Bamberg der mittel- und oberfränkische Kreistag der Kanuten statt. Aus den Vereinen sind dazu 21 Delegierte angereist. Bis auf die Jugendarbeit berichtet man von einer durchweg positiven



Gustl und Sepp Schneider paddeln schon 1926 im Faltboot nach Afrika.

