

Erinnerungen an die Isarregatta

von Klaus Deichl, Dachau und von Herbert Knoll, München

Viele Jahre war die „Isarregatta“ von Bad Tölz bis München praktisch ein Synonym für die B.E. – die folgenden Erzählungen sollen dieser Traditionsveranstaltung des Deutschen Kanusports ein würdiges Gedenken setzen.

Historische Impressionen

Welche Faszination die Isarregatta früher auf die Teilnehmer ausübte, kann wohl kaum jemand besser wiedergeben als Carl J. Luther, Mitbegründer der Isarregatta, in seinem Klassiker „Paddelsport und Flusswandern“ aus dem Jahr 1924:

Der V.D.F. (Verband der Deutschen Faltbootfahrer) hat sich bezüglich des Faltbootes für große Dauerwettfahrten flussab entschieden und in der Isarregatta eine Einrichtung getroffen, die ausschlaggebend war und als mustergültig gilt. Sie ist ein Dauerpaddeln über 50 Kilometer auf der durch starke und vielfach wilde Strömung lebhaften Isar, die durch Sandbänke sich stellenweise weit verzweigt, Stromschnellen und hohe Wellen hat, daneben aber auch ruhige Kanalstrecken, und zum Schluss dicht hintereinander einige Floßgassen mit hohen Widerwellen. An Flusswanderverhältnisse wird die Wettfahrt dadurch besonders angepasst, dass die Boote am Land starten, also auch der Zeitaufwand für das Wassern mitgewertet wird, dass die Wettfahrbahn nur dürtig markiert ist, Wegsuchen also nicht ganz wegfällt, und dass die Fahrt einmal, allenfalls auch zweimal durch Umsetzen bei einem Wehr (etwa 300 m Landtransport mit eigenen Kräften und Bootsmitteln) innerhalb der Zeitwertung unterbrochen werden muss. Überdies geht ihr ein Aufbauwettbewerb der Boote voraus. Dies alles bringt im Verein mit der starken Strömung so viel Abwechslung und Beschleunigung in diese Wettfahrt, dass die 50 Kilometer keine gesundheitsstörende Leistung für einen einigermaßen trainierten Teilnehmer sind, und alle Beteiligten bis zum Ziel auch aufnahmefähig für sportlichen Reiz und Genuss bleiben, und am Ziel nicht die bedauernswerten Erscheinungen zusammengeklappter oder doch aufs Äußerste erschöpfter Menschen zu sehen sind, wie bei den Kurzstreckenregatten.

Mir, der ich am Zustandekommen des Wettbewerbs nicht ganz unbeteiligt bin, war es eine ganz besondere, weil auch erwartete, ja geradezu errechnete Freude, am Ziel ein Lager- und Rastleben frischgebliebener Teilnehmer zu beobachten, wie es nach Beendigung einer Wanderfahrt auch kaum anders sich entwickelt.

Die beste Zeit dieser Wettfahrt wurde 1922 nicht etwa im Renn-, sondern im Tourenboot, in einem Zweier, mit 3:14:42 aufgestellt, Rennboot-Zweier 3:16:36. Beste Damen-Zweierzeit 3:36:15.

(Auszug aus „Paddelsport und Flusswandern“ von Carl J. Luther, Dierk & Co, Sportverlag, Stuttgart 1924)

Die Isarregatta der Nachkriegszeit (1975 – 1993)

Die Isarregatta kann auf eine lange, erfolgreiche Geschichte zurückblicken. Sie wurde im Jahr 1921 von dem schon legendären CIL – Carl J. Luther – als internationaler Wettkampf ins Leben gerufen.

Bekannt als Slalomfahrer, Skispringer, Schanzenbauer, fand er in der warmen Jahreszeit eine ideale Ergänzung im Kanusport, den er auch in vielen Veröffentlichungen verbreitete und selbst als Wildwasserfahrer mit Begeisterung ausübte.

Diese erste Fahrt ging über 50 km von Bad Tölz bis München und war eine Veranstaltung für den Leistungssportler. Schon die Erste, an der 65 Männer und eine Dame teilnahmen, war international, weil ein Ausländer, ein Tscheche antrat. Sie fand am 17. Juli 1921 als Deutsche Faltboot-Regatta statt.

Ganz anders ihre Nachfolgeveranstaltungen ab den 70-er Jahren. In den Bad Tölz – Wolfratshauer Neueste Nachrichten vom 7. Mai 1979 kann man lesen:

„Brrrr... kälter ging's nicht mehr bei der Isarregatta am Samstag. Trotz Schneeschauern und eisigen Temperaturen kamen 650 Teilnehmer nach Bad Tölz, um an der von der Bayerischen Einzelpaddler-Vereinigung durchgeführten Isar-Regatta teilzunehmen.“

Ein Jahr später schreibt man übrigens von 0° Celsius und Schneeregen.

Aber nicht nur die Temperaturen, auch der Fluss und die Veranstaltung selbst hatten sich in der Zwischenzeit geändert. Während die ersten Regatten Wettkampfcharakter hatten, widmen sich die Nachkriegsveranstaltungen in erster Linie dem Breitensport, ohne aber den Leistungssport völlig zu vernachlässigen.

Bei der ersten Veranstaltung wurde die Zeit nicht nur für die Fahrt auf der Isar genommen, sondern es wurde auch die für das Aufbauen der Faltboote benötigte Zeit mit gemessen. Damals war die Isar auch noch nicht so verbaut. Es gab keinen Sylvensteinstausee und keine Wehre in Bad Tölz und Baierbrunn.

In der Ausgabe des Tölzer Kurier vom 5./6. Mai 1979, findet sich gleich neben der Vorankündigung zur Isarregatta ein kurzer Bericht „im Kasten“ über Rupert Rigam mit dem Titel: *„Paddeln als Jungbrunnen“* der so anfängt: *„Als am 17. Juli 1921 die erste Faltboot-Regatta aus der Taufe gehoben wurde, war Rupert Rigam aus Mühldorf am Inn auch schon am Start. Der heute 79-jährige Paddler nahm seitdem an jeder Isar-Regatta von Bad Tölz nach München teil. [...] Auch in diesem Jahr ließ er sich, als ältester Paddler, das Erlebnis nicht entgehen.“*

Der gleiche Rupert Rigam jagte im nächsten Jahr anderen Regattateilnehmern einen gehörigen Schrecken ein, als er beim Umtragen des Wehrs in Baierbrunn die immerhin etwa 5 Meter hohe schräge Wehrkrone samt Boot hinabstürzte. Er zog sich glücklicherweise keine größeren Verletzungen zu, konnte die Regatta zu Ende fahren und tanzte abends auf der Abschlussfeier!

Seit 1975 richtete die Bayerische Einzelpaddler-Vereinigung e.V. für den Bayerischen Kanu-Verband die Regatta aus. Hier wurden die Zeitfahrer anfangs mit einem Le-Mans-Start vor den Wanderfahrern auf die Strecke geschickt. Das hatte jedoch einen erheblichen Nachteil: Infolge der Isarverbauung und den geringen Pflichtwasserablässen war die freie Isar normalerweise nicht fahrbar. Um das jedoch zu ermöglichen, wurden die zuständigen Kraftwerke immer gebeten, während der Regatta mehr Wasser abzulassen. Die Kraftwerksbetreiber kamen dieser Bitte dankenswerter Weise immer nach, so dass zu Beginn der Regatta der Wasserstand ausreichte. Nun zeigte sich aber, dass die Zeitfahrer so schnell waren, dass sie dem Wasser davonfuhren und im unteren Bereich der Wettfahrtstrecke über die Steine schrumpften. Daher wurden dann die Zeitfahrer später auf die

Strecke geschickt, was aber andererseits wieder den Nachteil hatte, dass sich Zeitfahrer und Wanderfahrer bei der Umtragung des Tölzer Wehres in die Quere kamen. Heute ist die Isar auch ohne Zuschusswasser fast das ganze Jahr zu befahren, weil die Pflichtwasserabgabe nach dem Auslaufen der alten Verträge wesentlich erhöht werden konnte. Dass sich für die Isarregatta nicht nur Wanderfahrer oder auch „Möchtegern-Zeitfahrer“ interessierten zeigt wohl deutlich, dass der Sieger 1977 der mehrfache Deutsche- und Weltmeister Uli Pech vom DTKC München war, der damit auch seinen verstorbenen Klubkameraden und Begründer der Isarregatta würdigte.

Um die Regatta überhaupt durchführen zu können, waren erhebliche und zeitaufwendige Vorarbeiten zu leisten, es musste ein Organisationsplan aufgestellt und die Finanzierung durchkalkuliert werden. Das war nicht einfach, weil die Kosten ja stark von der Zahl der Teilnehmer abhängen, diese aber nur sehr ungenau bekannt war. So schreibt Hans Ritter in einem Brief vom 24. April 1976 an Vertreter des DKV:

„Nächste Woche läuft die Meldefrist ab und wir haben bisher ganze 21 Meldungen.“

Immerhin, am 17. Juni waren es bereits 300! Wie viele Gold-, Silber- und Bronzemedailles musste man vorsehen? Bestellt man wenige, so reichen sie eventuell nicht, bestellt man viele, mehr als man schließlich braucht, so kommt der Vorwurf der Geldverschwendung. Zudem ist zu berücksichtigen, dass die Medaille umso teurer wird, je weniger davon hergestellt werden. Kostet die Herstellung der Matrize doch fast hundertmal so viel wie die Prägung einer Medaille.

Dann waren vereinsinterne Absprachen zu treffen: Wer macht was? Es mussten Betreuer am Start, Personal an den drei Kontrollpunkten und am Ziel vorhanden sein. Wer macht Küchendienst bei der Abschlussveranstaltung? Wer macht den Schlussfahrer, der der Wasserwacht und dem Roten Kreuz das Ende der Regatta und damit das Ende ihres Einsatzes meldet? Eine Vorfahrt musste durchgeführt werden, um eventuelle Gefahrenstellen zu entdecken. Es war umfangreicher Schriftverkehr zu bewältigen, etwa an verschiedene Polizeiinspektionen, um diese auf das zunehmende Verkehrsaufkommen vorzubereiten oder mit der Bitte um Regelung der Ausfahrt der Regattateil-

Als Beispiel für das Medieninteresse hier einige Überschriften von Presseberichten aus dem Jahr 1980:

- *Zuschusswasser macht die Isar lebendiger*
- *Kanu-Regatta auf der Isar*
- *Am 3. Mai: Isarregatta für die Wanderpaddler*
- *Start zum „Volkslauf auf dem Wasser“*
- *Internationale Isar-Regatta von Bad Tölz nach München*
- *Das Erbe der mutigen Flößer*
- *Ein Erlebnis für jung und alt*
- *800 Kanuten auf Schmelzwasser in Rekordzeit von Bad Tölz nach München*
- *Traditionelle Isar-Regatta lockt 800 Paddler nach Bad Tölz*
- *Kampferprobt in Wasser und Schnee*



Trotz Kälte kamen jedes Frühjahr Kanusportler aus Nah und Fern in den verschiedensten „Paddelbooten“ zur Isarregatta: 1982 z.B. die Kanuabteilung des TSV 1862 Blaichach im Wikinger-Paddelraft „Nessie“ (vorne rechts S. Schmidt, heute 1. Vorsitzender der B.E.)



Herbert Knoll (rechts) im Radio-interview mit Gerd Rubenbauer anlässlich der Isarregatta am 23.04.1982.

nehmer aus der Regattastrecke in Oberschleißheim – wo das Standquartier war – in die viel befahrene B 471. An verschiedene Behörden wie Landratsämter oder an das Wasser- und Brückenbauamt in München mit der Bitte, am Ziel die Floßlande zum Beladen der Autos befahren zu dürfen. Sehr wichtig war auch die Öffentlichkeitsarbeit. Es wurde praktisch die gesamte lokale, regionale und zum Teil auch überregionale Presse über die Regatta informiert. Ferner wurden die in Frage kommenden Radioanstalten sowie das Fernsehen in Kenntnis gesetzt. Auch das Fernsehen zeigte sich von der Regatta angetan. In zwei Sendungen wurde über die Isarregatta insgesamt 7:28 Minuten lang berichtet, was für eine Breitensport-Veranstaltung sehr lang war.

Da die Isarregatta eine ICF-Veranstaltung war, musste entsprechend der Vorgaben der ICF (International Canoe Federation) ein Vor- und Abschlussprogramm durchgeführt werden. Der gesellschaftliche Teil der Isarregatta bestand aus einem gemeinsamen Treffen im BLZ-Oberschleißheim mit Siegerehrung, Essen, Tanz und Tombola. Im sportlichen Teil wurden Führungsfahrten auf Amper, Loisach und Isar ab Sylvenstein durchgeführt.

Auch die Wahl eines geeigneten Motivs für die Medaillen war nicht so einfach wie es scheint. Es sollte doch irgendwie ein Zusammenhang mit der Regatta zu erkennen sein. Relativ leicht hatte man es im Jahr 1978, dem zehnten Jahrestag des Todes von CIL, dem Gründer der Isarregatta. CIL wurde übrigens 2008 in die 2005 in den USA geschaffene International Whitewater Hall of Fame (IWHOF) aufgenommen.



Nun ist eine Medaille mit dem Porträt eines auch noch so verdienten Pioniers des Kanusport rein optisch nicht gerade überwältigend. Auf der Suche nach einem geeigneten Motiv für die Medaille 1992 kam Hans Ritter – wem auch sonst – der zündende Einfall: Die Skulptur „*Maria mit Kind*“ des Penzberger Bildhauers Anton Ferstl. Diese Skulptur sorgte seinerzeit in Wolfratshausen für helle Aufregung wie folgendes Zitat aus Wikipedia zeigt: *„Doch gab es schon bald von Seiten konservativer Katholiken aufgrund der ungewohnten Darstellung Mariens zahlreiche und heftige Proteste gegen die Plastik, in deren Verlauf die Marienfigur als ‚Dirne‘ und ‚Strandmiese‘ diffamiert und der Künstler beschimpft wurde. Auch das Jesuskind gefiel nicht und wurde als ‚schreckliche Missgeburt‘ bezeichnet. Strenggläubige forderten die ‚schnellstmögliche Entweihung‘ dieser ‚unbeschreiblichen Gotteslästerung‘.“*



Medaillen der Isarregatta 1992 sowie das Originalmotiv (Skulptur „*Maria mit Kind*“ von A. Ferstl an der Isarbrücke in Wolfratshausen).

Und ausgerechnet diese Skulptur wurde, mit freundlicher Genehmigung des Künstlers, das Motiv des Jahres 1992. In der Paddlergemeinschaft, versammelt bei der Isarregatta, wurde diese Medaille mit großer Mehrheit als Schönste und künstlerisch Wertvollste der bisherigen Medaillen angesehen. Mit dieser Medaille ging leider auch die Erfolgsgeschichte der Isarregatta zu Ende.

Die Beliebtheit der Isarregatta und die Aufmerksamkeit der Medien wurde ihr schließlich zum Verhängnis: Unter weiterer Übertreibung der bereits in der Presse völlig überzogen dargestellten Teilnehmerzahlen machte der Landesbund für Vogelschutz (LBV) Stimmung gegen die Veranstaltung. So verteilte der LBV, Kreisgeschäftsstelle Bad Tölz – Wolfratshausen 1992 (und wieder 1993) am Start der Regatta ein Flugblatt mit folgendem Inhalt:

„Bis zu 1.000 Boote und 30.000 Menschen überschwemmen an Wochenenden die gesamte Flussstrecke im Naturschutzgebiet Isarauen – einem der ursprünglichsten Naturräume von europäischem Rang. Bootsgewimmel und Regattafahrten während der Brutzeit stören nicht nur, sondern zerstören die letzten Zufluchtsorte für so seltene Vogelarten wie Flussuferläufer, Flussregenpfeifer, Wasseramsel, Gänsesäger und Eisvogel. Kommt zur Einsicht: Stoppt den Paddeltourismus, verlegt die Isarregatta in die Nachbrutzeit“

Abgesehen davon, dass diese Zahlen, zumindest bei den Booten, weit überhöht sind, ist den Fachleuten des LBV dabei anscheinend entgangen, dass die genannten Vogelarten nicht auf dem Wasser, sondern auf Land brüten. Genau dort, wo die „30.000 Menschen die Flussstrecke überschwemmen“. Sie dürfen das auch weiterhin völlig unbehelligt tun. Die Untere Naturschutzbehörde im Landratsamt Bad Tölz hat im Vollzug der Schifffahrtsordnung die Regatta 1994 und wieder 1995 untersagt, nachdem die von der B. E. beim VG München eingereichte Klage noch nicht entschieden war. Die Klage wurde am 7. Januar 1995 abgewiesen, dem Antrag vom 14. April 1995 auf Aufhebung dieses Urteils nicht stattgegeben.

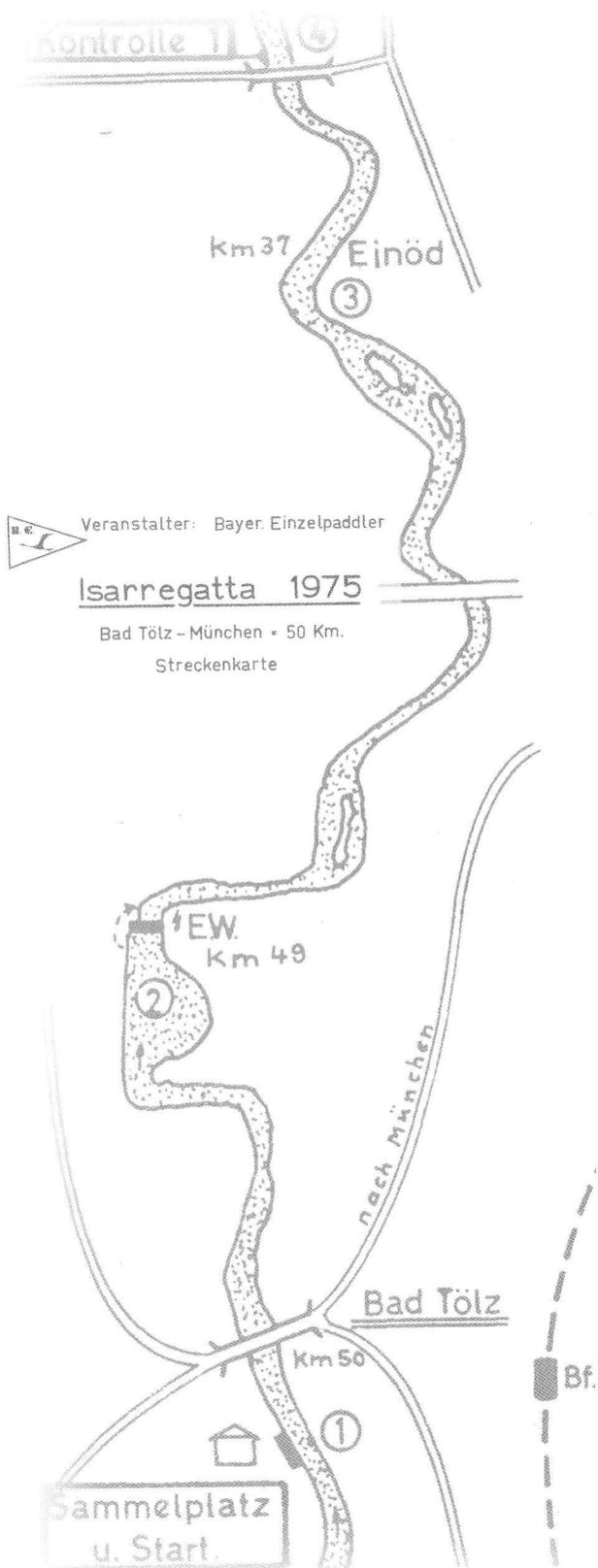
Erinnerungen an die erste Isarregatta der B.E.

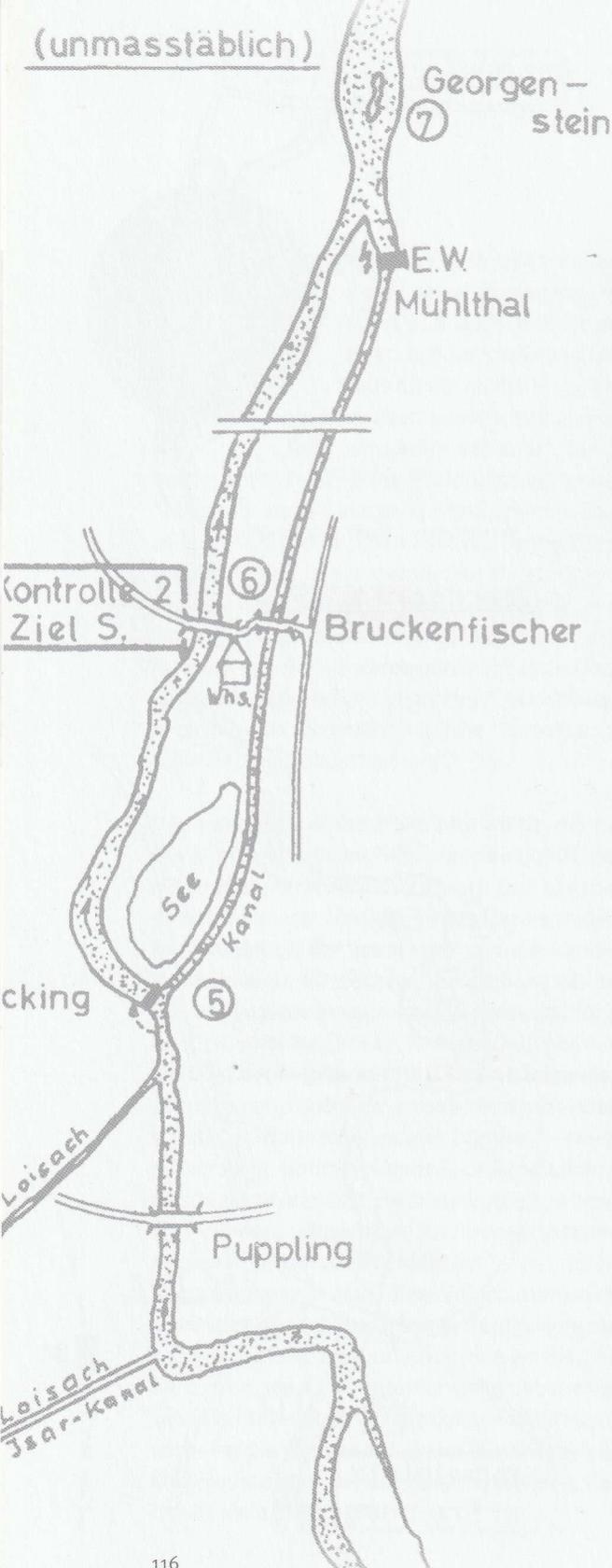
Sonntag, 8. Juni 1975: Im Auftrag des Bayerischen Kanu-Verbandes organisierten wir in diesem Jahre die „Isar-Regatta“, die im vorigen Jahr zur Erinnerung an eine berühmte Wettfahrt der Vorkriegszeit als Wanderfahrt im Stil der beliebten Volksmärsche „wiedererweckt“ worden war. Die Regatta verlief, so wie damals, über die Strecke Bad Tölz – München, immerhin 50 Kilometer. Wir hatten schöne (teure) Medaillen in Gold (für die 50 km bis München) und Silber (für 33 km bis zum Bruckenfischer) machen lassen, erhoben aber auch Startgeld (7,50 DM, Nachmeldung 10,00 DM).

5:30 Uhr Treffen von uns Funktionären (mit Hans Ritter an der Spitze) an der Floßblände; kurze Besprechung. Ich dann bei Grübls (Helfer aus dem Verein) im Auto nach Bad Tölz. Wetter anfangs herrlich, es bezog sich aber zwischendurch, doch später wieder Sonne.

Start von 9 bis 11 Uhr; ich als Auskunft und Helfer eingesetzt. Nicht so viele Teilnehmer wie erwartet, etwa 450; vermutlich Enttäuschung über die vorjährige Regatta, die von einem Sporthaus organisiert worden war und bei der es nur kleine Blechschildchen an Gold- bzw. Silberbändchen gab.

Zwei Fernseh-Teams kamen! Manfred Grübl, der eigentlich als „Nachtreiber“ und Schlussfahrer vorgesehen war, fuhr spontan mit einem der Kameramänner im Zweier-Faltboot die Strecke, ich musste als Schlussfahrer einspringen. Bekam Manfreds Kajak, seinen Ski-Anzug (!) und – ein linksgedrehtes Paddel! „Nur zu, das geht schon!“ Zusammen mit Manfreds Tochter Ellen gegen 11:15 Uhr gestartet. So kam ich unvermutet mit einem ungewohnten Paddel, in einem fremden Boot und mit einer fremden Frau zu einer 50 km-Fahrt auf der Isar.





Isarregatta 1983: Zieleinlauf an der Floßlände in Thalkirchen

Und obwohl ich mich mit diesem Paddel an die drei Mal beinahe selbst versenkt hätte, wurde es recht zünftig.

Wir schickten unterwegs die Wasserwachtposten und die Besatzungen der 3 Kontrollstellen bzw. des Silberzieles heim. Ab Kontrolle 1 schloss sich uns Maria G. an, ab Kontrolle 2 Gudrun B. Vor München holten wir noch die letzten Teilnehmer ein und nahmen sie mit.

So kam ich mit drei Frauen als Schlussfahrer an der Floßlände an, großes Hallo! Inzwischen fast 18 Uhr. Ausgabe der letzten Medaillen. Ich rechnete dann noch mit Robert Brunke (Kasse) die Einnahmen ab. Nun regnete es leicht.

Wir hatten auch organisiert, dass an der Floßlände ein Krankenwagen mit Rettern stand, benötigten den glücklicherweise nicht. Doch noch vor Ende unserer Veranstaltung brauste dieser plötzlich mit Blaulicht davon.

Wir erfuhren später von dem schrecklichen Zugunglück auf der Isartalbahn bei Schaftlach mit über 30 Toten. Ich als Eisenbahner war

München

Thalkirchen

km 9

Ziel

11

besonders tief betroffen, das Personal dieser Strecke hatte früher zu meinem Bezirk gehört. Die Freude über den gut verlaufenen Tag war sehr getrübt.

Montag, 9. Juni 1975: Wir schauten bei den Nachbarn einen schönen Fernsehbericht von der gestrigen Isar-Regatta an (5 Minuten) ...

(Aus dem Tagebuch von Herbert Knoll)



Schautafel des „Vereins Bayerische Kanugeschichte“ mit den Medaillen aller (1974 – 1993) durchgeführten Isar-Regatten der Nachkriegszeit.

Baierbrunn

km 10,5

Kontrolle 3

8