

Ein Kanu aus Beton?

Es war einmal - zum Ende der »Golden Sixties« - ein begeisterter Angler, Präsident des American Concrete Institute und Professor an der University of Illinois. Clyde E. Kesler verführte seine Studenten im Rahmen der »praktischen Betontechnologie« zum Bau von Booten - aus Beton. Schnell übertrug sich der wissenschaftliche Konkurrenzgedanke in den USA auf den sportlichen Wettkampf. Und bald liefen auch in Europa die ersten Betonkanus vom Stapel. 1986 wurde erstmals die Deutsche Betonkanu-Regatta ausgetragen und findet seitdem alle zwei Jahre statt.

Natürlich waren die Deutschen beim Bau der Kanus aus Feinbeton und Bewehrung ebenso erfolgreich wie ihre Kollegen aus Übersee. Durch den Einsatz von leichten, festen Gewebematten in Verbindung mit Wandstärken von rund drei Millimetern wurde das Gewicht der Kanus auf weniger als 50 Kilo gedrückt. 2002 machte sich der olympische Gedanke auch am Lehrstuhl für Baustoffkunde und Werkstoffkunde der TUM (Prof. Peter Schießl) breit, und so fand sich eine Gruppe aus sportlichen Wissenschaftlern und Studierenden zusammen.

Gegen den Massentrend zur Leichtigkeit beschlossen die »Beton-Kanuten« der TUM, für die 9. Deutsche Betonkanu-Regatta im Juni 2002 in Potsdam ein solides, echtes Betonkanu nach »bayerischem Reinheitsgebot« zu bauen. Schnell hatten die Betreuer, Dipl.-Ing. Ingo Schachinger und Dipl.-Ing. Jürgen Schubert, für die freche Idee unter den Studierenden begeisterte »Lehrlinge« angeheuert. Die Münchner Kanubauer verzichteten auf den Ein-



Gab sich kapriziös: Die gewichtige »Seemannsbraut« der TUM-Kanuten.

Foto:
Ingo Schachinger

satz von Leichtzuschlägen und jede Art von Bewehrung. Um die Zugspannungen zu reduzieren, gossen sie das Kanu als Schale, bestehend aus zwei Teilen mit einer mittleren Dicke von 26 mm. Die Zugfestigkeit des Betons erhöhten sie durch eine ausgeklügelte Betontechnologie

so weit, dass das Boot beim Transport und im Rennbetrieb alle Beanspruchungen ohne Risse überstand. So entstand die stattliche bajuarische »Seemannsbraut« - eine halbe Tonne (496 kg) leicht und mit einem Freibord von 15 cm satt im Wasser liegend. Keines der anderen Boote - mit Gewichten weit unter 200 kg - konnte den TUM-Kanuten den Preis für das schwerste Kanu streitig machen.

unterwegs. Das lag allerdings weniger an ihrer körperlichen Fitness als vielmehr an der kurvigen Zick-Zack-Fahrt der eigenwilligen »Seemannsbraut«. Zugegeben: Ein nicht unbeträchtlicher Teil der Schuld fällt wohl auf den geselligen, feuchtföhlichen Vorabend zurück ... Durchaus erfolgreich aber konnte die lustig dahintreibende »Seemannsbraut« mit ihren üppigen Formen die angriffslustige Spitze des Eroberers »Nebukadnezar« - König und Befreier von Babylon und Beherrscher des Westlandes etwa 1100 v.Chr. und Namensgeber des Kanus der Bauhaus-Universität Weimar 2002 - brechen und somit die Ehre des Westlandes verteidigen.

In zwei Jahren, da sind sich alle Mitwirkenden einig, wird es erneut ein Betonkanu in urbayerischer Manier geben. Der herzliche Dank der TUM-Kanuten gilt den Sponsoren Degussa, Schwenk sowie der Schöck-Entwicklungsgesellschaft, die gemeinsam die finanziellen Belastungen schulterten und so das Abenteuer Betonkanu möglich gemacht haben.

Ingo Schachinger

Im sportlichen Wettkampf jedoch scheiterten die wackeren Bayern. Weder Herren- noch Damemannschaft kamen auf der 500-Meter-Strecke so recht voran. Während die Sieger nach knapp vier Minuten ins Ziel rauschten, waren die Bayern gut dreimal so lange