

# Unser Wild und das Flugzeug

VON DR. H. G. CARSTENSEN

Zwei große Passionen habe ich, die beide gleich schön und meines Erachtens schöner sind als alle anderen: Ich bin Jäger und Motorsportflieger. Ich könnte keine Antwort geben, was herrlicher ist, ob ich frühmorgens oder am Spätnachmittag jetzt über die grünen Wälder, die goldgelben Felder über den Wolken, über meinem Jagdrevier fliege oder ob ich dann eine halbe Stunde nach der Landung in dem gleichen, soeben überflogenen Revier auf stillem Abendansitz den Frieden der Natur genieße. Einmal bin ich wirklich passionierter Jäger und Heger, der nicht nur zum Wochenende, sondern tagtäglich Sommer und Winter mit Büchse oder Flinte, aber bestimmt bei jedem Wetter im Revier ist, zum anderen habe ich seit 1958 nachweislich rund achthundert Motorflüge als Pilot unternommen, habe unter Hunderten von Passagieren auch vielen Jägern und Jagdpächtern ihr Revier aus der Vogelschau gezeigt und sie für die Schönheit und Erhabenheit des Menschenfluges begeistert. Was Jagd ist, das sagt uns Hermann Löns. Und Fliegen, das heißt vom Wein der Götter trinken!

Mein Heimatflughafen ist wohl einer der modernsten Sportflugplätze der Bundesrepublik. Er ist 1000 m lang und rund 150 m breit, hat mehrere Flughallen, einen Turm, ein modernes Restaurant und neuerdings sogar Flugplatzbeheizung, so daß auch nachts geflogen werden kann — was aber nur selten vorkommt. Ausgerechnet in dem Jagdrevier, wo 1957 der Flugplatz erbaut wurde, bin ich seit 1957 bis heute ständiger Jagdgast und das nicht nur zu den Treibjagden, sondern fast allwöchentlich.

Wie verhält sich nun unser Wild zum Flugzeug, auf dem Flugplatz, in Flugplatznähe und flugplatzfern?

Unser Flugplatz ist auf einer Seite von einem sehr hohen Zaun (Grenze zur Staatsforst), von drei Seiten aber von einem nur niedrigen Zaun eingefriedet, der hier häufig vom Rehwild überfallen wird. Besonders im Winter stehen tagsüber oft ganze Sprünge mitten auf der Startbahn, denn das Wild, eine ein- bis zweijährige Umstellungszeit vorausgesetzt, weiß ganz genau, daß ihm vom Flugzeug keine Gefahr droht. Von Fußgängern darf der lange Platz wegen der eventuellen Gefährdung des Flugbetriebes nicht belaufen werden, und aus einem startenden, landenden oder auf dem Boden rollenden Flugzeug steigt auch kein Mensch aus. Viele Male habe ich ein ungutes Gefühl gehabt, wenn meine Hand beim Start den Gashebel auf Volleistung schob und die Maschine nun auf einen Sprung Rehwild, der sich in Startrichtung genau auf der Startbahn aufhielt, zuraste. Erst wenn das Flugzeug dicht heran ist, weicht das Wild ein wenig zur Seite, springt aber keineswegs hochflüchtig ab, um unmittelbar danach ruhig das Gras weiterzuäsen, das, vom Schnee bedeckt, durch den Propellerwind freigelegt wurde.

Genauso ruhig verhält sich das Rehwild in den Anflugschneisen. Auch hier, wenn ich im Landeanflug war, habe ich oft ganze Sprünge in 10 bis 40 m Höhe überflogen, die dabei auch im Sommer ruhig weiteräsen. Das gleiche gilt für Hase und Kaninchen.

Ein Fliegerkamerad hatte einen Foxterrier, der auch flugbegeistert war und somit stets mitfliegen durfte. Er wurde, um keinen Unfug während des Fluges machen zu können, an seinen Stamplatz mit kurzer Leine angebunden, aber so, daß er auch sehen konnte. Als Herrchen nun einmal im Landeanflug war, verbellte der Hund aus fünf Meter Höhe die in der Anflugschneise unter der Maschine äsenden Kaninchen und wollte sie anspringen, was aber die Leine verhinderte (bei 120 km/st).

Der Flugplatzhase läßt startende Flugzeuge mit im Vollgas donnernden Motor an sich vorbeirasen, ohne aus seiner nur wenige Meter neben der Startbahn befindlichen Sasse zu weichen! Bei der Landung tourt der Motor nur im Leerlauf, dafür ist aber das Zischen des Fahrtwindes mehr hörbar, ähnlich wie bei Segelflugzeugen. Das Flugzeug schwebt endlich im Tiefstflug in einem Meter Höhe, schließlich in nur 20 Zentimeter Höhe aus und setzt auf. Auch hier bleibt der Hase bis zuletzt in seiner Sasse, auch wenn das Flugzeug nur um wenige Zentimeter über ihn hinwegschwebt. Er weiß genau oder fühlt instinktmäßig genau, wann das eben noch fliegende Flugzeug aufsetzen wird. Ist dies nun zufällig genau über der Sasse der Fall, so macht er eine kurze schnelle Flucht von ca. 20 Meter seitwärts, macht dann oft Männchen und äugt der ausrollenden Maschine nach. Oft und öfter habe ich dieses Verhalten des Hasen erlebt. Der

Hase fühlt sich auf dem Flugplatz ungemein sicherer als irgendwo anders, denn außerdem meidet sowohl Raubzeug als auch Raubwild den Platz. Und es gibt auch keine Jäger.

Fasanengesperre und Hühnerketten habe ich direkt auf unserem Flugplatz noch nicht angetroffen. In allernächster Nähe des Platzes habe ich aber manches Huhn und manchen Fasan geschossen, so daß es hier wohl keinen Unterschied gegenüber anderen Revierteilen gibt.

Auch beim Überlandflug, der sich bei uns Privatflugzeugführern meistens in Höhen von 200 bis 1000 m abspielt, ist Wild zu finden. Wir kennen alle die hochkreisenden Bussarde. Hier bei uns Fliegern ist es nicht so wie bei manchen Autofahrern, daß man ungestraft ein Stück Wild totfahren und sich oft noch dazu aneignen kann. Ein Zusammenstoß könnte unter Umständen tödliche Folgen für die Flugzeugbesatzung haben, da bei der hohen Geschwindigkeit der Tierkörper wie ein Geschöß wirkt. Mehrfach schon mußte ich den Bussarden ausweichen, eine weite Kurve fliegen, denn die Bussarde, die sehr wohl die Maschine hören und sehen, weichen nicht!

Das Flugzeug ist kein Feind des Wildes und wird vom Wild auch nicht als Feind angesehen. Auto, Trecker und Flugzeug sind dem Wild vertraut, es wächst mit ihnen auf. Wie leicht könnte der Jäger vom Trecker oder auch vom Auto aus das Rehwild erlegen, weil das Wild aushält. Erst beim Öffnen der Autotür, beim Aussteigen, wird das Wild flüchtig. Ein Aussteigen aus dem Flugzeug ist aber schlecht möglich.

Auch Kanzeln müssen sein, aber wieviel schöner und waidgerechter ist doch das wenn auch mühevollere Anpürschen zu Fuß. Mit vollem Recht verbietet daher das Jagdgesetz die Jagd vom Auto oder Flugzeug aus.

Bei gutem Wetter darf jeder Sportflieger so hoch fliegen wie er will. So niedrig fliegen wie er will, darf er nicht! Über freiem Lande sind 150 m Mindestflughöhe vorgeschrieben. Ab und zu, etwa einmal jährlich, sollen jedoch sogenannte Notlandeübungen durchgeführt werden. Es wird dabei Motorausfall angenommen und schnell ein Stoppelacker oder eine Wiese ausgewählt, die nun ohne Motorhilfe im Gleitflug erreicht werden muß. Hierbei wird jedoch nicht gelandet, sondern es wird in etwa fünf Meter Höhe wieder durchgestartet.

Im harten Winter 1962/63 bekam ein Landwirt an der Reviergrenze seine Rüben nicht mehr rechtzeitig aus der Erde. Obwohl wir fleißig fütterten und alles Erdenkliche taten, um die Not des Wildes zu lindern, nahm das Rehwild vor allem diesen Rübenacker an. Ganztägig, in Sichtweite meines neu erbauten Landhauses, stand hier ein großer Sprung von 15 bis 25 Stück Rehwild.

Nun wollte ich es ganz genau wissen! Dieses Revier liegt 10 km vom Flugplatz entfernt. Es handelte sich also nicht um Flugplatzrehe. Genau diesen Rübenacker wählte ich als Notlandeplatz. Von einer Flughöhe von 500 m ging ich im Sturzflug herunter und fing die Maschine in nur 10 m Höhe genau über dem Sprung Rehwild ab, schob Vollgas hinein und stieg wieder auf 150 m Höhe, um nun den Sprung zu umkreisen und genau zu beobachten. Einige Stücke waren nur 50 m abgesprungen und verhielten. Die Masse des Sprunges aber hatte nur aufgeworfen, und kurze Zeit später ästen alle Rehe weiter. Selbstverständlich blieb meine Handlungsweise einmalig, wurde niemals wiederholt und geschah als Jäger nur um des Wissens willen.

Um ganz ehrlich zu sein: Trotz allem vorher Gesagten wird durch jeden Flugplatz der betreffenden Jagd ein gewisser Schaden erwachsen, aber der ist anderer Art. Zum ersten liebt der Jäger die Stille der Natur. Motorfahrzeuge, ob Auto oder Flugzeuge, machen Geräusche. Doch stellen sich hier wohl auch der Jäger wie das Wild mit der Zeit um und blickt kaum noch nach oben, wenn ein Flugzeug über ihm kreist. Zweitens ist mein Heimatflugplatz an der Grenze zur Staatsforst durch einen sehr hohen Zaun eingefriedet, so daß hier kein Wild mehr austreten kann wie früher. Drittens geht rein jagdlich der Flugplatz verloren, da er bis heute (leider!) nicht bejagt werden durfte. Es wäre eine nette Geste des Flugplatzeigentümers, wenn die Jäger nur zur Hasentreibjagd den Flugplatz einmal bejagen dürften.

Der Hauptschaden aber entsteht durch die vor allem am Wochenende hinausziehenden Zuschauer, ein Flugplatz zieht immer Menschen an, Zuschauer, die anschließend möglichst mit freilaufendem „Fiffi“ einen ausgedehnten Waldspazier-

gang unternehmen. Hier wird wirklich das Wild vergrämt, tritt spät aus; und hier muß man als Jagdpächter eingreifen, soweit möglich. Aber gegen die des Sonntags Erholung suchenden Städter kann man sich auch anderweitig schlecht wehren. Der Fortschritt der Technik ist nicht aufzuhalten, das Anlegen von Flugplätzen kaum zu verhindern. Bei jeder Neusiedlung, bei jedem neuen Bebauungsplan wird die Jagd verkleinert — auch wenn nicht auf jedes zweite Haus ein Kater kommt. Aus meinen Beobachtungen heraus muß ich daher dem in WuH Nr. 9 vom 19. Juli 1964, S. 314, erschienenen Artikel „Rehwild und Segelflugzeuge“ widersprechen, in meiner Eigenschaft als Jäger und Flieger. Die in dem betreffenden Artikel geschilderten Windenstarts kenne ich aus eigenem Flugerleben und halte sie für jagdunschädlich.

Kein Flugplatz, kein Flugzeug schaden dem Wild. Es gibt wohl kaum einen Autofahrer, auch keinen Jäger, der nicht schon ein Stück Wild überfahren hat. Durch ein Flugzeug wurde noch kein Wild getötet, und es wird auch nicht vergrämt. Dem in WuH 10 vom 2. August 1964, S. 346, veröffentlichten Beitrag „Ein idealer Niederwildbiotop, der Flughafen“ stimme ich dagegen voll und ganz zu. Der Flugplatz ist ein ideales Niederwildreservat und -reservoir. Der größte Teil meiner Flüge führte mich über mein Jagdrevier, ohne Schaden für das Wild. Darum ist mir auch heute noch der Steuerknüppel des Flugzeuges genauso lieb wie der tägliche Reviergang, bin ich mit Freude und von ganzem Herzen gleichzeitig Jäger und Flieger.