

Weiches Eisen

Umweltschützer fordern, das Verfeuern von Bleischrotten künftig zu verbieten. Die als Ersatz empfohlenen Eisenschrote, meinen die Jäger, könnten die Umwelt womöglich schlimmer gefährden.

Jägersmann Joachim Graf Schönburg pulte eine Schrotpatrone auseinander, ließ einen Teil der grauen Bleikügelchen auf einen Kaffeelöffel klöttern und verschluckte sie.

„Einen gehäuftten Kaffeelöffel voll Bleischrot“, so erläuterte der Erzeuger der Fürstin Gloria von Thurn und Taxis („Die tolle Gloria“), „kann man jederzeit schadlos essen.“

Mit dem öffentlichen Test-Verzehr suchte der bayrische Edelmann einen Beitrag zu dem seit Jahr und Tag andau-



Graf Schönburg beim Schrot-Verzehr
„Bleikugeln schadlos essen“

ernden Disput zu leisten, ob Blei aus Flintenläufen auf den Umwegen über Grundwasser, Pflanzen oder Wildkörper den Menschen wohl vergiften könne. Das hätte er sich sparen können.

Als erstes europäisches Land hat jüngst Dänemark verboten, in bestimmten Gebieten – zunächst 26 ausgedehnten Küstenregionen – bei der Jagd Bleischrot-Munition zu verfeuern. Die Jäger dürfen ihrer Beute, vorwiegend Wasservögeln, dort nur noch mit angeblich umweltverträglichen Weicheisenschrotten nachstellen. Nach drei Jahren will der dänische Umweltminister über ein Totalverbot der Bleischrote befinden.

Das Blei-Verbot der umweltsensiblen Dänen bedeutet einen Teilerfolg auch für die deutschen Umweltschützer, die



Entenjäger, Lockenten: „Abpraller wie beim Billard“

ohnehin ihren jagenden 260 000 Landsleuten am liebsten die Flintenläufe zementieren lassen würden. Die Jäger ihrerseits mahnten zur Skepsis ob der Umweltschutz-These, die jedes Jahr auf bundesdeutsche Ländereien und Gewässer herabprasselnden angeblich 9000 Tonnen Bleischrote (nach Angabe des Bundeslandwirtschaftsministeriums allerdings nur 620 Tonnen) bedrohten Grundwasser und Pflanzenwelt.

Immerhin, die Behauptung der Umweltfreunde, Wasservögel – wie etwa gründelnde Enten – könnten sich bei der Nahrungsaufnahme durch das Verschlingen einiger der vorbeigeschossenen Bleischrotkugeln allmählich vergiften, wurde durch Experimente skandinavischer Wildbiologen bestätigt: Stockenten, denen die Wissenschaftler jeweils nur fünf Schrotkugeln unters Futter mengten, verendeten binnen vier Wochen.

Muß aber auch ein menschlicher Entenesser befürchten, den schleichenden Bleitod zu erleiden wie, nach den Mutmaßungen der Historiker, einst das Volk der Römer durch die Benutzung bleierner Trinkgefäße? Das ist offenbar eher eine Frage des Appetits und der Eßdisziplin. „Regelmäßig größere Mengen von Wasservögeln zu verzehren“, schrieb die Jagdzeitschrift „Die Pirsch“, scheinend jedenfalls „nicht nur wegen Blei, sondern auch wegen anderer Rückstände nicht unbedenklich zu sein“.

Schrote aus Weicheisen, wie dänische und deutsche Umwelt- und Tierschützer sie nun propagieren, vergiften zwar niemanden, beschwören aber womöglich andere schlimme Gefahren für Mensch und Tier herauf. Die Ingenieure der Munitionshersteller, die seit langem mit Weicheisenschrot-Munition experimen-

tieren und solche Patronen auch schon im Handel anbieten, haben die Tücken von Pulver und Eisen sogleich erkannt, aber wohl noch nicht überwunden.

Entscheidender Nachteil des Eisenschrots ist sein geringeres spezifisches Gewicht gegenüber dem Blei. Das führt einmal dazu, daß Weicheisenschrote eine spürbar geringere Auftreffwucht haben als Bleischrote gleichen Kalibers; sie müßten daher im Durchmesser vergrößert werden, um die gleiche Auftreffwucht zu erzielen.

Zudem aber zeigte es sich als unerlässlich, die Menge der Schrotkörner zu erhöhen, um eine gleich dicht deckende Garbe wie mit kleineren Bleischrotten zu bewirken. Um jedoch dabei auf die für den sicheren Totschuß erforderliche Fluggeschwindigkeit der Schrote zu kommen, bedarf es wiederum einer höheren Pulverladung – und das alles bei einem Patronenformat, das sich aus Sicherheitsgründen nicht mehr strecken läßt.

Bei Tests in Nordamerika zeigte sich, daß die Verschußmechanik herkömmlicher Flinten durch die stärkere Ladung über Gebühr strapaziert, die Schützen durch stärkere Rückstöße beim Schießen ärger malträtirt werden. Während die Tier- und Umweltschützer dieses Übel, das sich nur gegen die Jäger selber richtet, vermutlich mit Schadenfreude begrüßen, können andere Nachteile der Weicheisenschrote auch ihnen nicht gleichgültig sein. So weitet häufiges Schießen mit dem neuen Schrot offenbar die Flintenläufe, kommt es zu über Gebühr streuenden, mithin unpräzisen Schüssen – und damit wächst, so die Fachleute, die Gefahr sogenannter Krankschüsse, an denen das bejagte Tier erst nach Stunden in seinem Schlupfwinkel eingeht.

Schlimmer noch: „Die ernstesten Bedenken gegen die Verwendung von Weicheisenschroten“, so Jagdexperte Joachim von Schönburg, gründen auf ihrem „gegenüber Bleischroten noch viel unberechenbareren Abprallverhalten nach dem Auftreffen auf harte Hindernisse“. Anders als ein bleierne Prellschrot, dessen Energie sich durch die Verformung beim Aufprall mindert, verhalte sich ein Weicheisenschrot „wie eine Billardkugel an der Bande“ – es kommt, kreuz und quer, zu gefährlichen Abprallern.

Sogar dänischen Forstleuten, wenn auch aus anderen Gründen, kamen Bedenken. Der jütländische Oberförster J.E. Handberg jedenfalls hat in dem ihm anvertrauten Forstbezirk Klosterhede das Schießen mit Eisenschrot ausdrücklich untersagt. Der Grund: Bäume, die Eisenschrote eingefangen hatten, rächten sich später just durch sie an ihren Mördern – sie brachen den Baumsägen die Zähne raus.

AUTOMOBILE

Wieder lebendig

Der britische Autohersteller Austin Rover präsentiert ein neues Oberklasse-Modell, den Rover 800 – entwickelt mit japanischer Hilfe.

Meist kurvte der geheimnisvolle Prototyp mit dem auffälligen Knick in der Taille schon in aller Morgenfrühe über die welligen, gewundenen Landstraßen rund um die Shakespeare-Stadt Stratford-upon-Avon. Am Steuer: Englands teuerster Testfahrer. Der Chef testete selbst.

Harold Musgrove, Chef der jahrelang von schweren Verlusten gebeutelten staatlichen Automobilfirma Austin Rover, suchte sich wochenlang aus erster Hand über das Fahrverhalten und die Bauqualität seines neuesten Modells ein Bild zu machen.

Rätselhafte Pannen und Gebrechen neuer Typen hatten in vergangenen Jahren unzählige Kunden verärgert und den Ruf des einstigen Familien-Unternehmens Rover ramponiert. Aller Verdruß und Gram wären vermeidbar gewesen, glaubt Musgrove, „hätten unsere Ingenieure ein paar Monate oder wenigstens Wochen mehr Zeit zum Testen gehabt“.

Diesmal wurde nicht nur intensiver getestet, sondern den Briten stand auch mehr technisches Know-how als sonst zu Gebote: Der neue „Rover 800“, den die Firma diese Woche vorstellt, entstand unter tatkräftiger Mitwirkung der Entwicklungs-Ingenieure des japanischen Rover-Partners Honda.

Das Produkt gemeinsamer Anstrengung, eine 4,70 Meter lange Limousine, soll mit allem konkurrieren, was in der oberen Mittelklasse, von Mercedes-Benz

bis Citroën, Rang und Namen hat. Zukunftsstark und jugendfrisch schlägt das Herz des neuen Rover 800 – ein von Honda beigesteuerter Sechszylindermotor (2,5 Liter, 170 PS), der dank moderner Vierventil-Technik ein Sprintvermögen wie ein Sportwagen (binnen 8,3 Sekunden auf 100 km/h) und 214 km/h Höchstgeschwindigkeit ermöglicht.

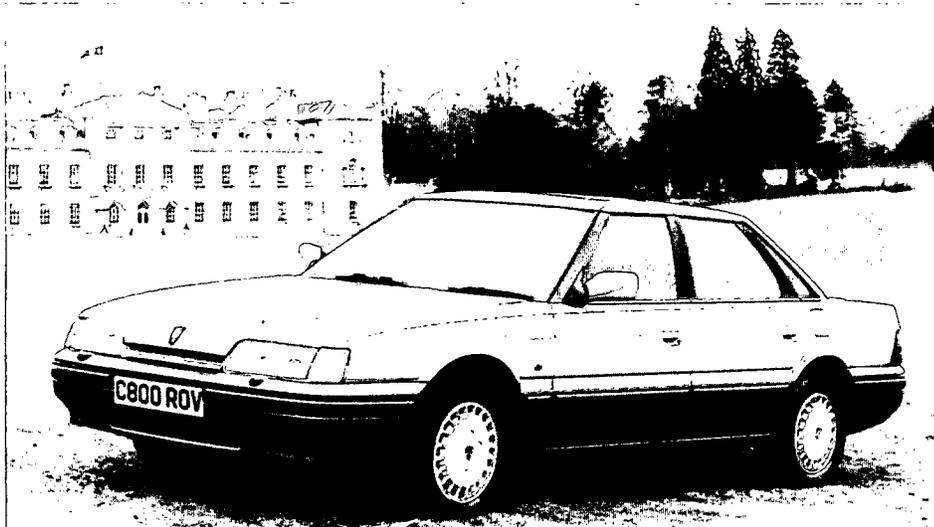
Mit diesem flachhaubigen, strömungsgünstigen Auto will Musgrove, wie er in vertrautem Kreise postulierte, „bald der ganzen Welt beweisen, daß wir wieder lebendig sind“, so als quäle sich die Firma geradewegs empor aus dem Reich der Toten.

Finster genug sieht es fürwahr aus bei der altehrwürdigen Firma, die nach dem Krieg gerade wegen ihrer hohen Verarbeitungsqualität Snobruf erlangt und über viele Jahre behauptet hatte. Für den Gentleman rangierten die eigenwillig stilisierten, bequemen Rover-Limousinen einst hart hinter den Spitzenmodellen Rolls-Royce und Bentley. Sie wurden noch vor dem Jaguar eingestuft, der zwar schneller war, aber als eine Spur zu auffällig galt. Rover-Automobile standen wie selbstverständlich in den königlichen Garagen.

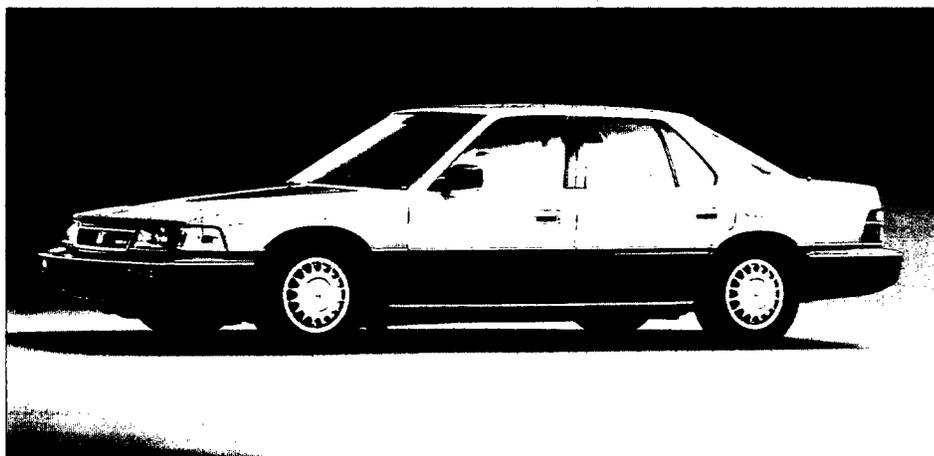
Mutig wagte Rover vor 25 Jahren einen riskanten Schritt auf technisches Neuland und entwickelte als erster Autohersteller einen Prototyp mit Turbinenantrieb. Ihre Haupteinkünfte bezog die Firma durch ihren Geländewagen Land-Rover, der sich in den Armeen und auf den Farmen des Commonwealth als Arbeitspferd bewährte, und durch seinen komfortablen Abkömmling, den Range-Rover.

Unter dem Dach der Staats-Holding British Leyland (später BL) aber ließen Management-Fehler, Hast und Schlenrian auch den guten Namen Rover ersten Schaden nehmen. Sogar bei dem 1968 als Parade-Modell eingeführten Rover 3500 mit Achtzylindermotor stellten sich häufig ernste Qualitätsmängel ein, erwiesen sich etliche Exemplare als unzuverlässig. Auf dem besonders anspruchsvollen bundesdeutschen Automarkt wurden die Fahrzeuge mitunter gar nachgebessert verkauft. „Sie können den Wagen in jeder Farbe haben“, erfuhr ein Kaufinteressent von einem Rover-Händler in Hessen, „denn neu lackieren müssen wir ihn sowieso.“

Wie stets in solchen Fällen, wirkte sich das Elend der Kunden auf das Wohlerge-



Neuer Rover 825 Sterling: Ein Zwilling für Merry Old England ...



... mit fernöstlicher Hilfe: **Honda Legend**