

Historie des Agrarfluges in Deutschland bis 1952

Der geistige Vater des Agrarfluges war der Oberförster Alfred Zimmermann aus Detershagen bei Magdeburg.

Bereits 1911 erhielt er das Patent für ein Verfahren, Waldschädlinge durch Bestäuben mit Chemikalien aus Luftfahrzeugen zu bekämpfen. Nach Ablehnung seiner Idee durch preußische Forstbeamte erhielt er vom Grafen Zeppelin und Dr. Eckner von der Luftschiff GmbH Ludwigshafen Unterstützung, da sie an jeder Art der Kommerzialisierung der Luftschiffhaltung interessiert waren. Versuche mit dem Luftschiff Hansa brachten unbefriedigende Ergebnisse, „weil nicht stabile Höhen gehalten werden konnten, aus denen der Arsenstaub auf die Bäume zu legen ist.“

Zum Ende des ersten Weltkrieges 1918 erfuhr Zimmermann von chemischen Flugzeugeinsätzen in den USA, die gegen Raupen im Obstanbau durchgeführt wurden. Auch in der Sowjetunion kamen 1922 Nachrichten über erste Flüge mit den Einsatzgebieten Düngung, Schädlingsbekämpfung und Feld- und Waldsamenaussaat.

Erst im Mai 1925 wurde seine Idee erstmals praktisch erprobt. Versuchsweise setzte die Aero Lloyd bei Eberswalde eine umgebaute Fokker-Grulich F.II ein. Die Schädlingsbekämpfung aus der Luft erwies sich schließlich als derart effektiv, dass in den folgenden Jahren auf die Dienste vieler Agrarflugunternehmen, die unter der Leitung von konkurrierenden Chemieunternehmen standen, nicht mehr verzichtet werden konnte.

Vor allem die Flugzeugfirmen Junkers und Caspar entdeckten das neue Geschäftsfeld für sich. Junkers baute die F 13 und die W33 für den neuen Verwendungszweck um, während die Caspar-Werke AG mit der C 32 das erste deutsche Spezialflugzeug auf den Markt brachte. 1927 wurde der Prototyp, der bis zu 750 kg Streugut aufnehmen konnte, bei Staaken vor Forstleuten erstmals vorgeführt und 1928 von der Biologischen Reichsanstalt für Land- und Forstwirtschaft zugelassen. Die C 32 konnte sich gegen die übermächtige Konkurrenz Junkers allerdings nicht durchsetzen.

Zum ersten Großeinsatz der Junkers-Maschine kam es 1928, als viele deutsche Wälder durch eine ungewöhnliche Schädlingsinvasion gefährdet waren. Das Ausbringen von Schädlingsbekämpfungsmitteln hatte sich Junkers inzwischen als Patent gesichert.

Bei einer Großaktion 1931 brachte die Lufthansa mit Fokker-Grulich Maschinen in Mittelfranken und der Oberfalz 29.725 kg Forestit¹ aus. Zwischen 1928 und 1935 waren jährlich bis zu 100 Flugzeuge im Einsatz. Reichsforst- und Luftfahrtministerium stellten 1938 mit dem Fliegerforstschutzverband ein eigenes Flugkommando in Berlin-Tempelhof auf. Damit endete der kommerzielle Flugzeugforstschutz. Diese der Luftwaffe unterstellte Einheit erhielt 6 Dornier Do 23 (Bomber). Später wurde der Bestand auf über 60 Flugzeuge auch anderer Typen erweitert. Neben dem minimalen Forstschutz wurde im Rahmen der Aufrüstung unter anderem auch Personal für die chemisch-bakteriologische Kriegsführung mit Flugzeugen ausgebildet. Nach dem 2. Weltkrieg kam es vor allem im Osten Deutschlands zu extremen Schädlingsbefall. Über den Wäldern von Sachsen und Brandenburg wurden ab 1948 sowjetische Piloten mit 22 Flugzeugen vom Typ Polikarpow Po-2 eingesetzt.

Text: Schautafel im Luftfahrtmuseum

¹ Forestit: arsenfreies Kontaktmittel zur forstlichen Schädlingsbekämpfung