

Brieftaubensport – eine Lust oder eine Last?



„Der Brieftaubensport, eine Lust oder eine Last“, so überschrieb Willem De Bruijn seine Kolumne in der belgischen Fachzeitschrift „De Duif“ Nr. 28 vom 7.7.2019. Wie Freud und Leid, Lust und Last zu unserem Leben gehören, so gehören sie seit jeher auch zum Brieftaubensport dazu. Es muss dafür gesorgt werden, dass das Pendel nicht zu sehr zur falschen Seite ausschlägt. Man kann den Eindruck haben, dass gerade dies heutzutage geschieht.

Von Toni van Ravenstein

In der heutigen Zeit, so De Bruijn, muss alles immer schneller, höher und weiter gehen. Auch der Brieftaubensport bleibt davon nicht verschont. Mehr Flüge, größere Entfernungen. Kurzum: Mehr, mehr und mehr. Das soll die Lösung sein für alle Probleme? Die Kurzstrecke ist für die hinten gelegenen Schläge zur Mittelstrecke und die Mittelstrecke zur Weitestrecke geworden. Angeblich um jedermann die gleichen Chancen einzuräumen, so jedenfalls will man es uns eintrichtern. Die Folge: Immer mehr Züchter beteiligen sich nicht mehr. Letztendlich erliegt einer nach dem andern dem großen Druck, und nur noch die Megaschläge können die steigenden Verluste und Rückschläge auffangen. Was wir brauchen sind Vorsitzende, die sich wie ein guter Vater verantwortlich fühlen für ALLE Kinder und nicht nur für die „begnadeten Gottessöhne“ mit ihren Topschlägen. Mir scheint es vernünftiger zu sein, etwas weniger und kürzer zu spielen, sodass der Durchschnittsliebhaber nicht über die Grenzen seines Könnens und dem seiner Tauben getrieben wird. Zum Schluss der Appell: Sorgt im Brieftaubensport unbedingt für mehr Lust als für mehr Last!

Sind wir bei uns in Deutschland ebenfalls auf diesem Trip zu mehr weiten Flügen? Wer die „Brieftaube“ in den zwei zurückliegenden Jahren aufmerksam gelesen hat, konnte diesen Eindruck gewinnen. Letztendlich haben besagte Artikel und

die entsprechenden, wiederholt gestellten Anträge dazu geführt, dass die Mitgliederversammlung auf der DBA im Januar 2019 diesem Ansinnen nachgegeben hat und daraufhin unsere Reisepläne um einen weiteren 400 km-Flug aufgestockt wurden. Ich bin mir zwar nicht sicher, ob dieser Mehrheitsbeschluss auf der Überzeugung basierte, dass wir diesen zusätzlichen 400er unbedingt benötigen oder ob es nicht einfach darum ging, ein Streichergebnis zu ermöglichen, damit am Ende auch die „Richtigen“ Verbandsmeister werden und nicht jemand, der einfach nur ein bisschen mehr Glück hatte. Wie auch immer, mit diesem zusätzlichen 400 km-Flug wurde uns und besonders unseren Tauben eine weitere Bürde auferlegt, die kaum einer gewollt hat, und die von einer ganz großen Mehrheit abgelehnt wird. Wie die verbreitete Meinung zu diesem Thema ist, kam in den vergangenen Wochen in Artikeln und Leserbriefen deutlich zum Ausdruck. Vor allem aber wird die Ablehnung durch die große Zahl derer belegt, die sich am Ende an den weiten Flügen nicht mehr beteiligen.

Die Begründungen, mit denen die Forderung nach mehr weiten Flügen untermauert wurde, sind in meinen Augen nicht stichhaltig. Unsere Tauben seien zu weich geworden, könnten nichts mehr ab, seien Schönwetterflieger und überwiegend nicht mehr in der Lage, die weiteren Flüge zu meistern. Ist da was dran? Be-

herbergen unsere Schläge so viele Weicheier? Wenn es tatsächlich so ist, dann liegt es nicht an dem Reiseprogramm, denn dass ist mehr oder weniger über all die Jahre hin unverändert geblieben. Falls die heutigen Tauben tatsächlich nicht mehr so robust und widerstandsfähig sein sollten, dann sind die Ursachen dafür anderswo zu suchen und nicht in den zu geringen Anforderungen. Da spielen die Haltungsweise, die Versorgung sowie der vielfach überflüssige und unsinnige Gebrauch von Medikamenten eine viel größere Rolle.

Ich halte die deutschen Brieftauben nach wie vor für äußerst leistungsfähig. Das beweisen nicht zuletzt auch die Tribünenflüge in aller Welt, wo häufig die deutschen Tauben auffallend gut abschneiden. Aber nicht nur bei diesen Wettbewerben, auch in Polen haben viele Tauben, die sich dort auf den weiten Flügen hervortun, in Deutschland ihre Wurzeln. Dass wir heute solche leistungsfähigen Tauben haben, liegt nicht etwa daran, dass wir Deutschen so gute Züchter sind, sondern es hat mit unserem Reiseprogramm zu tun, das sehr anspruchsvoll ist und den Tauben alles abverlangt. 12 bis 14 Mal, Woche für Woche ohne Pause in den Korb, bei nicht selten schwierigen Wetterbedingungen, zu Flügen mit einer durchschnittlichen Entfernung von 350 km. Bei uns waren es in 2019 gar 370 km im Schnitt. Tauben, die diesen Anforderungen gewachsen sind, die sich am Ende immer noch daheim auf dem Schlag befinden, die sollen nicht hart genug sein? Wenn das wirklich so wäre, dann hätten die meisten Belgier nie harte Tauben besessen. Die Tauben von Gaby Vandenabeele z. B., deren Nachkommen sich in Deutschland vielfach bewährt haben, sollen alles Weichlinge gewesen sein? Gaby Vandenabeele hatte nie Tauben, die mehr als sieben oder acht Preise im Jahr geflogen haben. Konnten sie auch nicht, denn sie kamen nur alle 14 Tage in den Korb. Gleiches gilt für viele Belgier. Oder



Toni van Ravenstein betont: „Unsere Tauben sind keine Maschinen, sondern Lebewesen, die ihre Grenzen haben. Ihre Energie und ihre Kraft sind begrenzt.“

was ist mit den Kurzstrecklern? Sie gehen zwar Woche für Woche in den Korb, aber nur bis Quievrain, durchschnittlich ca. 120 km. Solche Tauben wären, wenn die Theorie fundiert wäre, mit der man uns die Forderung nach weiteren Flügen schmackhaft machen wollte, für unser Programm total ungeeignet. Und doch schafften die nach Deutschland eingeführten Janssen-Tauben in früheren Jahren und noch viele andere Kurzstreckler auch die weiteren Flüge bis 700 km. Noch heute sind Tauben bei uns sehr in Mode (ich möchte keine Namen nennen), deren Verfahren nie einen 500 oder 600 km-Flug bewältigen mussten.

Angeblich bräuchten wir auch noch aus einem weiteren Grund mehr weitere Flüge. Infolge des unaufhaltsamen Mitgliederrückgangs müssten zwangsläufig über kurz oder lang die Konkurrenzgebiete großräumiger werden, wodurch vor allem auf den kürzeren Flügen Wind und Lage einen noch stärkeren Einfluss auf die Preisverteilung hätten, als das heute ohnehin schon der Fall sei. Ob aber die Chancengleichheit auf den weiteren Flügen tatsächlich größer ist, wage ich zu bezweifeln. Etliche Regionalverbände haben eine Tiefe von bis zu 100 km oder gar noch mehr. Die Tauben der vorgelagerten Schläge sind zu Hause, dann haben diejenigen der hinten gelegenen Schläge

noch eine Stunde und länger zu fliegen. Jeder kann sich selbst ausrechnen, wie viele Kilometer mehr das in der gesamten Saison ausmacht. Das geht an die Substanz der Tauben. Sie stehen von vornherein auf verlorenem Posten. Von Chancengleichheit kann da keine Rede sein.

Erschwerend kommt noch das Folgende hinzu: In der Regel ist der sechste Preisflug der erste 400 km-Flug. Bei einem Reiseprogramm mit zwölf Preisflügen stehen für die sechs Regionalflüge über 400 km nur sieben Wochenenden zur Verfügung. Also kann zwischen den Regionalflügen nur ein einziger kürzerer Rückflug eingeschaltet werden. Bei einem Reiseplan, der 14 Preisflüge vorsieht, sind es natürlich drei kürzere Flüge, die man einbauen kann. Dennoch müssen auch in diesem Fall mehrere weite Flüge aufeinander folgen.

Der Antrag, den Reiseplan um einen weiteren 400 km-Flug aufzustocken, kam aus dem Regionalverband 413. Die 400 km-Flüge führt dieser Regionalverband ab Neumarkt durch.

Die vorderen Schläge haben auf diesem Flug eine Entfernung von ca. 375 km, der am weitesten gelegene Schlag hat eine Entfernung von 470 km. Wenn ich die durchschnittliche Entfernung der sechs Regionalflüge zugrunde lege, dann bedeutet das für die Tauben mit dem kürzesten Heimweg durchschnittlich Flü-

ge von 440 km und für die mit dem längsten Heimweg Flüge von durchschnittlich 510 km. Die Tauben der hinten gelegenen Schläge haben also im Schnitt fast jede Woche einen 500 km-Flug zu bewältigen. Hat das noch was mit Chancengleichheit zu tun? Zwar hat man den beiden hinten gelegenen RVen seit 2019 eine eigene Gruppe zugestanden, aber was hilft das, wenn die Tauben nach den vielen weiten Flügen am Ende ausgepowert sind und nicht mehr gesetzt werden können?

Unsere Tauben sind keine Maschinen, sondern Lebewesen, die ihre Grenzen haben. Ihre Energie und ihre Kraft sind begrenzt. Mit der schwindenden Energie schwindet auch die Moral, und am Ende droht der Verlust der Tauben. Natürlich können sie weite Flüge bis 600 km und 700 km meistern, aber sie müssen topfit sein und genügend Zeit zur Regeneration haben. Und das ist bei einem so dichtgedrängten Programm an Flügen über 400 und mehr Kilometern nicht mehr der Fall. Schon gar nicht für die Tauben, die auf allen Flügen viele Kilometer weiter fliegen müssen. Daher bin ich der Meinung wie Wim de Bruijn:

Weniger wäre vernünftiger. Die Einsetzung eines weiteren 400 km-Fluges war in meinen Augen ein Fehler, der unbedingt korrigiert werden muss.

