

Pendant le même trajet, outre la huppe nous avions sur le bateau deux **serins** dont je ne puis vous dire l'espèce; l'un d'eux devint si apprivoisé, que les enfants, pensant pouvoir le prendre à la main, s'amusaient à lui donner la chasse, mais il se contentait, pour échapper à leur poursuites d'un petit vol de deux à trois mètres, après quoi il revenait se poser sur le pont.

Les **hirondelles** profitaient aussi de notre vaisseau pour voyager sans effort et pendant tout le parcours méditerranéen, il y en avait qui volaient autour de nous, se posant de temps en temps dans les cordages.



Vogelschutz.
Protection des oiseaux.



Die Eisenbahnen und die Vogelwelt.

Von A. Hess, Bern.

In der letzten Zeit machten in verschiedenen Zeitschriften Mitteilungen die Runde über den enormen Schaden, welche die Eisenbahnen unter der Tier- und ganz besonders unter der Vogelwelt stiften sollen.

Besonders die Angaben des Lokomotivführers Brackheimer in Strassburg werden immer wieder verwertet.*)

Diese Angaben, so ohne weiteres herunkolportiert, geben gewiss ein sehr unrichtiges Bild.

Da in unserm Leserkreise solche Befürchtungen vielleicht auch aufkommen könnten, so möchte ich einige Worte zur Richtigstellung dieser Sache schreiben.

Vorerst mache ich darauf aufmerksam, dass in der Mitteilung nähere Angaben über die Tages- und Jahreszeit fehlen. Diese zwei Punkte sind sehr wichtig, wie wir weiter unten sehen werden.

Angegeben wird nur, dass die als Beispiel angeführte Zählung der auf der Lokomotive vorgefundenen toten Vögel

*) La locomotive avicide. „Der Ornithologische Beobachter“, 1911, Seite 139.

nach Führung des Lloyd-Express, Nr. 173, Strassburg-Ludwigshafen, stattgefunden habe.*)

Die Meldung muss unrichtig wiedergegeben worden sein, denn auf der fraglichen, nebenbei bemerkt, 129,9 km. langen Strecke verkehrt kein Zug Nr. 173 und der Lloyd-Express (neuerdings Gotthard-Express genannt), verkehrt von Basel aus über Karlsruhe, also nicht über Strassburg.

Was die weiteren Behauptungen und Ausführungen anbetrifft, wonach eine einzige Schnellzugslokomotive in einem Monat Hunderte von Vögeln tötet oder tödlich verletzt und dies besonders auch während der Brutzeit, stehe ich nicht an, dieselben als *arge Uebertreibungen* zu bezeichnen.

Ich verfolge nämlich die in Frage stehende Angelegenheit seit Jahren, da mir die Möglichkeit hierzu geboten ist.

Nicht nur die eigenen, sondern auch die Beobachtungen von Lokomotivführern, stehen mir zur Verfügung. Ausserdem, was wichtig ist, haben auch Bahnwärter bei ihren Kontrollgängen auf vorhandene Vogelleichen Acht gegeben und dieselben zum Teil eingeliefert oder doch wenigstens zu meinen Händen von den Funden Notiz genommen.

Das Ergebnis war für den Ornithologen ein erfreuliches.

Gewiss kommen Unfälle vor, *aber ihre Zahl ist gering*, so dass dieselbe zu keinen Bedenken Anlass gibt.

Ich konnte feststellen, dass Eisenbahnzüge, welche mit einer Fahrgeschwindigkeit bis zu 60 km. per Stunde verkehren und in diese Kategorie fällt die Grosszahl der Züge, z. B. alle Güterzüge und alle Züge der Nebenbahnen, *beinahe nie* einen Vogel verletzen oder töten.

Erst bei grösseren Fahrgeschwindigkeiten kommen Unfälle vor. Aber auch da sind sie eine Seltenheit.

Es ist nämlich bemerkenswert, wie in der Regel alle Vögel beim Versuch vor der Lokomotive durchzufliegen, noch rechtzeitig wahrnehmen, dass sie die Eisenbahnlinie nicht mehr kreuzen können, davon absteigen und kehrt machen. Kein Vogel versucht zwischen Wagen eines fahrenden Zuges durch-

*) „Die Lokomotive als Tiervertilger“. Kosmos (Stuttgart), Heft Nr. 6, 1911.

zukommen, sondern er kehrt zurück oder fliegt *über* das Hindernis hinweg.

Uebrigens überfliegt der Grossteil der Vögel während des Tages die Bahnlilien *nicht so niedrig*, dass er von der Lokomotive erreicht werden könnte. Wenn ein Zug naht, ist dies ganz besonders der Fall.

Etwas anders verhält sich die Sache zur Nachtzeit. Während derselben verunglücken, trotz der geringeren Zahl der verkehrenden Züge, 90 % der Vögel, welche überhaupt durch die Eisenbahn Schaden leiden. Da aber die meisten unserer Vögel nur während ihrer Zugszeit in der Nacht, und dann auch niedriger fliegen, so ergibt sich auch, dass nur während einer kurzen Zeit des Jahres solche Unfälle vorkommen und zwar hauptsächlich im Herbst.

In der übrigen Zeit des Jahres, also zwischen den Zugszeiten, sind verunglückte Vögel den Bahnlilien entlang, *sehr selten zu finden*. Dies verhält sich auch an einer durch eine keineswegs vogelarmen Gegenden führenden Eisenbahn, welche auch durch Nachtschnellzüge befahren wird, nicht anders.

Nicht alle Stellen der Eisenbahnlilien sind für die Vögel in gleicher Weise gefährlich. Besonders die Einschnitte sind fatale Punkte. Eine Vermehrung der Zahl der verunglückten Vögel lässt sich auch in der Nähe grösserer Ortschaften nachweisen. Wenig gefährlich sind die Dämme, oder die Stellen, wo die Eisenbahn an einem steilen Abhang vorbei führt.

Ein Teil der den Eisenbahnlilien entlang gefundenen, verunglückten Vögel hat seinen Tod auch an den Telegraphenleitungen gefunden. Diese letzteren bieten für die Vögel eine Gefahr, welche schon im Jahre 1882 durch Professor Dr. Liebe*) richtig gewürdigt wurde. Dieselbe lässt sich nicht ganz beseitigen. In neuerer Zeit werden jedoch aus Gründen der Sparsamkeit (weniger Stangen und leichtere Ueberwachung)

*) „Die Telegraphenleitungen und die Vögel“. Liebe's Ornithologische Schriften, pag. 42 aus Zoolog. Garten XXIII, 1882, pag. 257.

Siehe auch Daut K.: „Die Vögel und der Telegraph“, „Der Ornithologische Beobachter“ 1902, pag. 284.

„Wie Tiere verunglücken“, von Hugo Otto, Mors, „Zoologischer Beobachter (Zoologischer Garten)“, Frankfurt a. M., No. 6, 1911.

oft mehrere Telegraphen- und Telephonleitungen zu einer einzigen grösseren vereinigt. So sind an verschiedenen Strassen entlang die Drahtleitungen schon verschwunden.

Die an der Eisenbahn verunglückten Vögel gehören nach meinen Beobachtungen den verschiedensten Arten an. Doch betrifft es in der Regel nicht besonders gute Flieger, z. B. Rebhuhn, Sumpflühnchen, Wachtel etc. Auch junge Käuze sind verunglückt. Möglicherweise wurden dieselben durch das Licht des Eisenbahnzuges angezogen. Ueberhaupt verunglücken Käuze nicht besonders selten, laut den mir gewordenen Mitteilungen.

Ferner möchte ich noch betonen, dass von einer besonderen Scheu der Vögel vor den Eisenbahnzügen auch nicht die Rede sein kann. Gewiss hat ein jeder Leser schon selbst vom Eisenbahnzug aus beobachtet, dass sich die verschiedensten Vögel in nächster Nähe der befahrenen Eisenbahnlinie aufhielten.

Ein mir erst im Laufe meiner Beobachtungen zu Gesicht gekommener Artikel*) des rühmlichst bekannten Ornithologen und Vogelschützers K. Th. Liebe, zeigt mir, dass der Autor schon im Jahre 1876 zu keinem anderen Schluss gekommen ist, als ich jetzt 35 Jahre später. Liebe hat nämlich den Satz aufgestellt, „*dass sich unter Umständen wahrscheinlich alle Vögel an das Lärmen der Eisenbahnzüge gewöhnen.*“

Die Vögel verhalten sich hier gewiss nicht anders als die Pferde, welche sich trotz ihrer anfänglichen Scheu, rasch und gut an die Eisenbahnzüge gewöhnen.

Mit Bezug auf seine in vorerwähntem Artikel gemachten Vorschläge, es möchten gerade die Eisenbahnen dem Vogelschutz dienstbar gemacht werden, hat Liebe ebenfalls Recht behalten. Wie er schon damals ausführte, eignen sich die Eisenbahnen besonders gut dazu. Ihre Anlagen befinden sich unter ständiger Aufsicht. Sie können nicht durch jedermann betreten werden. Namentlich die Buben bleiben ihnen fern.

Schöne Erfolge sind in dieser Beziehung erzielt worden.

*) „Die Eisenbahnen und unsere Vogelwelt“. Liebe's Ornithologische Schriften, pag. 14. — Abdruck aus „Monatsschrift des Sächsisch-Thüringischen Vereins für Vogelkunde und Vogelschutz.“

Schon Liebe*) konnte im Jahre 1882 von dem prächtigen Resultat an der Gera-Eichlichter-Eisenbahn berichten, wo im Sommer 1882 auf 20,469 Meter Hecken 701 Vogelnester zu finden waren. Mithin entfiel auf je 29,2 Meter Hecken je ein Nest.

Auch in der bekannten Schrift „Der gesamte Vogelschutz“ von Freiherr von Berlepsch wird vorstehendes Beispiel erwähnt und noch das weitere beigefügt, dass bei Paderbon in Westfalen in einer zirka 500 Meter langen Fichtenhecke 30 Nester gefunden wurden.**)

Auch andere Autoren halten die Eisenbahnen mit Bezug auf die Vogelwelt nicht für schädlich, sondern unter Umständen für nützlich.***)

In der Schweiz dürfen wir somit guten Mutes dem etwaigen Erfolg der Eingabe unserer Gesellschaft für Vogelkunde und Vogelschutz sowie der Naturschutzkommission an die Eisenbahnverwaltungen betreffend den Hecken den Bahnliesen entlang entgegensehen, ohne befürchten zu müssen, dass vogelmörderische Lokomotiven jeder Vermehrung der Vögel hinderlich sein würden.

Ein Vogelkundiger wird übrigens solche Befürchtungen nie ganz teilen können, wenn er seine Kenntnisse über das Leben der verschiedenen Vögel ernstlich zu Rate zieht.

Nur zu ängstliche und eifrige Vogelschützer können sich durch solche Nachrichten alarmieren lassen. Immer gültig bleibt Professor Dr. Liebe's Leitsatz: *„Lernet erst das Leben der Vögel genau kennen, wenn Ihr sie mit rechtem Erfolg schützen wollt.“*

Ohne die Hilfe der Vogelkunde würde der Vogelschutz zu leicht auf Irrwege geraten.

Anmerkung der Redaktion. Es wurde auch behauptet, dass durch die Erschütterung, welche vorüberfahrende Eisenbahnzüge verursachen, die Eier der in der Nähe befindlichen Vogelnester verderbt würden. Die Embryonen oder die in der Entwicklung begriffenen Jungen sollen absterben! Solange die Beweise nicht erbracht werden können, gehört diese Behauptung in das Reich der Fabel.
K. D.

*) „Die Gera-Eichlichter-Eisenbahn“. Liebe's Ornithologische Schriften, pag. 52. Aus „Monatsschrift des Deutschen Vereins zum Schutze der Vogelwelt“, 1883, Seite 89.

**) Haus Freiherr von Berlepsch „Der gesamte Vogelschutz“. Neunte Auflage, Seite 37.

***) Dr. Marshall: „Vogelschutz“ in „Natur“ (Leipzig), 1910, pag. 156.