

Birds of the Western Palearctic Bd.1, 1977), für Nordamerika mit August bis September, wobei Palmer (Handbook of North American Birds Bd.1, 1962) allerdings darauf hinweist, dass Nichtbrüter und Vögel mit Brutverlusten bereits im Juli beginnen können. Auch Bezzel (Kompendium der Vögel Mitteleuropas, Nonpasseriformes, 1985) vermutet einen früheren Mauserbeginn bei Nichtbrütern. Das Naturhistorische Museum Basel hat von J. Huber, Oberkirch, einen Rothalstaucher erhalten, der am 18. Mai 1982 am Sempachersee tot aufgefunden wurde und eben daran war, die Grossgefiedermauser abzuschliessen. Seine sämtlichen Hand- und Armschwingen steckten am Grunde noch in der Hornscheide, die 11. Handschwinge war erst etwa zu 80%, Handschwingen 8–10 zu etwas über 90% ausgewachsen, die übrigen Schwingen hatten ungefähr ihre Endlänge erreicht. Der Vogel – ein ♂, Alter nicht bestimmbar – befand sich im voll ausgebildeten Brutkleid, wobei am ganzen Körper eine mässige Kleingefiedermauser eingesetzt hatte. Eine vorgezogene Mauser der Schwingen gegenüber dem Kleingefieder wurde schon von E. & V. Stresemann (Die Mauser der Vögel, J. Orn. 107, Sonderheft, 1966) als typisch für Lappentaucher beschrieben. Unser Rothalstaucher hat vermutlich am Sempachersee zu übersommern versucht und, da er hier nicht zur Brut schreiten konnte, sehr früh – im Verlaufe des April – mit der Vollmauser ins Schlichtkleid begonnen. Beobachtungen von schwingenmausernden Rothalstachern waren sowohl aus der Schweiz wie auch vom Bodensee bereits bekannt, dabei handelte es sich bisher aber stets um in den Sommermonaten frisch zugezogene Vögel (Schuster et al., Die Vögel des Bodenseegebietes, 1983; Winkler et al., Avifauna der Schweiz II, Orn. Beob. Beiheft 6, 1987).

Raffael Winkler,  
Naturhistorisches Museum, 4001 Basel

### **Bergfinken *Fringilla montifringilla* und Strassenverkehr**

Am 22. Dezember 1986 hielten sich an der stark befahrenen Seestrasse zwischen Greifensee und Niederuster, die teilweise durch ein Buchenwäldchen, teilweise diesem entlang führt, ungeheure Scharen von Bergfinken auf. Viele suchten auf dem Waldboden nach Bucheckern, doch ganze Trupps bevölkerten auch die Strasse selbst. Ihr Verhalten war dadurch gekennzeichnet, dass sie von den Autos überhaupt keine Notiz nahmen. Selbst wenn ein Autolenker seine Fahrt bis auf Schrittempo verlangsamte, wichen die Vögel nicht aus; hielt er an, verharteten die Finken vor, neben oder sogar unter dem Auto.

Es stellt sich die Frage nach dem Grund dieses Verhaltens. Rudolf Schapper (Orn. Beob. 83:

142–145, 1986) schildert eine Beobachtung vom 21.1.1970 in Evillard BE, wonach er beim Austreten von Futter von einem Schwarm Bergfinken buchstäblich angefliegen und bedrängt wurde. Einzelne Vögel wagten sich bis zwischen seine Stiefel vor, so dass er sich aus Furcht, einen von ihnen zu zertreten, kaum mehr zu bewegen wagte. In dem von mir beobachteten Fall ist das Verhalten der Bergfinken auf der Strasse kaum darauf zurückzuführen, dass sie ausgehungert gewesen wären. Erstens lagen auf der Strasse nicht einmal Reste von Nahrung, und die Vögel standen meist einfach auf der Strasse herum, ohne Nahrung zu suchen, und zweitens waren die tödlich verunglückten Vögel, die ich zur Untersuchung an die Vogelwarte Sempach sandte, in einem sehr guten Ernährungszustand. Das durchschnittliche Gewicht betrug für ♂  $29,0 \pm 1,9$  g ( $n = 46$ ), für ♀  $26,6 \pm 2,2$  g ( $n = 40$ ). Dies entspricht einer Fettreserve von 5,2 g bzw. 4,0 g (Jenni & Jenni-Eiermann, Ardea, im Druck).

Ich kann mir die vollständige Nichtbeachtung der zirkulierenden Autos durch die Bergfinken nur dadurch erklären, dass viele von ihnen aus Gebieten im Norden stammen, wo es weder Strassen noch Autos gibt, so dass sie nie gelernt haben, sich den Gefahren des Strassenverkehrs zu entziehen. Möglicherweise ist auch das von Schapper (l.c.) geschilderte Verhalten von Bergfinken, die am 22.2.1978 in Frinvillier BE zu tausenden auf der Strasse niederzogen, weniger auf Fatalismus infolge Hungers zurückzuführen als eben auf die Tatsache, dass vielen der Finken Autos als Gefahrenquelle weitgehend unbekannt sind.

Auffallend in dem von mir beobachteten Fall war, dass die Betätigung der Hupe das einzige, dann aber absolut sicher wirksame Mittel war, die Vögel von der Fahrbahn zu vertreiben. Auch Schapper berichtet, dass akustische Signale wie fallende Zweige oder Hundegebell die Vögel sofort alarmierten. Wenn die Hupsignale die Finkenschwärme auf und neben der Strasse zum Auffliegen brachten, überquerten sie die Fahrbahn oft so niedrig, dass es zu Kollisionen kam, wenn nicht sehr langsam gefahren wurde. Die Gemeindeverwaltungen von Greifensee und Uster brachten deshalb an beiden Enden der von Bergfinken bevölkerten Strecke improvisierte Warntafeln an, mit der Bitte, das Tempo zu reduzieren und Hupsignale abzugeben. So «falsch» sich die verkehrsungeübten Bergfinken den Autos gegenüber verhielten, so wenig passte übrigens ihr Verhalten in das Erfahrungsbild und das Denkschema der Autofahrer. Sie sind es gewohnt, dass Vögel die Strasse verlassen, wenn man mit dem Wagen kommt. Der Strassenverkehr forderte deshalb unter den Bergfinken zahlreiche Opfer. Ich sammelte im Laufe des Tages 90 tote Vögel ein, nicht gerechnet jene, die vollständig zertotzt oder zermalmt waren und sich für eine Untersuchung nicht mehr eigneten.

Diethelm Zimmermann,  
Wildsbergstrasse 4, 8606 Greifensee