

# Ornithologische Monatschrift.

Herausgegeben vom

Deutschen Vereine zum Schutze der Vogelwelt e. V.

Zugleich Mitteilungen des Bundes für Vogelschutz (E. V.), des Deutschen Bundes für Vogelschutz (E. V.), des Vereins Jordsand (E. V.).

Begründet unter Leitung von E. v. Schlechtendal,  
fortgesetzt unter Leitung von W. Thienemann und K. Th. Liebe.

Ordentliche Mitglieder des Deutschen Vereins zum Schutze der Vogelwelt zahlen ein Eintrittsgeld von 1 Mark und einen Jahresbeitrag von zehn Mark und erhalten dafür in Deutschland und Oesterreich-Ungarn die Monatschrift postfrei zugesandt.

Schriftleitung:  
Prof. Dr. Carl R. Hennicke  
in Gera (Reuss).

Die Ornithologische Monatschrift ist Eigentum d. Deutschen Vereins zum Schutze der Vogelwelt. Zahlungen werden an das Post-scheckkonto Amt Leipzig No. 6224 erbeten. Geschäftsführer des Vereins ist Herr P. Dix in Gera-Reuss, Laasener Strasse 15.

Kommissions-Verlag der Creutzschen Verlagsbuchhandlung in Magdeburg.  
Preis des Jahrgangs von 12 Nummern 12 Mark.

■ Nachdruck nur mit Genehmigung gestattet. ■

XLV. Jahrgang.

März 1920.

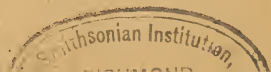
No. 3.

## Fliegerbeobachtungen über die Höhe des Vogelflugs.

Von Dr. Hugo Weigold,

Vogelwarte der Staatlichen Biologischen Anstalt zu Helgoland.

Für die Vogelzugforschung ist die Frage, in welcher Höhe die Vögel größere Strecken zurücklegen, von allergrößter Wichtigkeit. Früher hat man gern an außerordentliche Höhen geglaubt, weil man sich damit manches Rätsel des Vogelzugs aufs einfachste erklären konnte und weil man früher überhaupt lieber an das Außerordentliche, Ungewöhnliche glaubte als in unserer heutigen nüchternen Zeit. Der Begründer der Vogelwarte Helgoland, Gätke, ist nicht zum wenigsten gerade durch seine überraschenden Angaben über ungeheure Schnelligkeit und Höhe des Wanderfluges beim großen Publikum berühmt geworden. Bei den Wissenschaftlern freilich hat er in diesem Punkte sehr viel Widerspruch gefunden, freilich anfangs auch hier und da Zustimmung. So hat sich ein umfangreiches Schrifttum über die Frage entwickelt. Besonders v. Lucanus hat der Frage sehr viel Zeit gewidmet und hat sich bemüht, ganz exaktes Beobachtungsmaterial beizubringen, das er sich natürlich nur von den Luftschiffern holen konnte, denn alle Beobachtungen von der Erde aus sind sehr großen Fehlern ausgesetzt. Das Ergebnis all dieser Untersuchungen war, daß der Vogelflug sich im allgemeinen unterhalb 400 m abspielt, meist



noch niedriger. Nur Raubvögel, Störche, eine Lerche und höchst ausnahmsweise Krähen wurden höher angetroffen.

Nun lagen bisher verhältnismäßig sehr wenig positive Beobachtungen vor, d. h. solche, bei denen der Beobachter mit dem Vogel in annähernd gleicher Höhe war, so daß Schätzungsfehler nach Möglichkeit wegfielen. Durch die außerordentliche Entwicklung der Fliegerei ist nun aber eine viel größere Möglichkeit zu solchen Beobachtungen gegeben als früher, wo nur Frei- und Fesselballone in Frage kamen. Darum erließ ich in Nr. 3, Jahrgang I der Zeitschrift „Flug und Luftschiffahrt“ (1919) einen Aufruf mit der Bitte, Beobachtungen über die Höhe des Vogelflugs mitzuteilen. Dieser Aufruf wurde auch in der Ostwacht vom 25. Oktober 1919 abgedruckt und dienstlich von der Inspektion der Fliegertruppen in Berlin-Charlottenburg und der Nordseefliegerabteilung in Wilhelmshaven verbreitet. Leider kam der Aufruf reichlich spät, da die Hauptmenge der Flieger ja bereits entlassen und nicht mehr gut zu erreichen war. So war das Ergebnis geringer als man bei der geistigen Regsamkeit gerade der Flieger hätte erwarten können. Das mag verschiedene Gründe haben; wie gesagt, ist nur mehr ein kleiner Teil der Flieger und Beobachter, die es im Kriege gab, erreichbar, dann lenkt die Not der Zeit von höheren Interessen ab, der Mann der Tat greift erfahrungsgemäß auch nicht gern zur Feder, und zudem hatte man im Kriege meist an anderes zu denken als an Vogelbeobachtungen. Und endlich ist ein Hauptgrund auch der, daß es in der Tat sehr selten Gelegenheit zu geben scheint, in größeren Höhen Vögel zu beobachten, negative Beobachtungen hält man aber der Mitteilung nicht wert, weil mancher auch denkt, es liege vielleicht nur an seiner Unaufmerksamkeit, wenn er nichts gesehen habe.

Bei den Ballonbeobachtungen gab es immer den Einwand, daß die Vögel den Ballon fürchteten und von weitem auswichen. Dieser Einwand besitzt dem Flieger gegenüber wenig Berechtigung, denn der hat immer wieder Gelegenheit zu beobachten, wie wenig die Vögel sich beeinflussen lassen oder wie wenig ihnen etwaige Angst und Fluchtversuche der übergroßen Schnelligkeit des Flugzeugs gegenüber helfen. Wenn wir es nicht schon durch direkte Messungen der Vogelwarte Rossitten gewußt hätten, daß die meisten Vögel in der Stunde nur

60 bis 90 km fliegen, so hätte es uns jeder Flieger sagen können, daß es keinen Vogel gibt, den er selbst mit einem langsamen Wasserdoppeldecker bei 120 km nicht einholen könnte. Ich habe das selbst an allen möglichen Wildgänsen und Enten, Strandvögeln, Möwen, Krähen u. a. ausprobiert, alle konnten sich nur vermöge ihrer größeren Wendigkeit, nicht aber durch Geschwindigkeit retten. Meist überrascht offenbar das heranstürmende Flugzeug trotz seines Lärms den Vogel, der wohl die Geschwindigkeit mangels Erfahrung nicht richtig einschätzen kann. Habe ich doch selbst in 2300 m Höhe über Helgoland gesehen, wie ein Turmfalk, einer der besten Flieger, sich durch unsern Wasserdoppeldecker überraschen ließ, ohne daß wir ihn selber vorher gesehen, also verfolgt hätten. Da wir mit ihm im unendlichen Luftmeer allein waren, hätte er sich doch wahrlich bei dem Lärm, den wir machten, rechtzeitig drücken können. Dieser und ein weiter unten berichteter Fall beweisen, daß man die Seltenheit der Beobachtungen von Vögeln in großer Höhe wohl zum Teil auf die Schwierigkeit für den Flieger, das winzige Objekt in dem grenzenlosen, anhaltslosen, rasend schnell vorbeiwirbelnden Luftozean zu sehen, nicht aber auf die Scheu der Vögel zurückführen kann. Beim Ballon wäre das Umgekehrte eher möglich, da kann der Vogel eher ausweichen, aber der Beobachter kann auch unendlich besser beobachten. Uebrigens liegt auch eine Beobachtung nach Flugingenieur Bayer vor, wo ein Schwarm Krähen in 150 m Höhe auf einen fahrenden Zeppelin gestoßen hat wie auf einen Uhu, so daß die Besatzung befürchtete, die tollen Vögel könnten die Hülle mit den Schnäbeln durchstoßen. Freilich sind auch die Rabenvögel die geistig anpassungsfähigsten von allen, sie lernen am schnellsten unterscheiden, was gefährlich und was ungefährlich ist.

Aus alledem ergibt sich, daß allen Fliegerbeobachtungen, auch wenn sie negativ sind, trotz der Beobachtungsschwierigkeiten ein recht hoher Beweiswert innewohnt. Und darum sind die eingegangenen Mitteilungen wohl wert, wörtlich angeführt zu werden.

Das Auflösungskommando der Flieger 22 in Brieg meldet: „Nach Umfrage bei sämtlichen unterstellten Verbänden sind keine Beobachtungen über Vögel in der Luft gemacht worden.“ Dazu möchte ich bemerken, daß jeder Flieger möglichst bald eine sichere Höhe



aufsucht, die selten unter 100 m liegt, meist höher. Er springt also geradezu aus der Schicht heraus, in der die Vögel im allgemeinen herumfliegen. Ferner hat er bei diesem Abflug gut aufzupassen und keine Zeit auf Vögel zu achten, er sieht sie hier unten auch schlecht gegen den farbigen Untergrund, und hält es überdies für selbstverständlich, daß hier unten Vögel herumfliegen. Weiter oben aber, wenn er mit sich allein ist, sieht er in der Tat keine Vögel mehr. Das ist durchaus glaubhaft.

Die erste Seefliegerabteilung, Flugstation Köslin, meldet: „Beobachtungen sind von den hier befindlichen Fliegern nicht gemacht worden, mit Ausnahme eines Adlers in 1600 m Höhe über Cypem im Mittelmeer auf einem Aufklärungsfluge im August 1918.“

Die Abwicklungsstelle des Seeflugzeugversuchs-Kommandos in Warnemünde meldet: „Ein Flieger hat am 7. Oktober 1919, vormittags 10.30 Uhr, auf einem Fluge von Warnemünde nach Kiel in 2200 m Höhe über den Wolken eine größere Anzahl Vögel, ähnlich den Schwalben, angetroffen. — Ein zweiter Flieger sah bei einem Fluge über der Ostsee eine alleinfliegende Wildente in 800 m Höhe.“ — Wie schade, daß der zweite Flieger seine höchstwichtige und interessante Angabe nicht näher spezialisiert hat. Nach früheren Ballonversuchen und allem, was man sonst weiß, fliegt kein Vogel freiwillig über den Wolken, also außer Sicht der Erde. Natürlich wird er sich aus zerfetzten Wolken mit zahlreichen Durchblicken auf die Erde ebenso wenig machen als der Flieger. Offenbar liegt hier ein solcher Fall vor. Wenn man wirklich einmal Vögel über unabsehbarer dicker, lückenloser Wolkenschicht anträfe, die offenbar unbeirrt einen festen Kurs verfolgen (welchen ??), so wäre das von unschätzbarem Wert, denn es würde bedeuten, daß wenigstens die betreffende Art einen Ortssinn, Richtungssinn besäße, der uns mangels jeder Parallele in unserem Organismus rätselhaft wäre und der von einem ganz andern Sinnesorgan als den uns bekannten regiert werden müßte. Die populäre Anschauung arbeitet immer mit der Ausnahme eines solchen Sinnes, wenn sie sich die Rätsel des Vogelzugs erklären will. Die exakte strenge Wissenschaft kommt bisher ohne die Annahme eines solchen Sinnes auch nicht durch, aber sie muß in der Forschung von dieser Annahme als Baustein

so lange absehen, als noch keine unwiderleglichen Beobachtungen für ihre Wirklichkeit vorliegen. Nach allem, was wir wissen, muß der Vogel in Sicht der Erde bleiben, tags wie nachts, wenn er sich zurechtfinden soll. Diese Beobachtung ist die erste, die in andere Richtung deutet. Daraus ergibt sich, wie verantwortlich jede Beobachtung dieser Art ist. Sie haben über nichts weniger zu entscheiden als über das Vorhandensein oder Nichtvorhandensein eines mystischen Sinnes. Es kommt alles an auf die Beobachtungsfähigkeit und exakte Wiedergabe der Beobachtung. Der springende Punkt ist: ist es denkbar, daß sich der beobachtete Vogel nach Durchblicken durch die Wolkendecke orientiert? Macht es den Eindruck, daß er sich nur über die Wolken verirrt hat, und sich nicht traut, durch sie hinunterzustoßen, oder daß er unbeirrt seinen Kurs weiter verfolgt? Weht ein stetiger Wind, nach dem er sich orientieren könnte? Sind Sonne, Mond oder Sterne sichtbar, so daß man schließen müßte, daß er sich danach orientiert? Fragen von allerhöchster grundlegender Wichtigkeit, würdig der besten schärfsten Beobachter unter den Fliegern! Und wohl auch von größtem Interesse für sie, denn wer unter ihnen hätte kein Mitgefühl mit den winzigen befiederten Kollegen, die ohne Kompaß Weltflüge über ganze Erdteile weg jedes Jahr zweimal unternehmen, wie sie der Mensch eben erst zum ersten Male fertiggebracht hat und als höchste Errungenschaft seines Geschlechts preist?? — — —

Vizefeldwebel und Flugzeugführer Schröder in Allenstein schreibt: „Auf dem Fluge von Elbing nach Königsberg traf ich anfangs Mai 1919 in ungefähr 1000 m Höhe zwei Vögel, welche nebeneinander nach NO dem Frischen Haff zuflogen. Zu welcher Gattung sie gehörten, konnte ich nicht mit Bestimmtheit sagen. Meiner Ansicht nach waren es Schwäne. Es ist das erste Mal gewesen, daß ich in dieser Höhe bei allen meinen zirka 3000 Flügen Vögel angetroffen habe.“

Leutnant Viereck, Beobachter, schreibt: „Im April 1917 über Laon in 2200 m zwei Vögel von ungefähr Entengröße genau beobachtet. Sonst nur Krähen bis 250 m. Das ist alles, trotzdem ich seit Mai 1916 bis Mai 1919 fliege, meist Höhenflüge bis 6000 m. Von der Erde aus sah ich einmal über Potsdam in mindestens 600 m

Höhe einen Winkelzug von 10 + 8 Kranichen oder Gänsen im Mai 1919.“

Flieger M. J. Limbach in Berlin schreibt: „Es war im April 1920. Ich flog an einem schönen klaren Tage von Berlin nach Warnemünde mit zwei Passagieren. Gegen 10.30 Uhr vormittags passierten wir den Müritzsee in Mecklenburg in einer Höhe von 1800 m. Groß war mein Erstaunen, als ich in gleicher Höhe vier Störche in östlicher Richtung fliegen sah. Dieselben waren so nahe, daß ich bequem mit einer Schrotladung Erfolg hätte haben können. Die Tiere verhielten sich vollkommen ruhig und gingen nicht von ihrem Kurs ab, obwohl ich angenommen hatte, daß sie durch das Erscheinen des Flugzeuges gestört würden. Ich machte nunmehr meine Passagiere auf diese Seltenheit aufmerksam, doch schienen sich diese des seltenen Auftretens von Vögeln in so großer Höhe nicht bewußt zu sein, was aus ihren gleichgültigen Mienen hervorging. Mir wurde es ganz froh zu Mute, in diesem eintönigen Luftmeer noch andere Lebewesen zu wissen. Außer diesem beschriebenen Falle habe ich noch einmal einen Sperber in 500 m Höhe nahe der Stadt Halle und eine Lerche in 600 m Höhe bei Gotha gesehen. Ich muß offen gestehen, daß diese Fälle, wo Vögel sich in großer Höhe aufhalten, sehr selten sein dürften, denn während meiner gesamten Flugtätigkeit (1911—1919) sind das die einzigen Erlebnisse meinerseits.“

Herr Franz Hermann in Köln-Vingst schreibt: „Teile Ihnen mit, daß ich von 1914—1918 im Dienste der I. Seefliegerabteilung in Nord- und Ostsee geflogen bin, jedoch nie in größeren Höhen Vögel beobachten konnte. Bis 300 m habe ich Schwäne häufiger angetroffen und am 7. Juni 1917 gegen 3 Uhr nachmittags beobachtete ich einen Schwarm Schwäne ca. 10 km SW von Bornholm in ungefähr 500 m Höhe, südlich fliegend, welche aber beim Nahen des Flugzeuges tiefer gingen und Kurs nach NO änderten.“

Flugzeufführer stud. ing. W. Möller in Charlottenburg schreibt: „In Erwiderung Ihrer Anfrage erlaube ich mir, Ihnen meine Beobachtungen über die Flughöhe der Vögel mitzuteilen. Während des Krieges war ich ca. anderthalb Jahre Aufklärungsflieger in den Südogesen. Fast sämtliche Flüge gingen mindestens bis 5000 m Höhe (meistens höher). Während der ganzen Zeit habe ich scharf auf Vögel



geachtet, da mir einmal nach dem Start, als meine Aufmerksamkeit anderweitig in Anspruch genommen war, plötzlich eine Krähe in ca. 180 m Höhe in die Spanndrähte geriet. Die größte von mir beobachtete Höhe eines Vogels war 390 m im September 1918. Die Art vermag ich nicht anzugeben, doch schätzte ich sie auf etwas mehr als Krähengröße. Die allgemeine Grenze lag etwa bei 170 m Höhe.“

Hierzu möchte ich bemerken, daß es auch einem Flugzeug über dem überaus vogelreichen Watt bei Sylt geschehen ist, daß beim Durchrasen eines Entenschwarmes eine davon in den Spanndrähten hängen blieb. Im allgemeinen bringen es die Gänse und Enten, auch nach meinen eigenen Beobachtungen, fertig, eben noch rechtzeitig nach der Seite auszuweichen, sie sind eben dank ihrer Kleinheit viel wendiger in der Kurve als das Flugzeug.

Ein Helgoländer Flieger sah am 1. September 1918 halbwegs zwischen Tönning und Helgoland über dem Meere eine Schar von etwa 30—40 Vögeln in Keilformation, etwa 500—1000 m abseits vom Kurs des Flugzeuges in 750—800 m Höhe auf Helgoland zufliegen. Sie ließen sich nicht stören. — Um diese Jahreszeit kommen für ein solches Benehmen am ehesten Brachvögel (der große *Numenius arquatus* und der kleine *Numenius phaeopus*) in Frage, für Enten ist es zu früh, noch größere Vögel waren es nicht, kleinere, wie Goldregenpfeifer wären vielleicht auf solche Entfernungen nicht gesehen worden, Austernfischer ziehen viel um diese Zeit, aber die ziehen wohl stets unmittelbar über dem Wasser hin.

„Leutnant Glas sah 1919 im Mai über der Jade einen Storch in 300—400 m, sonst hat er nie einen Vogel in größeren Höhen (als wenige hundert Meter) gesehen.“

Oberleutnant Busse sah im Oktober im Kriege zwischen dem Saaler und Wyker Botten in Meklenburg in ca. 2000 m Höhe Schwäne in Dreiecksformation, und Bussarde und Falken sah er über Mecklenburg, wo sie häufig sind, gar nicht selten in „enormen Höhen“ (also 2000—4000 m, da es sich um schwersteigende Wasserflugzeuge handelt).

Ein Helgoländer Fliegermatrose sah im März 1917 in Hage bei Norden (Ostfriesland) einen großen Vogel, wahrscheinlich einen Bussard,

in etwa 3200 m Höhe, was ihm wegen der Seltenheit solcher Begegnungen im Gedächtnis geblieben sei.“ —

Diese Reihe äußerst wertvoller Beobachtungen erlaubt wohl mit ziemlicher Zuverlässigkeit einige Schlüsse zu ziehen. Danach erheben sich Krähen selten über 200 m, doch wurden welche angetroffen in 180 bis 250 bis 390 und ausnahmsweise (nach Lucanus, günstige Luftströmung ausnutzend) bis 500 m. Dieses Verhalten kann man als das normale aller kleineren Tagvögel bezeichnen. Nach den Beobachtungen der Vogelwarten wechselt aber die Höhe sehr nach der Witterung und dem Winde. So ziehen Drosseln über dem Meere bei günstigen Verhältnissen 300—500 m hoch, ebenso viele Strandvögel. Größere Höhen sind nach Gätke die Regel, aber positive Beobachtungen liegen dafür nur in Ausnahmefällen vor. Schwalben und Mauersegler halten sich nach Beobachtungen von der Erde aus an die obere Grenze des angegebenen Luftraumes (100—500 m), an einem Tage mit unerhört starkem Seglerzug traf ich oberhalb 200—3500 m über Helgoland trotzdem keinen. Aber die obige Beobachtung von 2200 m deutet auf Dinge, die wir noch nicht wissen und ist darum überaus wichtig, auch wenn es sich nicht um Schwalben oder Segler, sondern um gewisse im Fluge schwalbenartig aussehende Strandvögel (Totaniden) handeln sollte. Die Lerche kennt jeder als Hochflieger, nach den vorliegenden Daten klettern sie an ihren Liedern bis 600 und nach einer früheren Beobachtung bis 1400 m empor. Das ist aber sicher nur beim Singfluge der Fall, denn auf dem Zuge sieht man sie fast immer ganz niedrig, gerade auch über dem Meere. Notorsche Hochflieger sind die Raubvögel (und natürlich erst recht die bei uns fehlenden Geier). Diese Vögel sind vollendete Flieger, die sich in der Luft so wohl fühlen, daß es eine Aeufferung des Wohlbefindens ist, wenn sie sich emporschrauben und in der vollkommensten Beherrschung der Luft schweben. Sie können das um so mehr, als sie es meisterhaft verstehen, jede Luftströmung im Segelflug auszunützen, so meisterhaft, daß unsere besten Flieger vor Neid blaß werden, wenn sie einen Adler oder Bussard sich mühelos, fast ohne eine Feder zu regen, hochschrauben sehen. Die Natur sorgt immer dafür, daß das Lebensnotwendige auch angenehm ist, Lustgefühle erregt. Für die Raubvögel ist große Höhe erforderlich,



um einen möglichst großen Raum nach Beute zu durchspähen. Dazu haben sie ja auch die besten Augen der Welt. Bei den Geiern ist das alles ins Extreme getrieben, darum fliegen sie auch am höchsten, und wenn erst einmal über Afrika so herumgeflogen wird wie über Europa, dann werden wir auch hören, daß man Geier in 4000 und 5000 m angetroffen hat, während bisher der Rekord ein Adler in 3000 m ist und ein Bussard in 3200 m. Die übrigen Angaben sind nach dem Vorstehenden: Adler in 1600, Bussard in 900 und öfters zwischen 1000 und 3000, Turmfalk in 2300, Sperber in 500 m. Uebrigens wandern keineswegs alle Raubvögel in großen Höhen, kleinere, wie Wander-, Turm-, Baum-, Zwergfalk, Habicht, Sperber und Weihen, ziehen in geringerer Höhe. Die Tatsache, daß ich einen Turmfalken auf dem Zuge in 2300 m Höhe antraf, war wohl mehr auf das sehr schöne, heiße Wetter zurückzuführen, das den Spieltrieb während einer Rast auf dem ja dann alles andere als eiligen Zuge auslöste. Natürlich spielt auch das Wetter eine große Rolle. Bei heißem Wetter mit aufsteigenden Luftströmen ist ja das Hochfliegen leichter.

Umgekehrt ist es bei den Wasservögeln, Schwänen, Gänsen und Enten, und bei den Kranichen und Störchen. Es scheint, daß sie auf dem Zuge, aber nur dann, sehr hoch fliegen, so sind die obigen Angaben zu verstehen: Storch: 300—400, 900, 1800 m; Wildschwäne: oft bis 300, 500, zweimal 1000 und einmal 2000 m, Wildgänse: mindestens 600 und endlich Wildenten 800 und 2200 m. Es ist wohl kein Zufall, daß diejenigen Vögel, die nach unserem heutigen Wissen geistig hochstehen (Kranich, Storch, Wildgänse), ihren Wanderflug in großen Höhen (und fast immer in Dreiecksformation) ausführen. Wahrscheinlich spielt bei ihnen der bloße Instinkt nicht allein die beherrschende Rolle, sondern der Geist arbeitet mit. Bei diesen Arten deutet alles darauf hin, daß die Alten den Jungen den Weg zeigen, daß die Wegkenntnis also durch Tradition überliefert wird, was bei den meisten kleineren Vögeln bestimmt nicht der Fall ist. Jeder Flieger aber, der bewußt seinen Weg sucht, wird hoch fliegen.

Wir haben auch gesehen, wie sehr die Lebensweise bei der verschiedenen Flughöhe mitspricht. Weihen und Bussarde stehen sich sehr nahe, aber es hat wohl noch nie jemand eine Weihe hoch fliegen

sehen, während beim Bussard sein Zug in riesigen Höhen allbekannt ist (nur daß das „riesig“ heute weniger, halb mal so viel bedeutet wie zu Gätkes Zeiten!).

Die erwähnten geistig hochstehenden Vögel suchen wohl auch günstigere Luftschichten auf, wo der Wind in ihrer Zugrichtung weht, wenn es möglich ist. Bei dem einzigen Fall, wo man Krähen in 500 m Höhe antraf, war ganz offenbar derselbe Grund vorhanden. Es liegt der Krähe offenbar nicht, hoch zu fliegen, aber vielleicht erklärt sich die Ausnahme auch gerade dadurch, daß die Rabenvögel relativ sehr intelligente Vögel sind. Der Kolkkrabe als Aasfresser fliegt natürlich viel eher in größeren Höhen, wie jeder Gebirgsjäger weiß.

Das aber wird wohl jeder Flieger und Luftschiffer aus diesen Zeilen gesehen haben, daß jede Beobachtung von ihm, wenn sie gewissenhaft und sorgfältig gemacht ist, von allergrößtem wissenschaftlichen Wert ist, ja daß sie geradezu der Schlüssel zu ganz neuen, uns bisher verschlossenen Gebieten des Tierlebens werden kann. Hoffentlich fühlt sich darum noch mancher Flieger bewogen, seine Beobachtungen, auch wenn sie negativ sind, einzusenden und fortan gut auszuschaun nach befiederten Kollegen in der Luft. Dann werden wir uns Deutsche trotz der geringen uns bleibenden Betätigungsmöglichkeit den Vorsprung bewahren, den wir in der wissenschaftlichen Verwertung des Flugzeugs auf diesem Gebiete gewonnen haben. Bis die wissenschaftlichen Anstalten ihre eigenen Flugzeuge haben, wie es ja sein müßte, werden noch manche Jahre verstreichen, bis dahin aber sollten wir ausnützen, was sich nebenher erzielen läßt. Nur auf solche Weise war es mir ja auch möglich, als der erste wohl, das Flugzeug in den Dienst der Vogelkunde zu stellen. Das habe ich den Nordseefliegern zu verdanken, die vom Oberkommando bis zum Flieger alles taten, um mir bei ihren Dienstflügen nebenbei wissenschaftliche Beobachtungen zu ermöglichen. Doch darüber an anderer Stelle mehr. Aber das eine ist unendlich schade: kaum angefangen, wird das vielversprechende Werk wieder begraben werden müssen, denn der Feindbund verlangt ja bekanntlich Auflösung aller Seefliegerstationen. Und dann wird es auch wieder aus sein mit der „Vogelwarte in der Luft“.

# ZOBODAT - [www.zobodat.at](http://www.zobodat.at)

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Ornithologische Monatsschrift](#)

Jahr/Year: 1920

Band/Volume: [45](#)

Autor(en)/Author(s): Weigold Heinz

Artikel/Article: [Fliegerbeobachtungen über die Höhe des Vogelflugs. 81-90](#)