

Mergus serrator, L., Haubensäger. Mariahof: 30. IV. 4 ♀.
Sterna leucopareia, Natt., Weissbärtige Seeschwalbe. Stadthof: 2. V. 3 St., 8. V. 15–20 St.
Sterna leucoptera, M. und Sch., Weissflügelige Seeschwalbe. Mariahof: 18. V. 4 St.
Sterna nigra, L., Schwarze Seeschwalbe. Mariahof: 16. IV. 2 St.
Larus ridibundus, L., Lachmöve. Mariahof: 15. V.

Larus melanocephalus, Natt.*), Schwarzköpfige Möve. Stadthof: 23. VI. 20 St., 25. VI. 9 St.
Colymbus minor, L., Zwergsteissfuss. Hallein: 20.—27. XI., 1. XII.
 Villa Tannenhof, bei Hallein, im August 1881.

*) Nur auf die ausdrückliche Erklärung des Herrn Beobachters hin, dass keine Verwechslung mit einer anderen Art vorgekommen, habe ich diese Möve hier aufgenommen.



Reise-Erzählungen und Zugvögel-Wanderbericht von der unteren Donau aus dem Vorjahre.

Von E. Hodek.

(Fortsetzung.)

Hier auf der oberen Donau, wie ich sie bis an die Cataracte nenne, ist es uns immer von grossem Werthe, wenn sich die Gelegenheit trifft, von einem bekannten Remorqueur in's Schlepptau genommen und so unserem Ziele um oft recht beträchtliches rascher entgegengebracht zu werden.

Dass die Procedur dieses „Zuschwappels“, wie es die Fischer und Schiffer nennen, nicht immer gefahrlos von Statten geht und wie das forcirte Mitfahren selbst für ein kleineres Fahrzeug geradezu Verderben bringend werden kann, sei mir erlaubt, Ihnen durch Wiedergabe folgender Episode zu veranschaulichen.

Bei der Abfahrt von Čerevič sahen wir von oben den Remorqueur „Baranya“ kommen, zugleich setzte stossweise und von unbestimmter Richtung ein Wirbelwind ein, der nichts Gutes erwarten liess. Trotzdem gelang es uns durch angestrengtes Manöver des Steuers und aller Ruderkräfte, das Dampfschiff richtig anzufahren. Mit enormer Schnelligkeit jagten finstere Wetterwolken einher und im Getöse des Windes und der Wellen konnten wir nicht unterscheiden, ob unsere Zeichen an den Capitain, der, verschiedene Befehle an seine Schiffsmannschaft rufend, am Radkasten stand, von ihm zustimmend oder abweisend aufgenommen wurden. Es war keine Secunde zu verlieren und während die Anderen zum Festmachen sich bereitstellten, der Steuermann den letzten Ruck des Hintertheiles der Vienna gegen die Schiffswand des ersten, hinter dem Dampfer im Schlepptau hängenden Schleppschiffes vollführte, warf uns von eben diesem Schlepper ein Matrose das Tauende zu; es fiel zu kurz und wir befanden uns rasch dem Steuerrade des mit vollem Dampfe stromabwärts gezogenen Schleppers nahe. Hier aber hing eine grosse Holzplatte angekoppelt, die ebenfalls im Nu an uns vorübergesaust wäre, wir mussten uns also hier fassen, denn hinter diesen 2 Schleppschiffen, an denen die Holzplatte hing, starteten uns, durch die Strombiegung noch dazu stark vorgeschwenkt nach unserer Bordseite, die scharfen Bugkanten dreier anderer Schlepper entgegen, unter deren Kiel wir unfehlbar niedergeführt worden wären, falls wir da nicht haften bleiben, denn an ein Ausweichen war bei der kurzen Schleppseldistanz und bei dem Sturme nicht zu denken. Wir fassten also alle an, der Holzbord der Platte fuhr wie vom Dämon geführt, unter unseren Händen vor, Holzsplitter einreissend und Hautstücke mitnehmend; schliesslich hieben 2 Mann einen Bootshaken, sogenannten „Csäger“ drüben ein,

wir andern halfen bei und knapp vor Ende der langen Platte, bei höchster Anstrengung und Aufbieten aller Kräfte, hingen wir festgeentert. Zwei Mann hinübergesprungen und unseren bereit gehaltenen Schiffshaft der Platte um die Rippe geschlungen und noch ein zweiter Hafstrick von unserem Maste aus und die eine Arbeit war gethan, einer, schier fast unabwendbaren Katastrophe waren wir entgangen und flogen mit der Schnelligkeit des Dampfers vorwärts.

Aufathmend wuschen wir unsere Hände und zogen uns gegenseitig vorläufig wenigstens die schwersten, leicht greifbaren Holzsplitter aus den Handflächen, wovon ich selbst die ärgsten Verletzungen hatte. Es war keine Masse zu gewinnen, an ein Verbinden der Wunden zu gehen, denn beim ersten Schritte, den ich auf die fremde Platte hinüber that, um mich von der Verlässlichkeit ihrer Haftung zum Schlepper zu überzeugen, erkannte ich mit Entsetzen, dass nur das eine, schwächere Koppelseil unversehrt war, am anderen starken Taue aber zwei Stränge geborsten waren, nur einer hielt.

Mittlerweile hatte der Sturm, leider auch noch von jener Seite, an der wir hingen, Riesenwellen einherwäzchend, so zugenommen, der niederprasselnde, schwere Regen, verursachte mit ein solches Getöse, dass die Matrosen des Schleppschiffes, denen ich mich durch Zeichen um Hilfe verständlich zu machen anstrengte, mich lange nicht begriffen. Endlich ward uns vom Schlepper ein neues Tau zugeworfen, dieses um unsere eichene Ruderbank und den Mastfuss geschlungen, alles in die Vienna gesprungen und die zweite Hafte zur Platte mit dem Standhammer gekappt, war ein Werk des Augenblickes und wir waren von der Mannschaft des Schleppers nebst unserer Beihilfe durch Haken, noch nicht über die Länge des Plattenschiffes vorwärts gezogen, als ein dumpfer Doppelschlag erfolgte, beide Seile der Platte, von welcher wir uns soeben losgekoppelt, sprangen völlig, sie stellte sich quer und — vom Kiele des mittleren der drei folgenden Schleppschiffe mitten durchschnitten, sah man bald darauf, Bug und Steuer getrennt hinter den Schiffen hervorkommen; eine Demonstration, so greifbar als möglich, wie es beiläufig uns mit Mann und Maus ergangen wäre.

Die Vienna ward an die Büffel des Schleppers gekoppelt, wir genossen wohl eine erhöhte Sicherheit, aber die war nur scheinbar, denn an der hohen Eisenwand des Schleppers brachen sich jetzt mit verstärkter

Wucht die Wogen und wurden davon zurückgeworfen, direct in unsere Barke.

So manche Welle und schliesslich immer häufigere, fetzen direct ins Fahrzeug, das trotz der raschen Vorwärtsfahrt und hochabgezogenem Bug sich zu füllen begann. Das Schöpfen mit „Sess“^{*)} und Töpfen, endlich mit Schaufeln, Kesseln und sogar Hüten, vermochte die Wassermenge nicht mehr zu bezwingen, die von Minute zu Minute ungestümer über Bord schlug. Zum drittenmale während derselben Stunde vor der Alternative stehend, rasch zu handeln oder unterzugehen, wurde auch nicht lange gezaudert. Trotzdem wir fürchten mussten, unter die drei nachfolgenden Schlepper zu gerathen, trotzdem ich freilich (wohl in zweiter Linie) Werth darauf legen musste mit dem Dampfer zugleich die für ihn geöffnete Peterwardener Schiffsbrücke zu passiren und man vor ihr oft lange nützig liegen muss, bis wieder ein Dampfschiff kommt und ihm Raum zur Durchfahrt gemacht wird, stiessen wir nach Lösung der Taue mit einem kräftigen Drucke aller Ruder und sonst freien Hände und Haken vom Schiffskörper ab, zwei bis drei zweifelte Ruderschläge direct dem Winde in die Zähne und schon sauste, unser Steuer streifend, die schwarze Masse des äussersten der drei rückwärtigen Schlepper an uns vorüber, die wir kaum rückzublicken wagten, aber wir und unsere Ladung, vom Boden wohl über 1 Fuss tief im Wasser, waren gerettet. Derselbe Sturm, der uns hier den Untergang bereitet hätte, fetzte uns im raschen Laufe in den Neusatzer Hafen, wo wir, ohne am Ufer von der Brandung zu zerschellen mit einem rasch und mit Nachdruck ausgeführten Manöver der Ruder und des Steuers hinter eine dortstehende Apatiner Getreide-Raczia grössten Calibers schlüpften. Selbst bis in die grosse Zehe nass, wurde raschestens das Wasser, da keines mehr nachkam, ausgeworfen und als nach einer Stunde wieder die Sonne schien, konnte ich constatiren, dass wohl vieles Andere, nicht jedoch die Munition Schaden gelitten.

Während einer zweiten Stunde waren die Kleider am Leibe fast trocken, die Hände verbunden, nachdem vorher noch mancher Splitter entfernt und die Wunden reichlich mit Vogelöl getränkt wurden. Wir waren in derselben Stunde noch die glücklichen Besitzer von guter Darhanya und zwölf Paar Opánken prima Qualität und da vor Sonnenuntergang noch ein Eilschiff die Brücke zum Öffnen nöthigte, konnten wir am selben Tage noch, von gutem Segelwind begünstigt, unterhalb Carlowitz, am Miháljvacen-Walde — freilich schon im Finstern — unser Lager schlagen.

Dann brodelte beim Feuer das Theewasser, Schinken-speck dreht sich am Holzspiesse und — das Ueberstandene ist halbvergessen! Dank dem Vogelöl auf unseren wunden Händen und einiger Müdigkeit schläft auch bis auf Einen — die ganze Sippschaft wie erschossen unterm Zelt.

Semlin liegt, halb am Fusse, halb auf ihm selbst und seinem Hange, dem Uferplateau, das von Carlowitz bis hierher sich verlaufend, gegen die Donau schroff, nach der Save zu sanfter abfällt.

Drüben, ebenfalls am rechten Ufer der Donau, die aber mittlerweile auch schon die Save aufgenommen und eine starke Curve beschrieben hat, liegt Prinz Eugenio's Belgrad, das, vor sich am Stromfuss ein Festungswerk und droben am Felsen eine Citadelle,

ganz wie eine echte Seehafenfestung sich besieht. Die von der Festung südwestlich, terrassenförmig zwischen Gärten und Bäumen grossstadartig bergangebaute Civilstadt und die jenseits so wie gegen Süden zu und wieder thalwärts sich ausdehnenden (ehemals Türken-) Stadtheile versetzen uns unwillkürlich in die seit 1862 entschundene Türkenzeit, denn mit pietätvoll archäologischem Verständnisse^{*)} hat man den verdrängten Türken ihre Minarets nicht nachgeworfen, wenigstens viele nicht. Man wusste wesshalb, denn viele türkische Kaufleute siedeln sich jetzt dort wieder an.

Die Schiffsgeschäftszeit ist eben etwas flau und an der Agentur-Lände der Donau-Dampfschiffahrts-Gesellschaft in Semlin stehen vierzehn Dampfer und von dort gegen Belgrad zunächst dem Ufer in vielen Treffen zu 4—6—10 Stücken aufgefahen, die eben unbeschäftigten leeren Transportschiffe, die Schlepper mit ihren grossen weissen, oft den heterogensten Nummern nebeneinander am Bug.

Das Ganze sieht ungemein stattlich aus, ist auch ein namhafter Schifffahrtsknotenpunkt für Donau und Save. Schade, dass das grosse Gebäude der Gesellschaft in der Stadt Semlin und hier am Ufer nur unbedeutende, ebenerdige Baulichkeiten und Magazine, diese alle aber so glücklich durch Bäume drapirt, im Grünen stehen, dass man recht gut glauben kann, es steckt wirklich noch etwas Grossartigeres dahinter.

Bis hierher gewährten wir nur wenig von der Bewegung, die sonst um diese Zeit im Luftraume von Südosten nach dem Norden zu herrscht. Bloss auf der halbvertrockneten Locker-Inundationsfläche stöberte eine starke Schaar Silberreiher noch nach den Resten, die andere Zuzügler vor ihnen allenfalls verschmähten; schon bei Slankaman aber überholte sie uns und zog eilenden Fluges linea recta östlich, also in verkehrter Frühjahrs-Zugrichtung; schon dieser Umstand gab mir Einiges zu denken. Uebrigens: Eine Schwalbe macht keinen Sommer, eine Reiherschaar in conträrer Richtung streichend, macht keine Regel, trotzdem wir bei Belgrad auf der Mittelinsel dieselbe Gesellschaft wieder donauabwärts streichen sahen, die Save rechts unbeachtet lassend.

Ich bin überzeugt, dass der geehrten Zuhörerschaft die berechtigte Frage auf der Lippe schwebt: „Wer sagt denn Dir, dass es dieselbe Schaar von Lock und nicht eine andere gewesen?“ Das sagen mir die Vögel selbst, und zwar zweideutig; wenn ich etwas später vom Zuge sprechen werde, wird Jedermann diess primitive Wissen völlig klar, nun aber habe ich Eile — die Uhr rückt unbarmherzig stetig vor — nach der Save zu gelangen.

Unsere erste Sorge in Semlin — wenn ich die Save bereisen will — ist natürlich die, ob ein Schiff, und welches von den Remorqueuren oder Frachtschiffen da ist, um uns die ewig lange, 5- bis Stägige Bergfahrt nach Sissek oder Jassenovac hinaufzubugsiren.

Ich registire hier ganz kurz die günstige Fügung, dass wir nach Ankunft bald die „Thetis“ fanden, im Begriffe, nach der Save zu gehen. Ihr liebenswürdiger Capitain machte keine Schwierigkeit, uns an seine „Sohlen“ zu heften, und wir begaben uns noch am Abend zu dem uns bezeichneten Schlepper 430, um mit dem Morgengrauen an seinem rückwärtigen Büffel angekuppelt, Saveaufwärts zu gehen.

^{*)} Ein Sinn, der beim Serben im Allgemeinen, neben seiner Hauptanlage, der Neigung zum Kaufmanne, nicht allzu stark wuchert.

^{*)} Kleine hölzerne Hand-Wasserschöpfer.

Wenn ich die hochgeehrte Zuhörerschaft nicht mit Aufzählung einander ähnlicher Abenteuer ermüde, will ich kurz eines Zwischenfalls gedenken, der ebenfalls geeignet ist, in seiner Drastik zu Nutz und Frommen in ähnlichen Lagen dem Gedächtnisse als Denktzettel eingepreßt zu werden:

Wir ruderten mit der „Vienna“ also noch vor Sonnenuntergang des 2. Mai nach dem genannten Schlepper und vermutheten ihn im vorletzten Treffen der gegen Belgrad zu dort aufgefahrenen leeren Transportfahrzeuge. Es goss in Strömen. Dort angelangt, sahen wir bei einem der unrichtigen Schlepper zu sein — so ein Eisenschiff ist bei 80 Schritte lang — den 430er mit noch 4 anderen seinesgleichen in der letzten Reihe stehen und mussten, oder vielmehr auf Rath des Steuermannes wollten wir uns einfach neben den auswärts in der Reihe stehenden, etwa 100 Meter entfernten Schlepper linanrinnenlassen, um uns dort einfach abzufangen. Ein Manöver, das bei richtiger Besonnenheit am Steuer, eines der alltäglichsten ist. War es nun schon in den Sternen geschrieben, dass uns heuer vom Geschick ein möglichst düsteres Prognostikon für die ganze Reise vorgehalten werde, lag der Grund gerade in der Unbedeutendheit der auszuführenden nautischen Evolution, oder hatten aber im Agentie-Hafen böse Sliwowitz-Geister den offenen Blick des Steuermannes unnachtet, kurz, ich bemerkte schon nach kaum 10 Meter Entfernung vom eben verlassenen oberen Schlepper, dass unser Steuer, mit dem wir, wie immer in ähnlichen Fällen, vorausfahren, eine bedenkliche Schwenkung nach einwärts nimmt. Auf meine, rasch dem Steuermanne zur Aufmerksamkeit mahnende Bemerkung aber erhielt ich die, in seiner überlegenen Würde beleidigt, abwehrende Antwort: „Nur keine unnütze Besorgniss!“ Die hier sehr scharfe Strömung trieb uns so rasch den Schleppern entgegen, der den Regen niederpeitschende Wind half dazu und halb quergestellt, nützte es uns nichts mehr, dass ich in der nächsten Sekunde die Mannschaft, unser Tau zum koppeln schon bereit, an die Ruder jagte, des Steuers angestrengteste Correctur der falschen Richtung blieb nicht mehr ausschlaggebend und ehe ich dieses spreche, erfolgte schon ein derber Anprall, der jetzt völlig quergestellten Barke mit ihrem Steuer an den scharfen Eisenbug des äusseren, mit dem „Kranzel“ an jenen des Nachbarschleppers. Der gute Bau krachte

aber er hielt und während durch unser Aller helfenvollendes Hinzuspringen nach der Bordseite des Anpralles, durch den Strömungsdruck unterstützt, ein beträchtliches Heben des äusseren Bordes erfolgte, fehlte kein Centimeter mehr, und die Barke hätte geschöpft beim geringsten Ruck, durch eine etwa rutschende Munitionskiste, das Brantweinfass oder durch irgend sonst etwas veranlasst. Zum Glücke hatten wir aber gut geladen und von jedem der zwei Schlepper, unsere Gefahr würdigend, sprang wie auf Commando je ein Matrose herbei, reichte über seinen Bug einen langen Bootshaken herab, der unsererseits rasch in die gefährdete Bordwand gerammt und von den Männern oben angezogen wurde. Nun war's möglich, mit unserer Beihilfe der Barke eine wieder halbwegs wassergleiche Stellung zu geben, und das Aergste schien abgewendet, während uns ein neues, sich mittlerweile am Steuer entsponnenes Zwischenspiel in Aufregung versetzte.

Nachdem der Steuermann Ferencz seine eingebildefte Ueberlegenheit so schmählich ad absurdum geführt und keine andere Hilfe sah, sprang nämlich auch er vom niedrigen Steuerdeck hinab in den Raum, um mit den Händen den zu erwartenden Anprall zu vermindern; dabei riss die Strömung das freigewordene lange Steuer ganz zur Seite und der nach der Barkenseite gewendete Steuerarm unseren Schiffskoch Michel über Bord.

Wie jeder echte Apatiner, selbst im ärgsten Strassenkoth, mit Wollsäckeln und Pantoffeln bekleidet, die Pfeife im Munde und die nasse Pudelmütze tief in die Augen gedrückt, hing er, mit Geistesgegenwart den ihm herausschleudernden Arm umfassend, weit auswärts am Steuer. „Mei' P-fei! mei' P-fei!“ hörte man ihm rufen, und auf ihn zustürzend, ihm die Hände zu reichen, musste ich, weiss Gott, lachen.

Der Mann, noch lange nicht dem Tode entronnen, denn Schwimmen hätte hier wenig genützt, hat noch Seelenruhe genug zur Disposition in dieser kritischen Lage — bis an die Hüften im Wasser, von der Strömung arg bedrängt — nach seiner Pfeife zu jammern, die ihm in der rasch beschriebenen Volte, kurz vor den Zähnen abgebrochen, in's Wasser fiel.

Man höre ein weiteres Kunststück unseres wackeren Michel.

(Schluss folgt.)

Literarisches.

E. F. v. Homeyer: Die Wanderungen der Vögel mit Rücksicht auf die Züge der Säugethiere, Fische und Insecten. Leipzig 1881. 8. Eine hochbedeutende Erscheinung der ornithologischen Literatur liegt in diesem Werke vor. Die Ergebnisse der sorgfältigsten Beobachtungen und Forschungen, während eines halben Jahrhunderts mit Eifer und Liebe gesammelt, werden hier geboten. Thatsachen und nicht Hypothesen, das ist das Princip des Verfassers und dieses Princip wird in glänzender Weise durchgeführt. Nachdem die Arbeiten verschiedener Naturforscher, wie Faber, Berthelot, Wallace, Palmón besprochen und einer eingehenden Prüfung unterzogen wurden, behandelt Herr von Homeyer die hochinteressanten und schwierig zu erforschenden Phaenome der Wanderungen der Vögel und die damit in Verbindung stehenden Erscheinungen in äusserst gründlicher und interessanter Weise. Ueber

die Heimat, in ihrem eigentlichen Begriffe, über die Zugrichtung, den die Vögel leitenden Orts- und Richtsinn, die manchmal vorkommenden Rückzüge, die Rast- und Sammelstationen, die wechselnde Ausbreitung u. s. w. werden die wichtigsten Aufschlüsse geboten und überall durch die reichen eigenen Erfahrungen oder durch Beobachtungen verschiedener Forscher begründet. Meisterhaft ist ebenfalls der Abschnitt über die Ursachen der Wanderungen, der ein treffliches Bild dessen gibt, was über diesen, so ausserordentliche Schwierigkeiten bietenden Gegenstand zu erforschen gelungen ist. Unter der Bezeichnung „Locale Zugbeobachtungen“ werden die Zugverhältnisse verschiedener Theile Europas, Asiens und Nordafrikas, über welche genaue Beobachtungen vorliegen, angeführt.

Mit aufrichtiger Freude begrüssen wir dieses für die Wissenschaft so wichtige Werk eines echten Natur-

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Mitteilungen des Ornithologischen Vereins in Wien](#)

Jahr/Year: 1881

Band/Volume: [005](#)

Autor(en)/Author(s): Hodek Eduard

Artikel/Article: [Reise-Erzählungen und Zugvögel-Wanderbericht von der unteren Donau aus dem Vorjahre \(Fortsetzung\) 79-81](#)