

zeigen, so sieht man kleine, unansehnliche Dinger, nicht viel grösser wie Taubeneier. Hie und da erscheint ein Knecht oder wohl gar der gestrenge Herr selbst mit einem Prügel oder der Geissel in der Hand, die Hühner aus dem Garten oder sonst wo, wo sie nicht sein sollen, vertreibend, laut gackernd stieben sie alle auseinander, erst recht auf fremden Boden fliehend, und Nachts verkriechen sie sich in die Winkel der Scheunen und Ställe, wohl auch im Freien auf den Bäumen müssen sie sich ihr Nachtquartier suchen. Auf diese Weise ist es ganz begreiflich, dass nicht der Nutzen, wohl aber der Aerger gross sein muss. Zum Wohlbefinden der Hühner ist allerdings der freie Lauf die erste Bedingung, und wer Grund und Boden um sein Haus genug hat, auch einige Körbe Heu leicht opfern kann, und den Hausgarten gut versichert, thut auch am besten, sie frei laufen zu lassen, aber nur dann, wenn er nicht zu nahe am Wald oder gar zu einzelt haust, weil er sonst viele Verluste durch Raubvögel zu beklagen hätte. Jedenfalls ist aber den Hühnern ein eigener Stall, wenn möglich gemauert, ein hölzerner thut's aber auch, herzurichten, der mit dem jetzt so billigen verzinkten Maschinen-Drahtgeflechte volièrenartig umzäunt werden muss. Eine Höhe von 2 Meter genügt und sichert gegen das Ueberfliegen, und eine Fläche von etwa 50 Quadratmeter für ein Dutzend Hühner wäre wünschenswerth; kann man eine II. Abtheilung für junge Brut noch anbringen, desto besser. Die Hühner müssen nun über die Sommerzeit in dieser Volière internirt bleiben und jeder Grund zu Verdruss und Aerger ist verschwunden. Die erste Anlage kostet zwar etwas, ist aber nicht so theuer, und wenn man die vorher angezogenen gewissen Bedingungen, um die Haushühner sozusagen ertragsfähiger zu machen, auch noch ausführt, so werden sich diese Kosten bald bezahlt machen. Diese bestehen nämlich darin, sich eine Race anzuschaffen, die in unserem Klima sich durch fleissiges Legen grosser Eier und Fleischansatz auszeichnet, und die alten degenerirten unansehnlichen und leistungsunfähigen Hühner dem Messer zu überliefern. Die Ansichten über die beste Landhühnerrace sind zwar verschieden, doch meine Erfahrung geht dahin, dass die französische Houdan-Race am besten entspricht. Es ist ein mittelgrosses, schwarz-weiss gesprenkeltes schweres Huhn, mit einer Kopphaube geziert, sehr zutraulich, genügsam und

den Hof zierend. Es legt grosse, schwere Eier und setzt auch viel Fleisch an, dass ein 2—3jähriges Huhn noch immer einen schönen Braten gibt. Auch brütet es nicht gerne und wird daher nicht abgehalten, des Brutgeschäftes halber viele Wochen lang vom Legen auszusetzen. Es ist rathsam, zu diesem Zwecke sich einige Cochinchina-Hennen, welche die besten Brutmaschinen sind, zu halten — Nur auf vereinsamte und nahe am Walde gelegene Höfe ist das Houdanhuhn nicht empfehlenswerth, weil es vermöge seiner grossen Haube schlecht sieht und leichter eine Beute der Raubvögel wird. Eine Kreuzung von Houdan und Italiener würde hier am besten entsprechen, und würde es überhaupt schon von grossem Nutzen sein, das jetzt gehaltene Landhuhn durch Beigabe eines Houdanhahnes aufzufrischen.\*) Aber nicht allein die Race, sondern auch die Fütterung entscheidet, um die Hühnerzucht ertragsfähig zu machen. Haben die Hühner freien Lauf, so genügen für ein Dutzend täglich zweimal einige Hände voll Mais oder Frucht. Sind sie aber in der Volière, so muss man trachten, ihnen die Stoffe, die sie im freien Laufe finden, zuzubringen. Man sammle also Regenwürmer beim Umstechen im Garten, die Maikäfer etc. verschaffe ihnen frisches Gras und auch einen Haufen Sand oder Bauschutt zum Scharren und Hudern; frisches Wasser darf natürlich nie fehlen und hie und da etwas Knochenmehl, Eierschalen, sowie eine kleine Gabe Salz befördern die Knochenentwicklung, Eierbildung und tragen zur Erleichterung des Federnwechsels bei. Küchenabfälle gibt es auch mancherlei und in einer Bauernwirthschaft auch hie und da übrige Milch, die Hühner sind nicht heikel und für Alles dankbar. Reinlichkeit im Stalle und Stangen zum Aufsitzen, sowie geeignete Plätze für die Nester sind selbstverständlich. Auf diese Weise ist es leicht möglich, 2—3 Dutzend Hühner zu halten, und es ist sicher, dass die aufgewandte Mühe und die Kosten sich wenigstens soweit lohnen, dass man den eigenen Eiverbrauch umsonst hat, was in einer guten Hauswirthschaft schon viel sagen will.

(Vorarlberger Mittheilungen.)

\*) Das Houdanhuhn ist auch unser Lieblingshuhn; doch sehen wir uns verpflichtet, nach den Erfahrungen unserer Zuchtstationen die Plymouth-Rock-Hühner als die für die Bauernhöfe geeignetsten Haushühner zu empfehlen.  
D. R.

## Die Brieftaube in Afrika.

Auszug aus einem Werke des verstorbenen Dr. Chapuis in Verviers.

Derjenige Grad von Civilisation, welcher einem Volke innewohnt, kann genau nach der Anzahl von Briefen bemessen werden, welche im Verkehre cursiren: auch gibt die grössere oder geringere Anzahl von Zeitungen und sonstiger Drucksachen, welche gleichfalls durch die Post zu befördern sind, darüber Aufschluss, auf welcher geistigen Stufe ein Volk sich befindet. Der gegenseitige Gedankenaustausch auf dem Gebiete der Literatur ist einer der mächtigsten Hebel zur Förderung der Civilisation, obgleich es eine Menge von Mitteln gibt, welche zu gegenseitiger Belehrung und Aufklärung eines Volkes beitragen.

Dem 19. Jahrhundert gebührt das Verdienst, vermöge der vielen technischen Erfindungen, wie z. B. Eisenbahnen, Telegraphen, Telephon, Rohrposten etc., das Postwesen zur schönsten Blüthe entfaltet zu haben, doch sind die genannten Beförderungsmittel nur in cultivirten Ländern und civilisirten Völkern in Anwendung zu bringen.

Se. Majestät König Leopold II. von Belgien hat vermöge seines thatkräftigen Eingreifens und seiner pecuniären Opfer zur Förderung der Civilisation in Afrika Bedeutendes geleistet; ihm gebührt, ausser den verschiedenen Gesellschaften zur Erforschung des schwarzen Erdtheils, ein grosser Theil von Anerkennung. Wenn endlich der Anfang gemacht worden ist, die uncultivirten Völker des Innern Afrikas die Wohlthaten der Civilisation geniessen zu lassen, so ist dieser Umstand mit Freuden zu begrüssen: diese Aufgabe kann aber erst voll und ganz gelöst werden, nachdem die nöthigen Verkehrsmittel vorhanden sind.

Gewiss ist es für die Leser von grösstem Interesse, wenn wir, ehe wir näher auf die Frage eingehen, worin die geeignetsten Verkehrsmittel bestehen, welche in Afrika in Anwendung zu bringen sind, eine kurze Beschreibung der Bodenverhältnisse bringen und ferner die Gewohnheiten jener schwarzen Völker in Kurzem berühren.

Die alten Völker kannten von Afrika oder Libyen, wie es die Griechen nannten, nur die nördlich liegenden Länderstrecken, bis späterhin die ungeheuerere afrikanische Halbinsel im Jahre 600 v. Chr. von den Phöniziern im Auftrage des ägyptischen Königs Necho zuerst umschifft wurde.

Die Europäer, namentlich die Portugiesen, versuchten zwar später von der Westseite in den schwarzen Erdtheil hineinzudringen, machten jedoch keine wesentlichen Entdeckungen, da die hohen Küstengebirge ihren Forschungen bald ein Ziel setzten. Wunderbar klingende Fabeln von den im Innern Afrikas hausenden schwarzen Völkern hinderten alle späteren Reisenden, in das Innere des unbekanntes Landes einzudringen; man musste sich lange Zeit hindurch darauf beschränken, nur die Küstländer untersuchen zu können, bis endlich das letzte Jahrzehnt das grosse Binnenland bis auf einen kleinen Theil der Westhälfte Aequatorial-Afrikas der Wissenschaft erschloss.

Schon im Jahre 1486 war es Bartholomäus Diaz bei seinen Versuchen, die grosse Halbinsel zu umschiffen, geglückt, bis an die Südspitze Afrikas zu gelangen; sie erhielt aus diesem Grunde den Namen „Cap der guten Hoffnung“; dagegen blieb es dem kühnen Seefahrer Vasco da Gama vorbehalten, im Jahre 1498, also nach 900 Jahren, ebenfalls um die Ostküste herumzukommen und ganz Afrika zu umsegen. Der nördliche Theil Afrikas wird von der kaukasischen Menschenraçe bewohnt, während mehr südlicher von der Wüste Sahara ab, also in Mittel- und Südafrika bis auf die Südspitze ausschliesslich der Neger zu Hause ist. Die Südspitze, soweit das Capland sich erstreckt, birgt die Hottentotenvölker, von denen abstammend, hier und dort verstreut, sich Ueberreste eines kleinen braunen Zwergvolkes von 1 Meter Grösse finden. Diese wunderlichen kleinen Zwerge sind nomadisirende Jäger und bewohnen das 1000 Meter hoch gelegene Hochplateau Innerafrikas.

Das Christenthum ist in Afrika wenig verbreitet; das ganze Negerland, welches den weitaus grössten Theil dieses Erdtheiles ausmacht, ist der ärgsten Barbarei preisgegeben, es wüthet daselbst die ärgste Tyrannei und der abscheulichste Kannibalismus.

Diese ungeheueren Ländergebiete, welche man gegenwärtig der Barbarei zu entreissen sucht, schliessen von Westen, Süden und Osten mit der Küste parallel laufende hohe Gebirgsketten ein, im Norden bildet die Wüste Sahara die Grenze. Seit den letzten 10 Jahren ist auch das afrikanische Tafelland eingehend erforscht worden; dem Missionär Livingstone, dem Seeofficier Cameron und dem Amerikaner Stanley verdanken wir die Kenntniss von der geographischen Beschaffenheit dieses Hochplateaus des Innern von Afrika. Riesige Seen mit breiten Strömen abwechselnd durchziehen das über 1000 Meter hoch gelegene innere Tafelland und ergiessen ihre Wasserfluthen vermittelst 32 Cataracten in das atlantische Meer hinab. Ohne Zweifel ist die Ueberwindung dieser für Verkehrsverhältnisse so widrigen Terrainverhältnisse mit ungeheueren Schwierigkeiten verknüpft; schon eine Menge Europäer sind ihrem Forschungstrieb zum Opfer gefallen, weshalb voranzusetzen ist, dass die Einführung von Eisenbahnen und Telegraphen quer durch Afrika vorläufig noch eine Frage der Zeit bleiben muss.

Vielleicht könnte man durch Legung unterirdischer Telegraphendrähte eine Communication herstellen, doch erfordert deren Ausführung, neben ungeheuren Kosten, horrende Arbeitskräfte; abgesehen von der Frage, ob das felsige Terrain ein Eindringen in den harten Erdboden überhaupt gestattet. Wenn man auch versuchen wollte,

eine gewöhnliche Postbeförderung, wie sie in Deutschland massgebend ist, einzurichten, so würde man in manchen gebirgigen Theilen Afrikas doch nicht zum Ziele kommen, weil die zurückzulegenden Touren zu lang sind. Wir brauchen uns nur einen kleinen Theil jener Gefahren zu vergegenwärtigen, welche in dem schwarzen Erdtheile unsere harmlosen Postboten verschwinden lassen würden, wenn sie daselbst den Versuch machten, ihr Botenamt auf gewöhnliche Weise auszuüben; das Begegnen von wilden Thieren, die Angriffe der dortigen Kannibalen, das Ueberschreiten der reissenden Ströme, sowie das notwendige Ueberklettern von wilden Gebirgspartien bilden nur einen winzig kleinen Theil derjenigen Hindernisse, welche den Postverkehr in Afrika nach europäischem Muster mit den dort gebräuchlichen Verkehrsmitteln unmöglich machen würden.

Es bleibt demnach nur übrig, auf den Botendienst mittelst Brieftaube zurückzugreifen. Schon im Mittelalter bedienten sich die mächtigen Sultane von Klein-Asien der Taubenpost, da in dem weitausgedehnten Reiche, welches sogar Syrien und Egypten in sich fasste, neben der Unsicherheit der damaligen Verkehrsstrassen kein anderes Communicationsmittel übrig blieb. Im Mittelalter wurde die Beförderung von Depeschen mittelst Brieftauben vielfach in Anwendung gebracht, wenn kein anderes Rapportmittel vorhanden war; gegen Ende des 11. Jahrhunderts fanden die Kreuzfahrer während ihrer Belagerung von Jerusalem daselbst eine wohlorganisirte Brieftaubenpost vor. In Torquato Tasso's „Befreietem Jerusalem“ lesen wir nämlich die interessante Episode, wie eine, von einem Raubvogel verfolgte Brieftaube sich plötzlich zwischen die Reihen der Krieger des Christenheeres flüchtet, um ihrem Verfolger zu entgehen. Dieser kleine Flüchtling barg unter dem Flügel eine für die Christen sehr wichtige, auf sogenanntes Vogelpapier geschriebene Depesche, vermöge welcher dem Christenheere die Pläne der Muselmänner verrathen wurden.

Unter der Regierung des Sultans Saladin war diese Art Botendienst am gebräuchlichsten; während der Belagerung von Ptolomais erfuhr der Sultan mittelst einer durch Brieftauben überbrachten Nachricht die Ausschiffung Ludwigs des Heiligen in Egypten; an den Misserfolgen der für die Christen so mörderischen Schlacht von Mansourah waren gleichfalls die Brieftauben schuld; mittelst einer Brieftaubendepesche wurde der Ausgang dieser Schlacht dem Sultan angezeigt.

Unter dem mächtigen Sultan Nourredin, welcher von 1146 bis 1173 regierte, erlangte das grosse persische Reich eine ungeheuerere Ausdehnung; da derselbe sich die Vortheile einer Communication mittelst Brieftauben zu Nutze zu machen verstand, so gelangte das Postwesen daselbst zur schönsten Blüthe. An allen Orten des weiten Reiches liess der genannte Herrscher Thürme errichten, welche den Staatsbrieftauben zum Aufenthalt dienten. Jeder Taubenthurm hatte einen Beamten und einen Wärter, welche beide die Ankunft von Brieftauben zu kontrolliren hatten; der Transport und Austausch der Tauben wurde von Zeit zu Zeit durch Manlesel vermittelte. Diese Einrichtung trug zum grossen Theile zur öffentlichen Ruhe und Sicherheit des ungeheuer grossen Reiches bei, da der Sultan beim etwaigen Ausbruche von Unruhen in entfernten Provinzen sofort von Allem unterrichtet war und den Aufruhr somit im Keime zu ersticken vermochte.

Es wurden hohe Summen zur Unterhaltung der Staatsaubenthürme im Etat angewiesen, da die Unterhaltungskosten sehr bedeutend waren.

Nach den Aufzeichnungen in einem arabischen Manuscripte, welches in der Nationalbibliothek in Paris aufbewahrt wird, findet sich im ersten Bande desselben bezüglich einer Reise von Syrien nach Volney eine Stelle, wo es heisst, dass alle irgend bedeutende Städte Syriens mittelst Briefftaubenpost in Verbindung ständen; es wären überall in bestimmten Distanzen Taubenthürme errichtet, welche die geflügelten Boten beherbergten. Die einzelnen Fäden dieser Communication, heisst es weiter, führen zu einer Centralstation, dem Bergschlosse zu Cairo. Von hier aus, der Residenz des Sultans, gehen mittelst Briefftaubenpost Nachrichten nach Alexandrien und Damiette bis Gaza. Diese letztere Stadt steht wieder im Verkehr mit Jerusalem, Damaskus, Belbeck und Tripolis etc. Die durchschnittliche Distanz von einer Taubenstation zur anderen beträgt 80 Kilometer, sie ist mitunter etwas grösser, ja in einem Falle doppelt so gross, meistentheils aber geringer, je nachdem die geographische Lage der einzelnen Städte es erfordert. Die Strecke von Cairo nach Gaza ist z. B. in 5 Etappen eingetheilt, nämlich: 1. vom Bergschloss zu Cairo nach Belheis, diese Distanz beträgt 54 Kilometer; von hier aus geht's 2. nach Salahiek, ebenfalls 54 Kilometer; von Salahiek geht die Luftpost 3. nach Catieh, 84 Kilometer, dann 4. nach Varadeh, diese Entfernung beträgt 96 Kilometer; die 5. Etappe weist die grösste Distanz auf, nämlich 160 Kilometer; sie reicht von Varadeh nach Gaza; diese beiden Küstenstädte werden durch das Meer von einander getrennt, weshalb die letzte Etappe eine so grosse Ausdehnung aufweist. Die zu expedirenden Depeschen werden den Tauben an das Schultergelenk gebunden, so dass sie im Zustande der Ruhe des Vogels vom Flügel bedeckt sind; man sendet die Nachrichten stets in doppelter Ausfertigung mit zwei Tauben gleichzeitig ab. Die Depesche wird von dem Wärter derjenigen Station, wohin die betreffende Taube fliegt, also zu Hause gehört, vom Flügel abgenommen und einer anderen Taube angeheftet, ohne dass sie von Ersterem geöffnet werden darf; dieses Recht bleibt dem Sultan oder einem Stellvertreter desselben vorbehalten.

Ohne Zweifel wird sich ein ähnliches System zur Beförderung von Depeschen in Mittelfrika einrichten lassen, da es sich in der heissen Zone bereits bewährt hat. Dem Sultan von Zanzibar würde es vielleicht eher gelingen, dieser Taubenpost den nöthigen Schutz angedeihen zu lassen, indem sein Einfluss unter der schwarzen Bevölkerung vielleicht grösser und daher sich einer weit tieferen Ehrfurcht seitens der schwarzen Bewohner zu erfreuen hat. Bei dem abergläubischen Sinn der Neger würde es nicht schwer halten, die Briefftauben ebenso wie in Egypten als Engel des Sultans hinzustellen, wodurch die Taubentransporte vielleicht unterwegs weniger gefährdet seien.

Im Fall sich aber diese Einrichtung einer Taubenpost quer durch Mittelfrika mittelst einfacher Stationen nicht bewähren sollte, so wird es auf eine andere Art dennoch durchzuführen sein. Da das Project einer Civilisation Centralafrikas neuerdings zur Ausführung gelangt und das Innere Afrikas zum grössten Theil als deutsches Schutzgebiet betrachtet wird, so kann es nicht mit grossen Schwierigkeiten verknüpft sein, wenn endlich einmal der Versuch gemacht wird, eine derartige Briefftaubenpost quer durch Afrika einzurichten; durch ähnliche, ebenso primitive Verkehrsmittel sind schon oft grosse Erfolge erzielt worden. Da man bereits zu wiederholten Malen das Innere von Afrika zu erforschen Gelegenheit gehabt hat, so wird es leicht sein, festzustellen, ob überhaupt grosse

Schwierigkeiten mit Bezug auf die Einrichtung einer Luftpost mittelst Briefftauben vorhanden sind und worin diese bestehen; möge jeder sich für diese Art Verkehrsmittel Interessirte seine diesbezüglichen Ansichten der Oeffentlichkeit übergeben. Nach meiner Meinung kann es nicht schwer sein, diese projectirte Briefftaubenpost bei der Mündung des Congo beginnen zu lassen und sie dem Laufe dieses Flusses folgend bis zur Küste von Zanzibar fortzuführen.

Die Entfernung dieser beiden Länder, oder vielmehr die Distanz von der Küste des Atlantischen Oceans bis zu derjenigen des Indischen Oceans beträgt ungefähr 1000 Kilometer (600 lieues); es ist eine etwas grössere Entfernung als diejenige, welche Moskau von Paris trennt.

Der jüngsten Generation blieb es vorbehalten, die wilden Ländergebiete des Innern Afrikas zu durchstreifen; man hatte, wie bereits gesagt, freilich schon oft von der Ostküste sowohl als von Westen her den Versuch gemacht, Afrika quer zu durchwandern, derselbe hatte aber stets fehlgeschlagen. Dem Amerikaner Stanley gelang es zuerst, von Zanzibar aus, dem Laufe des Congoflusses folgend, nach der Mündung des letzteren zum Atlantischen Ocean durchzudringen. Diese Entdeckungsreise, welche gleichzeitig zur Auffindung des todtgegläubten Dr. Livingstone führte, hat wesentlich zur Bereicherung unseres Wissens hinsichtlich des ungeheueren Gebietes in Inner-Afrika beigetragen; sie gibt Aufschluss über die Beschaffenheit aller Länderstriche desselben und über die daselbst hausenden Bewohner.

Zum Zwecke einer Communication innerhalb dieses weiten Continents, welcher zum grössten Theil unter deutschen Schutz genommen worden ist, dürfte es sich empfehlen, wenn z. B. unter dem 5. Grad südlicher Breite, von der Mündung des Congoflusses an bis zum Tanganika-See Briefftaubenstationen eingerichtet würden; die Abstände jeder einzelnen Station von einander dürften 100 Kilometer nicht übersteigen, so dass etwa 10 Stationen genügen würden. Die ganze Einrichtung dieses Verkehrsmittels soll ja überhaupt nur vorläufig zur Sicherheit der dortigen Ansiedler und zweitens zum Zwecke der leichteren Verproviantirung der einzelnen Stationen dienen.

Das grosse Project, das Innere Afrikas zu civilisiren, ist ein Unternehmen von bedeutender Tragweite, welches mit bedeutenden Opfern an Geld und Menschenleben verknüpft sein wird. Ein ununterbrochener Rapport zwischen allen bereits vorhandenen und noch zu errichtenden Stationen ist vorläufig nur mittelst der Briefftaubenpost zu erreichen, sie wird bis zu dem Zeitpunkte, wo moderne Verkehrsmittel an ihre Stelle zu treten haben, auch vollkommen genügen; ihr Vorhandensein zwischen den einzelnen Stationen oder Forts ist aber durchaus nothwendig.

Zum Zwecke der Errichtung einer Briefftaubenpost müsste man zunächst nach der Mündung des Congoflusses oder nach dem Sultanat Zanzibar eine Anzahl Briefftauben bester Race transportiren und daselbst eingewöhnen, es würden vielleicht sechzig feste Paare vollständig genügen. Diese Collection müsste während der Ueberfahrt in zwei zweckentsprechenden Volieren, deren jede 30 Stück Tauben nach Geschlechtern getrennt zu beherbergen hätte, untergebracht werden; daneben würde es sich empfehlen, wenn einige Käfige für Kranke vorhanden wären; trockenes Futter und ein hinreichendes Quantum Stremmaterial, wie z. B. Gerberlohe, müsste ebenfalls in ausreichendem Masse mitgenommen werden. Bei aufmerksamer Pflege ist die Uebersiedlung nach Afrika für die geflügelten Passagiere nicht gefahrlos,

alle Vogelarten überstehen die Reise nach dem heissen Klima sehr gut, wengleich der Transport aus der heissen Zone nach dem kalten Norden einige Vorsicht erheischt, und eine kurze Acclimatisirungszeit nöthig macht; dieser Fall kommt jedoch hier nicht in Betracht.

Nachdem diese 60 Stück Brieftauben am Bestimmungsorte angelangt sind, bringt man sie daselbst, der Vorsicht halber, in drei verschiedenen Taubenschlägen unter, deren jeder geräumig genug sein muss, um zwanzig Paare fassen zu können. Diese Vorsicht gewährt einertheils den Nutzen, dass die einzelnen Paare besser zu überwachen sind, anderentheils läuft man nicht Gefahr, durch eine möglicherweise eintretende Krankheits-Epidemie die ganze Collection einzubüssen.

Die in dem Zoologischen Garten zu Paris vorrätigen Versandtkäfige dürften hinsichtlich des Transports der Tauben über das Meer massgebend sein; es ist von grösster Wichtigkeit für gute Zuchtergebnisse, dass alte Stammpaare in gut ventilirten Behältern versandt werden, wenn sie daneben auch die bisher genossene Freiheit auf kurze Zeit entbehren. Die junge Nachzucht gewöhne man in besondere Taubenschläge ein, welche aber möglichst hoch gelegen sein müssen; auch füttere man sie im Taubenboden selbst, da das Feldern in Afrika für die junge Brut mit vielen Gefahren verknüpft ist; es wird ausserdem keinen besonderen Zweck haben, weil wenig fruchtbare Aecker und tragende Getreidefelder daselbst vorhanden sind. Der Lieutenant von Kerkhoven hat seinerzeit die betrübende Erfahrung gemacht, dass alle von ihm nach Afrika exportirten Brieftauben während des Felderns einestheils einer Art grossen Ratten zum Opfer fielen, anderentheils von den dortigen schwarzen Bewohnern mit Pfeilen erlegt wurden.

Nachdem die junge Nachzucht ein Alter von etwa 4 Monaten erreicht hat, muss sie einigen Proben ihrer Tüchtigkeit unterworfen werden, damit man festzustellen vermag, ob die glühende afrikanische Sonne etwa nachtheilig auf die Orientirungsgabe der europäischen Brieftaube einzuwirken im Stande ist; andernfalls muss man auf die persische Botentaube zurückgreifen und Kreuzungen mit dem Carrier versuchen.

Wenn Alles glückt, d. h. wenn nicht ein unvorhergesehener Umstand störend zwischen das Unternehmen tritt und alle Hoffnungen mit einem Schlage vernichtet, so beginnt man im folgenden Jahre mit der Einrichtung mehrerer Taubenschläge nach dem Innern des Landes, auf den bereits vorhandenen Stationen am Congoflusse. Das Resultat der Probeflüge dieses Jahres wird massgebend dafür sein, in welchen Entfernungen die einzelnen Etappen einzurichten sind; jedenfalls darf man die Dressur nicht zu beeilen suchen, sondern muss mit der grössten Vorsicht zu Werke gehen. Da die Brieftaube ein äusserst empfindliches, fürchtesames Naturell besitzt, so könnten forcirte Flugtouren leicht in das Gegentheil umschlagen und den Verlust der ganzen Nachzucht herbeiführen.

Die mit der Dressur beauftragten Personen müssen ausserdem aus Fachleuten bestehen, welche die Gewohnheiten und die Behandlung der Brieftauben genau kennen; es genügt nicht, dass ihnen gerade wie bei den Volièretauben das nöthige Futterquantum vorgeworfen werde, sondern das Temperament jedes einzelnen Exemplares will besonders studirt sein, es muss jeder betreffende Vogel separat darnach behandelt werden.

Eine äusserst sorgsame Pflege ist zunächst von grösster Wichtigkeit, nicht weil die betreffenden Vögel etwa durch ihr Aeusseres glänzen sollen, sondern weil

die von ihnen verlangten Flugleistungen die Anspannung aller ihrer Kräfte erfordern und das Gelingen der Flüge von der grössten Tragweite ist.

Es gibt der Fälle gar viele, welche den Nutzen der Brieftaube in Afrika in das klarste Licht stellen. Eine Expedition zur weiteren Erforschung des Binnenlandes hat z. B., ausser dem nöthigen Proviant und Waffen, ein Körbchen mit etwa 10 Stück Brieftauben mitgenommen. Plötzlich sieht sich die Reisegesellschaft von Wilden umzingelt, welche trotz aller Freundschaftsversicherungen sich zum Angriff auf die Weissen anschicken um sie anzuplündern; was bleibt zu thun übrig? Nachdem die Reisegesellschaft sich in eine einigermaßen gedeckte Stellung zurückgezogen hat, lässt man einige Brieftauben steigen, welche die Sachlage an die nächste Station zu überbringen haben. Man ist daselbst in Folge dessen sofort über den Thatbestand informirt und wird sich beeilen, den bedrängten Kameraden zu Hilfe zu eilen. Aehnliche Gefahren, welche ebenso unerwartet eintreten können, sind mittelst der Brieftaube zu vermeiden, aber auch Unglücksfälle von der grössten Tragweite können auf diese Weise verhütet werden. Es ist nicht schwer, einzusehen, welche ungeheueren Vortheile ein steter Rapport zwischen den einzelnen Stationen in Afrika den Europäern bietet, sei es um Proviant zu requiriren oder um Hilfe nachzusuchen; alle Tagesereignisse können mittelst Brieftaubenrapport zwischen den verschiedenen Stationen ausgewechselt werden. Für die wilden Bewohner Afrikas muss die stets rechtzeitig eintretende Unterstützung seitens der nächsten Ansiedlung der Weissen, woselbst sich eine Taubenstation befindet, um so mehr überwältigend wirken, als sie sich nicht erklären können, auf welche Weise es den Europäern möglich war, sofort nach einem Angriff der Schwarzen Hilfe für sich zu requiriren, wodurch unter grossen Verlusten ein geplanter Angriff, resp. eine Ausplünderung stets vereitelt wurde; das Nutzlose ihrer Ueberfälle einsehend, werden sie bald davon zurückstehen.

Wenn diese Luftpost mittelst Brieftauben nicht allein der allgemeinen Sicherheit Rechnung zu tragen hätte, sondern auch den Handelsverkehr gegen eine geringe Vergütung erschlossen würde, so hätte man in kürzerer oder längerer Zeit eine Einnahmequelle, welche die Unterhaltung der Brieftaubenstationen sehr erleichterte.

Die grösste Schwierigkeit wird in der Frage zu suchen sein: Auf welche Weise soll der Transport zum gegenseitigen Austausch der Tauben unter den verschiedenen Stationen stattfinden; hier berühren wir die schwache Seite des ganzen Unternehmens.

Im Mittelalter bedienten sich die Sultane von Kleinasien zum Zwecke des Auswechslens ihrer Brieftauben des Transportes mittelst Maulesel; die ersten belgischen Brieftaubenzüchter-Vereine fanden in dem Tragekorb ein praktisches Mittel zu gleichem Zwecke; in neuester Zeit werden die zum Auffassen auf die Tour zu schickenden Brieftauben mit dem Dampfross, der Eisenbahn, an ihren Bestimmungsort befördert. In Afrika müsste ein Transport der auszuwechslenden Tauben schon mit Hilfe von schwarzen Trägern geschehen, es würde zum Zwecke eines ununterbrochenen Transportes genügen, wenn allmonatlich etwa 30 Stück fremde Tauben unter dem Schutze von Bedeckungsmannschaften nach jeder Station spedirt würden, um je nach Bedarf nach ihrer heimatlichen Station zurückzufliegen. Ein solcher Postverkehr verbindet Sicherheit und Schnelligkeit mit einander und ist, Angesichts der geringen Unterhaltungskosten und

dem auffällig in die Augen springenden Nutzen, wohl einer Einrichtung werth, sei es auch im Innern von Afrika. Die Verhütung einer einzigen Katastrophe macht die Anlagekosten schon tausendfach bezahlt.

Wenn eines Tages der Fall eintreten sollte, dass sich das vorstehende Project realisirt hätte, so ist man im Stande, in vier, höchstens sechs Tagen Depeschen von der Küste des atlantischen Oceans zu derjenigen des indischen Oceans, quer durch Afrika, zu befördern; ein etwa im Mittelpunkte von Afrika stattgefundenes Ereigniss wird in zwei, höchstens drei Tagen auf allen Stationen bekannt sein. Zur weiteren Erforschung des schwarzen Erdtheiles könnte ausserdem die Reihe der quer durch Afrika befindlichen Stationen die Basis bilden, von welcher sowohl nach Norden als in südlicher Richtung alle folgenden Entdeckungsreisen auszugehen hätten; von dieser Linie aus könnten weitere Instructionen entgegengenommen werden, von hier aus würde man Hilfe oder Proviand requiriren können.

Wir verhehlen uns keineswegs, dass zur Ausführung des vorstehenden Planes, d. h. ganz Centralafrika zu civilisiren, ein sehr langer Athem erforderlich ist; vielleicht gehört noch manche Generation dazu, ehe das grosse Werk seiner Vollendung entgegen gehen wird. Die in neuerer Zeit glücklich durchgeführten Entdeckungsreisen gestatten aber schon, die Einrichtung der genannten Stationen, dem Laufe des Congoflusses folgend, zu treffen und wenn doch einmal der Anfang gemacht werden muss, eine Operationsbasis fertig zu stellen; dann darf die jetzige Generation sich Glück wünschen, das Werk begonnen zu haben.

Wenn wir in den vorstehenden Zeilen eine Anregung haben geben wollen, die Brieftaube zur Vermittelung von brieflichem Verkehr im schwarzen Erdtheil heranzuziehen, so geschah es mit dem Wunsche, dass auch andere Persönlichkeiten sich für das grosse Werk interessiren und zum Wohle der Menschheit ihre Geisteskräfte dem Unternehmen widmen möchten. („Blätter für Geflügelzucht.“)

## Notiz.

**Sperberfrechheit.** Es dürfte wohl kaum ein Jahr vergehen, in dem nicht mehrere Fälle in die Oeffentlichkeit dringen, die von grosser Verwegenheit des Sperbers zeugen. Erst dieser Tage war ich Augenzeuge eines solchen Vorfalles.

Sonntag, den 19. September 1886 früh um  $\frac{1}{2}$  7 Uhr war schon von anderer Seite ein Raubvogel beobachtet worden, der sich mitten in unserer Stadt (Linz) herumtrieb, von einem Schwarm von circa 150 Schwalben umringt und in die Flucht geschlagen wurde.

Als ich später um 8 Uhr morgens am Pfarrplatze wandelte, wo eben grosser Taubenmarkt abgehalten wurde und zahlreiche Menschen zur Kirche wandelten, hörte ich aus einiger Entfernung den bekannten Warnruf der

Schwalben. Ich forschte verwundert nach der Ursache und nun bot sich mir ein überraschender Anblick dar. Etwa 20—30 Rauchschwalben (*Hirundo rustica*) umkreisten unermüdlich mit gellendem Geschrei und grösster Erbitterung einen Sperber (*Astur nisus*), der ein Schwälchen in den Fängen hatte. Er flog ganz gemüthlich in Häuserhöhe einher und die vielen Leute unter ihm, das laute Glockengeläute vom nahen Kirchenthurme und die ihn heftig verfolgenden Schwalben irritirten ihn nicht im geringsten. Er verschwand bald über dem Postgebäude, die Schwalben aber hörte ich noch lange klagen.

Linz, am 22. September 1886.

Rudolf v. Karlsberger.

## Litterarisches.

**Ornis, internationale Zeitschrift für die gesammte Ornithologie**, Organ des permanenten internationalen ornithologischen Comité's, unter dem Protectorate Seiner kaiserl. königl. Hoheit des Kronprinzen Rudolf von Oesterreich-Ungarn, herausgegeben von Dr. R. Blasius und Dr. G. von Hayek, I. Jahrgang 1885, 4. Heft.

Das vierte Heft dieser Zeitschrift enthält den Schluss des zweiten Jahresberichtes des Comité's für ornithologische Beobachtungsstationen in Oesterreich-Ungarn, 1883, von *Ligurinus chloris* bis *Hydrochelidon nigra*, ferner einen Anhang von allgemeinen Beobachtungen, und das Verzeichniss der 1883 erschienenen Literatur der österr.-ungar. Monarchie.

Dieser vortreffliche Bericht, um welchen sich die Herren von Tschusi und Dalla-Torre in hohem Grade verdient gemacht haben, ist in systematischer Reihenfolge verfasst, während bei jeder Species die Daten in geographischer Anordnung folgen.

Fernere Aufsätze sind: E. C. Phillips, some further remarks on the origin of domestic poultry, verschiedene Bemerkungen über die Abstammung des Haushuhns; hervorzuheben wären namentlich die angeführten Thatsachen über von europäischen Reisenden vor einem Jahrhundert auf der Insel Tawiani introducirte Hühner, welche seither verwildert sind; E. P. Ramsay: Notices on the Migration of Birds in Australia, mit wichtigen

Daten über die Lebensweise und das Wandern der Vögel in Australien; L. Petit: Le *Cypselus Sharpei* und Notes sur l'origine des nids de l'*Hirundo Pouchété* über die Fortpflanzung von Sharp's Segler und merkwürdige Beobachtungen über das Nisten einer Schwalbe am Congo. Die Neger pflegen dort zu gewisser Jahreszeit die Wiesen in Brand zu stecken. Nach Erlöschen des Feuers stehen die Höhlengänge verschiedener unterirdisch lebender Thiere leer und die Schwalbe benützt dieselben, um ihr Nistgeschält zu verrichten; Hermann Albar da, I. ornithologischer Jahresbericht, 1885, aus Holland.

p.

Dr. G. Hartlaub. Description de trois nouvelles espèces d'oiseaux rapportées des environs du lac Tanganyka (Afrique Centrale) par le Capitaine Em. Storms (Extrait du Bulletin du Musée Royal d'Histoire Naturelle de Belgique, Tome IV 1886 8. avec 2 pl.

Dr. Hartlaub beschreibt in vorliegendem Aufsatz folgende drei neue Vogelspecies, welche vom Capitän Storms in der Umgebung des Tanganyka-Sees erhalten worden sind: *Turdus Stormsi*, T. III. *Ploceus Duboisi*, T. IV, Fig. 1, *Layonostieta nitidula*, Fig. 2.

Hieran schliesst sich ein von Herrn Alphons Dubois gearbeitetes Verzeichniss der von Capitän Storms in der Region des Tanganyka-Sees 1882—1884 gesammelten Vogelarten.

p.

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

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

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

Jahr/Year: 1886

Band/Volume: [010](#)

Autor(en)/Author(s): Chapuis Félicien

Artikel/Article: [Die Brieftaube in Afrika. Auszug aus einem Werke des verstorbenen Dr. Chapuis in Verviers. 259-263](#)