

Vulpanser tadorna, *Eudytes glacialis*, *arcticus*, *septentrionalis* und viele andere. Hin und wieder zeigte sich auch ein Mal „ein Irrgast“ (!) auf den Haideflächen des Münsterlandes, wie *Sula alba*, *Thalassidroma pelagica*, *Porus biarmicus* (im Herbst 1847 wurden 15 Stück dieser Art erlegt) u. s. w. Alles in Allem eine ornithologisch ausserordentlich bevorzugte Gegend, in welcher Bolsmann nun sein Heim aufschlug. Als guter Beobachter wandte er sein Interesse bald den gefiederten Geschöpfen zu. Dabei war er ein ausserordentlicher Schütze und ein leidenschaftlicher Jäger; von *Cygnus musicus*, der wiederholt im Münsterlande geschossen worden ist, machte er einst eine Doublette. Aus dem Jäger und Beobachter wurde bald ein Sammler. Eine *Lestrus parasitica*, die von einem Hirten auf dem Felde ergriffen und ihm gebracht worden war, gab den ersten Impuls zum Sammeln. Das war im Jahre 1836. Es dauerte nun gar nicht lange, bis es allgemein bekannt wurde, dass der Herr Vicar Bolsmann in Greven Vögel sammle. Von den verschiedensten Seiten brachte man ihm Stücke für seine Sammlung. Die Wildaufkäufer, die im Lande umherzogen, versäumten nicht, ihm dieses oder jenes vermeintlich seltene Stück zum Kauf anzubieten. Auch durch seine Verwandten in Holland wurde ihm Mancherlei zugänglich. So entstand nach und nach seine Sammlung, die sich innerhalb eines engeren Kreises eines ganz ausserordentlichen Rufes erfreute, und zu deren Besuch man aus weiterer Umgegend herbeikam. Freilich zog hierbei auch die Persönlichkeit Bolsmann's. Er war eine durchaus liebenswürdige Natur, und denen gegenüber, bei welchen er ein Interesse für seine gefiederten Lieblinge annehmen konnte, ein lebhafter Erzähler und vollendeter Schilderer des thierischen Lebens. Das war so zu Ende der dreissiger Jahre und im Beginn der vierziger, als Altum, damals noch Gymnasiast, mit Bolsmann bekannt wurde. Im Jahre 1845 verliess Bolsmann Greven und erhielt die Pfarre in Gimble, welches, ebenfalls an der Ems gelegen, Münster um eine Stunde näher lag und so den Verkehr Altum's mit Bolsmann mehr begünstigte.

(Schluss folgt.)

Verwendung der Briefftauben zur Sicherung der Küstenschiffahrt.

Das ministerielle Centralblatt der Bauverwaltung bringt über die Verwendung der Briefftauben zur Sicherung der Küstenschiffahrt eingehendere Mittheilungen, denen wir das Wesentlichste in nachstehendem Auszuge entnehmen:

Bereits seit dem Jahre 1876 sind an der Nordseeküste auf Veranlassung der preuss. Regierung Versuche angestellt worden, um eine Verbindung der an besonders gefährdeten Stellen in der Nähe der Küste liegenden Leuchtschiffe mit dem Festlande und den Lootsenstationen mittelst Briefftauben zu erreichen. Die durch eine solche Verbindung ermöglichte Vermittelung von Nachrichten bei stür-

mischer See zwischen den Leuchtschiffen und dem Lande ist nicht nur für die weit draussen vor Anker liegenden Leuchtschiffe in Gefahrfällen von grosser Bedeutung, sondern hat einen noch grösseren Werth für die von See einfahrenden Schiffe, wenn diese in der gefährlichen Nähe der Küste Havarie leiden oder bei Stürmen an Grund gerathen, da ihnen bei rechtzeitiger Benachrichtigung vom Lande aus, sei es durch die an den Hafenplätzen bereit liegenden Bugsirdampfer, sei es durch Rettungsboote Hilfe gebracht werden kann. Man liess sich deshalb bei der grossen Wichtigkeit dieser Frage für die Sicherheit der Küstenschiffahrt durch die anfänglichen Misserfolge nicht abschrecken, die zunächst an der schleswigschen Westküste bei Tönning an der Mündung der Eider angestellten Versuche Jahre lang fortzusetzen und in Folge dieser Ausdauer ist man nunmehr zu einem Abschluss derselben gelangt, welcher als durchaus zufriedenstellend bezeichnet werden darf und nicht minder den mit der Aufgabe betrauten Beamten als dem Unternehmer, einem Taubenliebhaber in Tönning, zu danken ist.

Namentlich im verflossenen Jahre während der aussergewöhnlich starken Herbststürme hat sich die Einrichtung an der Eidermündung auf's Glänzendste bewährt. Es sind hier auf 2 draussen liegenden Leuchtschiffen, dem 36 Seemeilen von Tönning entfernten äusseren Feuerschiff und der zwischen diesem und dem Lande ankernden Eidergaliote, Taubenpoststationen eingerichtet, durch welche Nachrichten, die für die Schiffahrt, für das Lootsenwesen u. s. w. wichtig sind, mittelst Taubendepeschen nach Tönning befördert werden. Abgesehen von einer Anzahl von Mittheilungen, die sich auf einlaufende Schiffe bezogen und nicht nur von Wichtigkeit für die Lootsenstation waren, sondern in einigen Fällen auch für Private, als Spediteure, u. dergl., welche hierdurch über Art und Zustand der ankommenden Schiffsladung frühzeitig unterrichtet wurden und ihre geschäftlichen Massregeln treffen konnten, waren es namentlich mehrere Unfälle im letzten Herbst, bei denen die Einrichtung sich ganz besonders zweckmässig und werthvoll erwiesen hat.

Am 15. October v. J. brach bei dem Orkan aus West-Nord-West die Stationskette des äusseren Feuerschiffs und wurde zugleich die Klüse (vorderes Schiffsbugloch) für die Ankerkette beschädigt, so dass das Schiff abtrieb. Von dem gefährdeten Schiffe aus wurde sofort eine Taubendepesche in 4facher Ausfertigung mit der Bitte um Hilfe nach Tönning abgeschickt. Ungeachtet des Orkans kamen alle 4 Tauben nach einer längsten Flugzeit von 58 Minuten in Tönning an, worauf der Staatsdampfer ungesäumt in See ging, das Feuerschiff aufsuchte und nach Tönning in Sicherheit bringen konnte. In ähnlicher Weise wurde bald darauf das an die Stelle des vorigen gebrachte Reserve-Feuerschiff, welches in Folge eines Sturmes während der Nacht bis zur Hever vertrieben war, aus einer sehr bedenklichen Lage vor den Untiefen der schleswigschen Westküste gerettet. Eine nach Tönning abgeschickte Depesche, welche 5 Stunden unterwegs war, beschaffte

die erbetene Hülfe durch denselben Dampfer noch rechtzeitig. Hierbei mag bemerkt werden, dass die Beschaffungskosten eines dortigen Feuerschiffs sich auf etwa 150 000 Mark belaufen, dass es sich bei der Rettung derselben demnach um sehr erhebliche Werthe handelt, gegen welche die Unterhaltung der Briefftauben-Stationen wenig in's Gewicht fällt. Ferner brachte eine Taubendepesche die Nachricht von der Strandung eines andern Dampfers, dessen Besatzung mit Hülfe des Rettungsboots von den Lootsen unter grosser Gefahr gerettet wurde.

Es hat übrigens, wie bemerkt, grosser Ausdauer bedurft, um zu solchen Erfolgen zu gelangen. Die im Binnenlande gezüchteten Tauben eignen sich für den Flug in der Seeluft nicht, sie sind zu schwach und ermatten bald. Daher fielen die in der ersten Zeit angestellten Versuche nichts weniger als er-muthigend aus. So wurde im Jahre 1877 in der Nähe der Insel Borkum, auf deren Leuchthurm vorübergehend eine Taubenpoststation eingerichtet war, ein Probefliegen von See aus veranstaltet, nachdem wiederholte am Lande angestellte Flugversuche günstig ausgefallen waren. Man liess etwa 1 Seemeile vom Lande entfernt einen ganzen Taubenschwarm auf, welcher seine Richtung auch sofort auf den Leuchthurm nahm und wohlbehalten anlangte. Dagegen hatte der wenige Tage später aus einer Entfernung von 7 Seemeilen unternommene Versuch einen schlechten Erfolg: von 30 Tauben, die man aufgelassen, kamen, obschon der grösste Theil die Richtung auf den Borkumer Leuchthurm eingeschlagen hatte, nur 8 Stück in dem dortigen Taubenschlag an, die übrigen gingen verloren. Wahrscheinlich sind sie sämmtlich im Wasser umgekommen, wenigstens blieben Anfragen auf den benachbarten Inseln und dem Festlande fruchtlos. Die Tauben waren aus Belgien, Antwerpen u. s. w. bezogen und an die Seeluft nicht von Jugend auf gewöhnt. Wie sehr dieser Umstand in's Gewicht fällt, zeigen die Erfolge eines Probefliegens, das im August 1881 an der Eidermündung mit solchen Tauben abgehalten wurde, die an der Seeküste selbst gezüchtet oder in mehrjährigem Aufenthalt an das Klima und an Seetouren gewöhnt waren. Die Tauben wurden von dem äusseren Feuerschiff, also 36 Seemeilen von Tönning entfernt, mit Depeschen abgelassen, und während bei dem früheren Versuche eine 7 Meilen betragende Entfernung nur von wenigen Thieren zurückgelegt wurde, kamen jetzt sämmtliche 21 Tauben glücklich in ihrem Schlage an; die besten Flieger hatten 36 Meilen in 30 Minuten zurückgelegt. In Folge dieser günstigen Erfahrungen soll die Einrichtung in Tönning weiter gepflegt werden und man hofft, dass sich die Tüchtigkeit und Widerstandsfähigkeit der Briefftauben mit der Zeit noch wesentlich erhöhen wird.

Die Aufzucht der Tauben erfolgt in einem be-

sonderen Zuchtschlage, in welchem die junge Brut bis zum Flüggewerden verbleibt. Von der früheren Methode, die Zuchttauben in Gefangenschaft zu halten, ist man zurückgekommen, nachdem sich gezeigt hat, dass die in der Freiheit gezogenen Thiere sich weitaus kräftiger entwickeln. Beginnen die jungen Tauben aus dem Schlage auszufliegen, so werden sie in den Flugschlag übergeführt und den Flugtauben zugetheilt. In diesem Schlage bleiben sie eine Zeit lang eingesperrt, um sie an denselben zu gewöhnen, da sie später bei der Benutzung im Depeschendienst jedesmal hierher zurückkehren sollen. Vom Flugschlage aus werden die Tauben dann im Depeschendienst eingübt und demnächst auf die Leuchtschiffe gebracht, um Depeschen zum Schlage zurückzubringen. Die Ankunft der Flugtauben am Schlage wird durch ein Läutewerk gemeldet, welches beim Auffliegen auf das am Flugloch befindliche Trittbrett durch elektrische Leitung in Bewegung gesetzt wird und so lange in Thätigkeit bleibt, bis der Taube die an einer Feder befestigte Depesche abgenommen ist; das Flugloch ist derart construirt, dass die Tauben nur hinein, nicht aber zurück können.

Die Aufzucht, Fütterung u. s. w. ist an den Eingangs erwähnten Unternehmer vergeben, der auch die Kosten für die Unterhaltung der an Bord der Leuchtschiffe befindlichen Tauben trägt. Ihm ist überhaupt die ganze Zucht, Wartung und Einübung der Thiere für den Dienst übertragen. Er hat einen Bestand von 80 Flugtauben stets vollständig zu erhalten; jeder entstehende Verlust ist sofort durch Einstellung neuer, zum Depeschendienst geeigneter Tauben zu decken. Von diesen Flugtauben sollen mindestens 30 Stück für die Tour vom äusseren Eider-Feuerschiff nach Tönning, der Rest für die Tour von der Eidergaliote eingübt werden. Ausserdem werden 15 Paar gute Zuchttauben gehalten. Zur Dressirung der Flugtauben wird dem Unternehmer wöchentlich mindestens 3 mal, thunlichst noch öfter Gelegenheit gegeben, solche zur Eidergaliote hinaus zu befördern, während die Hinausschaffung nach dem äusseren Feuerschiff 2 mal wöchentlich erfolgt. Auch die ungesäumte Besorgung der ankommenden Depeschen an ihre Adresse ist Sache des Unternehmers.

Die zur Zeit für die Briefftaubenstation Tönning entstehenden Kosten können vorläufig noch nicht als allgemein zutreffender Massstab angesehen werden, weil in denselben auch die Beschaffung mancher Einrichtungen als: Taubenschläge, Futtergeräte u. s. w., enthalten sind; vorläufig betragen sie jährlich 1200 Mark, eine Summe, die im Hinblick auf die wichtigen Zwecke und zu erreichenden Erfolge nicht zu hoch erscheinen wird.

A. Grunack.

Rundschau.

Gould, J., The Birds of Asia. Pt. 33. London 1881. roy. fol. w. 12 col. pl.

— Supplement to the Trochilidae or Humming-Birds Pt. 2 u. 3. London 1881. roy. fol. w. 24 col. pl.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Ornithologisches Centralblatt - Beiblatt zum Journal für Ornithologie](#)

Jahr/Year: 1882

Band/Volume: [7](#)

Autor(en)/Author(s): Grunack Albert

Artikel/Article: [Verwendung der Brieftauben zur Sicherung der Küstenschiffahrt 59-60](#)