

meilenweiten Ausflüge im geschlossenen Trupp, das eifige Eintragen von selbst-abgenagten Zweigen durch jenes Ausflugfenster und im Hochsommer die erhöhte Lebhaftigkeit, welche die ganze Gesellschaft bei Flüggewerden der Jungen befällt, machen sie zu einem unendlichen Schmucke des Parkes, ja einer ganzen Gegend. Ihren Nestern bewahren sie anscheinend lebenslängliche Anhänglichkeit, kehren auch von den weitesten Ausflügen ausnahmslos spätestens am Abend zu ihnen zurück, und die Jungen bauen, wenn irgend angängig, im Herbst eigene Schlaf-nester an die alte Kolonie, welchen vor Beginn der Brutzeit im kommenden Frühling bis zu 1 m lange Eingangsröhren angefügt werden. Als Unterlage für die sechs Eier, welche weiß und so groß wie die der Lachtauben sind, dienen von der Innenseite abgenagte feine Rindenspäncchen. Sobald Junge im Nest vorhanden, umgeben die Alten die Eingänge mit Dornen, ebenso bestecken sie damit instinktiv die Stämmchen, auf denen die Nester in der Stube stehen und verstopfen gleichfalls jedes Loch in der Stubendiele, durch welches sie je eine Maus kommen sahen. Können sie letztere am Nest erwischen, beißen sie sie tot und lassen sie fallen. Dem ersten Gelege scheint in der Heimat immer ein zweites zu folgen, in unserm kurzen Sommer kommen sie damit nicht zustande und ver-lassen mit Beginn der Mauser Eier und Junge. —

An Unbetracht der vorgerückten Zeit muß ich mir die Erwähnung vieler hübscher Beobachtungen, auch an anderen Vogelarten, versagen. Sie werden aber zugeben, daß eine so freie Vogelhaltung bei bedeutender Vereinfachung in der Abwartung ungleich mehr Freude bereitet und viel besser zur Kenntnis der Vögel beiträgt, als jede Gefangenschaft. Die Schwierigkeiten der Eingewöhnung sind im allgemeinen viel geringer, als oft angenommen wird, und ich freue mich, Ihnen Beispiele anführen zu können, daß auch von anderer Seite gemachte Ver-suche mit schönem Erfolg gekrönt worden sind: So ist der Park meines verehrten Freundes, des Herrn Dr. phil. von Wissel-Wilhelmshof bei Görlitz, in dieser Hinsicht in wenigen Jahren bereits ein ornithologisches Unikum und Eldorado für jeden Vogelfreund geworden, und die Erfolge, welche Herr W. Kunze in Körbisdorf bei Merseburg mit einem Ableger meiner Mönchsittiche (zehn Stück) in der Ge-wöhnung zum Aus- und Einfliegen hat, berechtigen zu den schönsten Hoffnungen. —

So schließe ich heute mit der Hoffnung, daß meine Mitteilungen zu ähn-lichen Versuchen Anregung geben möchten!

Eisenbahnvögel.

Von Felix Heller.

Die fortschreitende Kultur, die hierdurch bedingte tief einschneidende Ver-änderung des Geländes, Umwandlung von Wald in Feld, Trockenlegung feuchter

Wiesen und Verschwinden von Teichen und Sumpfstreichen machen ihren Einfluß auf unsere heimische Vogelwelt von Jahr zu Jahr mehr geltend, und so mancher Beobachter, der eine Gegend seit Jahrzehnten kennt, sieht mit Betrübniß, daß seine Lieblinge, und darunter sehr oft seltene Vogelarten, sich immermehr aus ihnen nicht mehr zusagenden Örtlichkeiten zurückziehen, ja stellenweise ganz verschwinden. Wo sonst Schwärme von Kiebitzen durch ihren gaukelnden Flug und ihre neckischen Spiele das Auge erfreuten, wo die sanft lullenden Weisen der Heidelerche ertönten, Ringeltauben rucksten und der schnarrende Paarungsruß der Spechte durch den Wald schallte, da ist es infolge Trockenlegung der Wiesen und Abholzen der Wälder still geworden, eine andere Vogelwelt ist eingezogen und vergebens sucht das Auge nach den liebgewordenen Vogelgestalten vergangener Zeiten.

Als mir noch das Glück beschieden war, an der Seite unseres Altmeisters Liebe durch Feld und Wald zu streifen und unter seiner Anweisung das Leben und Treiben unserer heimatlichen Vogelwelt zu studieren, da machte er mich oft darauf aufmerksam, wie er vor Jahrzehnten an dieser oder jener Stelle diesen oder jenen Vogel nistend, streichend oder ziehend beobachtet, wie sich das im Laufe der Jahre geändert habe, und wie sich durch das Ausdehnen der Stadt und Veränderung ihrer Umgebung noch vieles ändern werde. Leider hat er recht gehabt. Die Gegenden, die ich vor einem Menschenalter mit ihm besucht habe, zeigen jetzt ein wesentlich verändertes Bild in Bezug auf ihre Avifauna. Aber doch ist zum Glück nicht alles eingetroffen, was er, dem schon das Ausrotten von Strauchwerk auf den Felddrainen wehthat, vorhergesagt hatte. Ein Teil unserer Vögel zeigt sogar einer Erscheinung der neueren Zeit, der Eisenbahn gegenüber, die gerade geeignet ist, störend in ihr Leben und in ihre Gewohnheiten einzugreifen, daß er, wenn einmal das Ungefährliche derselben erkannt ist, sich nicht nur recht gut an das Ungewöhnliche gewöhnt, sondern auch sehr bald die Vorteile, die das Neue mit sich bringt, wahrnimmt und ausnützt. Liebe hat dies auch schon vor Jahren gesehen und beschrieben;¹⁾ es sei mir heute vergönnt, in den folgenden Zeilen Beobachtungen vorzuführen, die ich an einigen Vögeln seit einer Reihe von Jahren in dieser Beziehung gemacht habe.

Die Vorteile, die die Eisenbahn gewissen Vogelarten gebracht hat, bestehen teils in der bequemen Gewährung von Nahrung, teils darin, daß ihnen zusagende Nistgelegenheiten geschaffen werden, und schließlich in einer allgemeinen Sicherheit, die dem Raubzeuge gegenüber dadurch gewährleistet wird, daß letzteres, seiner Natur entsprechend, Örtlichkeiten meidet, die zu geräuschvoll und belebt sind. Doch ist die Zahl der Arten, welche sich durch die Eisenbahnanlagen angezogen fühlen.

¹⁾ S. Liebes Ornithol. Schriften S. 15 folgende.

nur eine geringe, denn entsprechende Nahrung und Nistgelegenheit bieten letztere nur in beschränktem Maße, aber dafür sind diese Vogelarten um so treuer und fast an jeder Bahnanlage zu finden, wenn nur eine dieser Bedingungen zutrifft.

Ein regelmäßiger und sehr treuer Eisenbahnvogel ist die weiße Bachstelze (*Motacilla alba* L.), zwar sonst überall zu finden, wo ihr bei ihrer Genügsamkeit die Örtlichkeit zusagt, aber auch sofort als ständiger Brutvogel erscheinend, sowie eine Eisenbahn durch Gegenden geführt wird, die sie sonst nur vorübergehend besucht. Bekanntlich ist sie keine große Waldfreundin, höchstens auf größeren Schlägen stellt sie sich zur Brutzeit ein, um in aufgestapelten Hölzern und Reisigbündeln zu nisten — oft sehr zu ihrem Nachteil, weil das Holz meist während ihrer Nistperiode abgefahren wird, — aber beim Bau der Bahnen durch Wald hindurch ist sie meist sofort da und zählt von da ab zu den treuesten Bewohnern der Bahnanlagen. So habe ich sie in vielen Fällen als Brutvogel vorgefunden, weit ab von menschlichen Ansiedelungen und vom Wasser, mitten in waldreicher Gegend. Es scheinen ihr die mit dem Bahnbau verbundenen Entwässerungsanlagen vollständig zu genügen; ist sie doch, wie Liebe sagt, schon zufrieden, wenn sie nur „im seichten Wasser herumpatzen kann.“ Neben den Bahnböschungen zieht sich regelmäßig ein kleiner Graben zur Aufnahme der Tagewässer hin, hier findet sie Nahrung und Badegelegenheit, und in dem Packlager des Oberbaues, unter den Schienen sogar, und ganz besonders in den aufgestapelten Schwellenhausen, die sie außerordentlich bevorzugt, bieten sich die prächtigsten Winkel zur Unterbringung des Nestes. Auf Bahnhöfen und Haltestellen wird man sie meistens antreffen, abgesehen von den Riesebahnhöfen größerer Verkehrscentren. Am wohlsten scheint sie sich auf den mittleren und kleinen Verkehrsstellen zu befinden, hier hält sie treu aus, jedes Jahr erscheint sie wieder, jedes Jahr bringt sie glücklich ihre Bruten aus, behütet und beschützt sie doch der „Eisenbahner“ in jeder Weise. Letzterer ist überhaupt fast durchgängig ein großer Vogelfreund und Vogelschützer, und mir will es fast scheinen, als ob die „Eisenbahnvögel“ dies auch recht gut wüßten und ihn von anderen Menschen zu unterscheiden verständen.

Besondere Gefahren bringt der Eisenbahnverkehr für die Bachstelze nicht. Die Telegraphendrähte, diese Massenmörder ziehender Vögel, können ihr, da sie hoch zieht, nichts anhaben, und bei Tage versteht sie als Meisterin in kühnen Flugschwenkungen sie flug zu vermeiden. Etwas anderes aber ist es mit ihrer Brut. Es geht doch jährlich ein gewisser Prozentsatz davon verloren, aber ohne daß man die Eisenbahn dafür verantwortlich machen könnte. Wie schon oben bemerkt, nistet unser Vogel außerordentlich gern auf Bahnhöfen. Ich habe die Nester gefunden: in Schwellenhausen, Kohlen- und Schienenstapeln, im Packlager, in Trockenmauern, auf den Balkenköpfen der Stations- und Wirtschaftsgebäude

und sogar in Vertiefungen unter den Schienen und unter Weichen=Unterlagsplatten, wo sich die Tiere durch die darüber hinwegdonnernden Züge durchaus nicht stören und ängstigen ließen. Aber leider baut die Bachstelze auch gern in die Winkel und Ecken, die sich im Untergestelle der Eisenbahnfahrzeuge vorfinden, natürlich nur, wenn ein solches längere Zeit auf dem Bahnhofe still steht. Wird nun ein derartiger Wagen beladen und weitergesandt, dann ist das Gelege verloren, denn der Vogel findet sein Nest nicht wieder, verläßt auch die Eier bei Störung viel eher, als wenn die Jungen schon ausgeschlüpft sind. Ob er letztere auf der Fahrt begleiten würde, wie es in gleichen Fällen das Hausrotschwänzchen schon mehrfach gethan hat, kann ich mangels entsprechender Beobachtungen nicht angeben; bis jetzt habe ich nur verlassene leere Nester oder solche mit Eiern gefunden. Allzuhäufig kommen derartige Brutverluste nicht vor, aber beobachtet werden sie jedes Jahr. —

Bachstelze und Hausrotschwänzchen (*Ruticilla tithys* [L.]), in ihren sonstigen Lebensgewohnheiten so verschieden, haben sie doch beide eine gemeinsame Neigung für die Bahn. Aber wenn wir die Bachstelze sowohl als „Strecken=“ wie als „Bahnhofsvogel“ ansehen können, so ist das Hausrotschwänzchen fast nur das letztere. Ich möchte auch kaum behaupten, daß es sich ebenso rasch in durch die Eisenbahn erschlossenen Gegenden einbürgert, wie die Bachstelze, weil es weniger durch die Beseitigung des Waldes und die freie Strecke angezogen wird als jene, aber etwas scheint ihm doch an der Eisenbahn sehr zu gefallen: das sind die meist freistehenden Stations= und Wirtschaftsgebäude und die Telegraphenpfähle. Wohl kaum ein Vogel setzt sich mit solcher Vorliebe auf die höchsten Spitzen der Gebäude, als gerade das Hausrotschwänzchen, und um so lieber noch, wenn das Gebäude recht frei steht und einen recht freien Umblick gewährt. Da bieten nun die Gebäude eines Bahnhofes, weil meist unzusammenhängend gebaut, und die Köpfe der Telegraphenpfähle die schönste Gelegenheit. Man wird im Frühjahr und Sommer wohl kaum einen Bahnhof finden, auf welchem sich nicht Hausrotschwänzchen aufhalten. Wie wohlthuend berührt es mich stets, wenn beim Nachtdienst so ein kleiner Graurock mit dem frühesten Morgen meist von der Spitze des Blitzableiters herunter mir sein trillernd=schmalzendes Liedchen zusingt, fast als wollte er trösten: Na, noch ein paar Stunden, dann hast Du es wieder einmal überstanden! Und wie zutraulich und anhänglich werden die kleinen Hausgenossen! Als ich noch den Bahnhof Zwöcken bei Gera verwaltete, hatte ich jedes Jahr regelmäßig drei brütende Pärchen da, wovon das eine vier Jahre hindurch auf einem Balken innerhalb einer nach vorn offenen Holzbude nistete, in welcher sich die Weichenverriegelungs= und Signalhebel befanden. Ich kann wohl annehmen, daß mindestens einer der beiden Ehegatten bei der Wiederkehr im Früh=

jahre den alten Nistplatz aufgesucht hat (das Männchen zeigte im dritten Jahre die tiefschwarze Färbung), denn es wurde stets das alte, vorjährige Nest ausgebessert und belegt; zuletzt war dasselbe über handhoch. Das Weibchen gestattete mir nicht nur genaue Besichtigung seiner Kinderwiege und Kontrolle der Eierablage, sondern es ließ sich auch nicht im geringsten stören, wenn jemand, was täglich mindestens vierzimal geschah, die Bude betrat und die Hebel umlegte, was bei der soliden Eisenkonstruktion derselben natürlich nicht ohne lautes Geräusch abging. Es blieb ruhig sitzen und musterte den Störenfried mit großen, aber nicht ängstlichen Augen, flog auch nicht vom Neste ab, wenn sich der Kopf des Besuchers demselben bis auf Fußweite näherte. Sämtliche in dieser Bude erbrüteten Gelege wurden glücklich aus- und aufgebracht, und so habe ich vierzig junge Hausrötel in diesem einen Neste großwerden und wohlbehalten ausfliegen sehen.

Dieses näher beschriebene Beispiel, dem ich noch manche anfügen könnte, bestimmen mich zu der Annahme, daß neben der Vorliebe für freistehende Gebäude das Hausrötel durch das Gefühl der Sicherheit bewogen wird, Bahnhöfe gern als Aufenthaltort zu erwählen. Obschon mir genügend bekannt ist, daß dasselbe menschliche Wohnungen überhaupt jeder anderen Örtlichkeit vorzieht, so habe ich doch kaum anderswo solche Zutraulichkeit und geringe Menschenscheu bei ihm beobachtet, als gerade auf Bahnhöfen (nicht nur dem Zwöckener!). Es kann wohl möglich sein, daß das Hausrötel nach und nach durch den Lärm, der beim Zugverkehr sich äußert, gegen Störungen von außen weniger empfindlich wird.

Auf der freien Strecke siedelt es sich weniger leicht an, allenfalls an Bahnwärterhäusern oder in Einschnitten, die beim Bahnbau durch felsiges Gelände entstanden sind. Wie die Bachstelze, so wird auch das Hausrötel vom „Eisenbahner“ gehegt und geschützt; gilt es doch als „heiliger Vogel“, dessen Nest vor Blitzschlag und Feuerbrunst bewahrt. Seine Nistplätze sucht es, wie jene, auch gern auf den Balkenlagern der Gebäude, aber lieber im Innern derselben, auch in Schwellenhaufen und Kohlenstapeln, sogar unter einer Weichen-Unterlagsplatte habe ich es gefunden. Den merkwürdigsten Nistplatz, den ich je gesehen, hatte sich im Jahre 1896 auf Bahnhof Zwätzen ein Pärchen erwählt: in der Pufferrohre einer belgischen Lowry! Die Puffer belgischer Wagen sind anders konstruiert als die deutschen: anstatt der Bufferstange haben sie eine ca. 20 cm weite Röhre, während sich in der Bufferscheibe eine ca. 5 cm große Öffnung befindet. Durch diese Öffnung waren die Tierchen eingeschlüpft und hatten in zwei Tagen ein niedliches Nestchen eingebaut; am dritten Tage ging der abgeladene Wagen leer in seine Heimat zurück, sodaß das Weibchen gar nicht zur Eierablage kam. Das gleiche Mißgeschick, das der weißen Bachstelze, wie oben erwähnt, beim Einmisten in stillstehende Fahrzeuge zustößt, betrifft fast ebenso oft das Hausrötel; ich habe von

letzterem aber mehr verlassene belegte Nester gefunden, als von jener, weil es den Nestbau rascher beendet als die Bachstelze und so früher zum Eierablegen kommt. Ein reizendes Vogelidyll, das den Vorzug hat, sich wirklich zugetragen zu haben, wurde Ende der sechziger Jahre auf der Strecke Greiz-Neumark beobachtet. Ein Hausrotschwänzchenpaar hatte auf Bahnhof Greiz sich in einem längere Zeit leerstehenden Personenwagen angesiedelt und war bereits beschäftigt, seine mehrere Tage alten Jungen zu füttern. Eines Tages machte sich die Einstellung des Wagens in den täglich sechsmal in jeder Richtung verkehrenden Zug notwendig und dem Personal wie den Reisenden bot sich das allerliebste Schauspiel, die treuen Eltern jeden Zug von Greiz nach Neumark und zurück begleiten zu sehen, wobei die Tierchen während des Aufenthaltes auf den Zwischenstationen fleißig fütterten. Es braucht wohl kaum erwähnt zu werden, daß die Jungen glücklich ausflogen, wurden sie doch behütet und beschützt wie kaum ein anderer Vogel. Übrigens steht dieser Fall nicht vereinzelt da; gerade Hausrotschwänzchen haben sich in gleichen und ähnlichen Fällen als die treuesten Eltern erwiesen.

Haben wir bisher gesehen, daß die Gewährung passender Nistgelegenheiten und erhöhter Sicherheit imstande ist, Vögel an das Bahnterrain zu fesseln, so tritt uns im folgenden ein Vogel entgegen, den neben diesen Vorteilen die bequeme Darbietung des täglichen Brotes zum ständigen Eisenbahnvogel gemacht hat. Es ist ein harmloses, schmuckloses Vögelchen, nur geziert durch ein niedliches Häubchen, aber dem Vogelfreunde um so mehr ans Herz gewachsen, als es auch im härtesten Winter treu aushält und sich ihm noch zutraulicher anschließt. Da trippelt es eifertig hin auf dem kiesigen, sorgfältig vom Gras gesäuberten Boden, bald ein Körnchen aufspickend, bald sich platt niederduckend, bald von einem Stationssteine aus Umschau haltend: unsere Haubenlerche (*Galerida cristata* [L.]). Nach dem Volksglauben haben die Russen (Kosaken) anfangs des Jahrhunderts diese Lerche mitgebracht; sie soll den Pferden nachgezogen sein, weil diese unbekümmert immer für ihr „Tischlein, deck Dich“ gesorgt haben (daher auch der garstige Name „Mistlerche“). Allerdings, wenn man sie bei ihrer Nahrungssuche beobachtet, dann möchte man dem Volke nicht so ganz unrecht geben. Nicht nur im Winter, wenn es kaum etwas anderes giebt, nein, auch während des übrigen Teiles des Jahres sucht sie emsig aus den Roggäpfeln die unverdauten Haferkörner heraus, übrigens ein gesuchter Artikel auch für noblere Vögel, z. B. Goldammer und Edelfink. Wenn man den lebhaftesten Geschirrvverkehr auf den Bahnhöfen sieht, so wundert man sich nicht, daß die Haubenlerche sich sehr bald als Eisenbahnvogel etabliert: ubi bene, ibi patria, wo es etwas für den Schnabel giebt, da ist gut hausen! Doch nicht nur diese Delikatesse allein beut das meist kahle Bahnhofsgelände, es findet sich jedenfalls noch vieles Genießbare für den genü-

samen Vogel: wo Getreide, Stroh, Heu verladen oder ausgeladen wird, fällt so manches Körnlein daneben, und auf dem sonnigen Bahnkörper lebt mancherlei Getier, das eine schmackhafte Zukost zu dem vegetarischen Speisezettel liefert. Und auf den Gemüsebeeten, die auf jedem Bahnhofe zu finden sind, und wären es nur einige Quadratmeter, da krabbelt so mancherlei Ungeziefer herum, das beseitigt werden muß, da muß die Lerche fleißig sein. Aber im Winter, wenn Schmalhans Küchenmeister ist, da deckt ihr der Eisenbahner den Tisch und sieht in ihr bald einen täglichen Besucher des Futterplatzes. Im Sommer ist sie ein sehr wertvoller Bundesgenosse gegen das Ungeziefer im Gemüsegarten: als in dem trocknen Jahre 1893 die Ackerulenraupe in unglaublichen Mengen auftrat und sogar die Zwiebeln nicht verschonte, die sie völlig aushöhlte, da waren in meinem Gärtchen in Zwätzen die Haubenlerchen täglich stundenlang beschäftigt, das Erdreich zu untersuchen und die feisten Übelthäter aus ihren unterirdischen Schlafstuben herauszuholen, tüchtig abzuschütteln und zu verspeisen. Ich habe ihnen oft bei dieser Arbeit zugehört, und da sie einesteils meine Gegenwart nicht scheuten, mithin nahe Beobachtung gestatteten, andernteils ich mich auf meine leidlich scharfen Augen verlassen kann, so kann ich auch behaupten, daß es lediglich die Eulenraupen gewesen sind, denen sie nachgingen.

Wenn ich oben sagte, daß die bequeme Darbietung der Nahrung dazu beigetragen hat, die Haubenlerche zum ständigen Eisenbahnvogel zu machen, so glaube ich doch auch, daß dies nicht allein der Grund gewesen ist, sie so fest an den Bahnkörper zu fesseln. Man findet sie ja überall auf „ihr zusagenden“ Plätzen, d. h. solchen, die ihren Lebensgewohnheiten entsprechen, und da sie, was nicht bezweifelt werden kann, aus den Steppen Südrußlands zu uns eingewandert ist, so mußten ihr in kultivierten Gegenden die Örtlichkeiten zusagen, die sie am meisten an die alte Heimat erinnerten, d. h. fast vegetationsloses, sich weithin platt erstreckendes Gelände. Das findet sie ja auf Chaussees und Eisenbahnen heutzutage überall und bei ihrer Genügsamkeit da auch stets Nahrung. Wie sie sich an den Lärm der Eisenbahnen gewöhnt hat, beweist ihr ganzes Verhalten: beim Vorüberfahren eines Zuges fliegt sie fast nie auf, sondern duckt sich nur nieder, und ihr Nest bringt sie gar nicht selten dicht neben den Schienen an, wie ich es bei Gößnitz, Rositz und Zwätzen gefunden habe. Junge, die solchen Nestern entstammen, sind natürlich vom ersten Lebensstage an an den Lärm der Eisenbahn gewöhnt, verlieren alle Scheu vor den funkensprühenden, schraubenden Maschinen und dahinbrausenden Zügen und bleiben für ihre ganze fernere Lebenszeit treu ausdauernde Eisenbahnvögel.

Noch sei eine merkwürdige Gewohnheit der Haubenlerchen erwähnt, die ich vielfach auf Bahnhöfen zu beobachten Gelegenheit hatte: sie lassen sich im Winter

einschneien. Gern halten sie ihre Nachtruhe dicht neben den Schienen, an diese angedrückt; wenn der Wind den Schnee über den Bahnhof jagt und die Schienen verwehen, bleiben sie ruhig sitzen und ich würde kaum auf den Gedanken gekommen sein, unter dem Schnee Haubenlerchen zu vermuten, wenn nicht in aller Frühe, als die Leute Schnee schippten, ab und zu aus dem bei Seite geworfenen Schnee dunkle Klumpen herausgefallen und fortgeflogen wären, die sich durch ihren melodischen Ruf als Haubenlerchen entpuppten.

Als im Jahre 1872 Vater Liebe sein „Verzeichniß der der Umgebung von Gera angehörigen Brutvögel“ herausgab, stellte er fest, daß der Steinschmäger (*Saxicola oenanthe* [L.]), wenn auch noch „ziemlich häufig“, doch nicht mehr so häufig wie früher in Geras Nähe vorkäme. Und 1878 klagt er im Journal für Ornithologie („Die Brutvögel Ostthüringens und ihr Bestand“), daß der Bestand dieser schmucken, reizenden Vögelchen merklich heruntergegangen sei. Die Ursachen dieses Rückganges findet er im Verschwinden der alten Steinbrüche und Mauern, also der passenden Nistgelegenheiten, und in der geringen Akkomodationsfähigkeit der etwas menschen scheuen Vögel. Richtig ist, daß gerade in der Geraer Umgebung ein großer Teil der altgewohnten Nistplätze des Steinschmägers und damit der Vogel selbst daraus verschwand, aber der zweiten Vermutung kann ich — erfreulicherweise — nicht beipflichten. Als ich zwanzig Jahre nach dem Erscheinen des obengenannten Verzeichnisses, im Jahre 1892, wieder auf längere Zeit in die Nähe Geras verzog, war es im Frühjahr mein erstes, das Eintreffen der Zugvögel, ihre Häufigkeit, das Beziehen der alten Nistplätze und Auffuchen neuer zu beobachten und mit den in früheren Jahren gemachten Notizen zu vergleichen. Da wurde ich gleich im ersten Frühjahr auf das freudigste überrascht, daß der Steinschmäger viel häufiger zu erblicken war als früher, sein Bestand sich also ganz merklich gehoben hatte. Und, das auffälligste in seinem ganzen Auftreten: er war jetzt hauptsächlich da zu finden, wo er vordem nie oder nur ganz vereinzelt sein Heim aufgeschlagen hatte, am Bahnkörper. Ich bin Strecken von mehreren Kilometern Länge abgegangen, so z. B. die vom Rangirbahnhof Zwößen bis Wünschendorf (ca. 10 km), und durchschnittlich alle 300 m traf ich ein neues Pärchen an, stellenweise drängten sich sogar die einzelnen Paare noch näher zusammen. Das mußte doch seinen bestimmten Grund haben, und der war uns schwer zu finden. Der Oberbau der Eisenbahnen wird, wenn irgend möglich, aus Packlager von groben, schiefrigen Steinen hergestellt, die, auf der hohen Kante stehend, am Rande des Schienenbettes zahllose Klüfte und Höhlen bilden, auch die obere Kante der Böschung selbst besteht häufig aus groben Bruchsteinen. Nimmt man dazu, daß die Geleise von Gras und Unkraut frei gehalten werden, so hat man einen dem Steinschmäger zusagenden Aufenthaltort: steiniges, kahles

Terrain mit zahllosen Unterschlupfwinkeln. Es war mir also nicht wunderbar, daß ein so kluges Vögelchen wie unser Schmäzer den Bahnkörper als geeignetes Terrain auskundschaftete und sich sehr bald dort ansiedelte. Seine Menschenscheu und Vorsicht hinderte ihn daran nicht; die Ungefährlichkeit der Züge erkannte er bald genug, und die Menschen thaten ihm ja nichts zu leide, ja, sein neuer Wohnort war noch sicherer, weil menschenleerer als der frühere, da das Betreten des Bahnkörpers verboten ist. So ist er jetzt besonders in Ostthüringen ein Eisenbahnvogel *κατ' ἔξοχην* geworden, hierbei wolle allerdings beachtet werden, daß infolge der Billigkeit und Häufigkeit des Steinmaterials dort fast sämtliche Strecken in der angegebenen Weise gebaut werden. Doch nicht allein die Klüfte und Höhlen des Packlagers und der Trockenmauern, Mauern an Wegeunterführungen und ähnlichen Bauten dienen ihm zur Nistgelegenheit, er hat sich auf den mittleren und kleinen Bahnhöfen selbst, meist inmitten des stärksten Betriebes, eine Einrichtung als Nistplatz auserkoren, die in Anbetracht ihrer geräuschvollen Umgebung sehr verwunderlich erscheinen muß. Bei Abzweigungen von einem Gleis in das andere sind sogenannte Herzstücke in das Gleis eingelegt, welches durchkreuzt wird. Diese Herzstücke sind meist 1,5 bis 3 m lange Gußteile aus Stahl, welche unten hohl sind, auf dem Erdboden also nur mit ihrem Rande aufliegen. Durch die Erschütterung beim Darüberfahren bröckelt meist etwas Erdreich am Rande los, es bildet sich ein Schlupfloch und — die Niststelle für den Steinschmäzer ist fertig! Wie gern und regelmäßig diese Herzstücken benutzt werden, sah ich u. A. 1881 auf Bahnhof Verdau gelegentlich der Auswechslung eines solchen. Als dasselbe gehoben und zur Seite gerückt war, fand ich darunter drei alte Steinschmäzernerster dicht aneinander gebaut; dem Streckenpersonal war längst bekannt, daß die „Steinklitsche“ mit Vorliebe unter Herzstücken nistet. Auch in Zwögen bevorzugten meine dort brütenden fünf Pärchen diese Einrichtung; sie fühlen sich darunter sicher und unbehelligt, absoluten Schutz finden sie hier allerdings auch nicht, denn das kleine Wiesel schlüpft zuweilen ein und beraubt das Nest. Ich habe über diese Nistweise schon früher berichtet¹⁾ und seitdem mein Augenmerk auf den Steinschmäzer als „Eisenbahnvogel“ gerichtet; in Ostthüringen, dem Vogtlande und westlichen Sachsen tritt er in so auffallender Weise am Bahnkörper und auf Bahnhöfen auf, daß er sich auch dem Laien bemerkbar macht. Auch in meinem jetzigen Stationsorte, Reichenbach i. B., an den äußerst frequenten Linien Leipzig-Hof und Dresden-Eger gelegen, auf denen täglich mehr als 170 Züge und Maschinen verkehren, kam er mir zuerst als „Bahnvogel“ zu Gesicht; in den alten Steinbrüchen bei der Stadt habe ich ihn jedoch noch nicht nistend angetroffen.

¹⁾ Monatschrift 1893, „Sonderbare Niststätten“, Seite 293.

Wir sehen also, daß unser sonst so scheues und vorsichtiges Vögelchen doch soviel Akkomodationsfähigkeit besitzt, daß es sich in Gegenden, die es seit alters her als Brutvogel bewohnt, immer in gleicher, sogar größer werdender Zahl zu erhalten imstande ist.

Auf einer Anzahl von Bahnhöfen und neben vielen Bahnstrecken sind Weißdornhecken angelegt, die von klein auf mit der Scheere kurz gehalten werden, dadurch sehr üftig wachsen und schließlich eine ziemlich feste Wand bilden, die einen guten Schutz gegen winterliche Schneeverwehungen abgibt. Eine Anzahl Vögel nun hat herausgefunden, daß sich in diesem Gewirr Tausender von stacheligen Ästen und Ästchen ganz trefflich und sehr sicher nisten läßt. In erster Linie kommen hier der Hänfling (*Acanthis cannabina* [L.]), der Goldammer (*Emberiza citrinella* L.) und die Zaungrasmücke (*Sylvia curruca* [L.]) in Frage, weiter auch der rotrückige und schwarzstirnige Würger (*Lanius collurio* L. und *minor* L.), sowie die Dorngrasmücke (*Sylvia sylvia* [L.]). Wie Liebe schon früher¹⁾ nachgewiesen hat, werden diese Weißdornhecken von den genannten Vögeln sehr gern als Nistplätze angenommen. An einer Bahn, der Gera-Eichicht, ist die Anzahl der Nester eines Jahres aktenmäßig und statistisch aufgenommen worden, und es ergab sich das erfreuliche Resultat, daß auf eine Gesamtlänge der Hecken von ca. 21 km 701 Stück Nester kamen, mithin auf ca. 30 m ein Nest! Ich habe nach dieser im Jahre 1883 vorgenommenen Zählung (dieselbe geschah auf Anregung des Betriebsdirektors Roth durch die Bahnwärter) die genannte Strecke 1888 und 1893—1897 regelmäßig in der Brutzeit besucht, allerdings nur einen kleinen Teil davon (Strecke Weida-Niederpöllnitz) genau beobachtet, und jedes Jahr habe ich zu meiner Freude konstatieren können, daß in dem nunmehr sehr dicht gewordenen Gesträuch an und neben der Bahnböschung sich eine auffallend große Zahl von Hänflingen, Goldammern und Grasmücken angesiedelt hat. Das ist gewiß eine für den Vogelfreund hocherfreuliche Erscheinung!

Wie durch die Weißdornzäune und Hecken Vögel an den Bahnkörper gezogen werden, so stellen sich auch, wenn die Gelegenheit geboten wird, solche ein, die man überall anderswo suchen würde, als gerade an der Bahn. Wer würde es für möglich halten, dicht neben stark frequentierten Linien wasserliebende, sonst im Köhricht versteckt lebende Vögel zu finden, wenn die Bahn nicht gerade an einem Flusse oder Teichrande hinläuft? Und doch habe ich an verschiedenen Strecken unsere Rohrfänger, Rohrdrosseln, Teich- und Rohrhühner, sogar Zwergtaucher und Stockenten brütend gefunden. Das wäre schließlich nichts wunderbares, wenn die Bedingungen zum Nisten vorher dagewesen wären, denn die

¹⁾ Liebe's Ornithol. Schriften S. 52, „Die Gera-Eichicht Eisenbahn“.

meisten Vögel gewöhnen sich an den Eisenbahnlärm, aber in den genannten Fällen handelt es sich um durch den Bahnbau geschaffene Gelegenheiten zum Aufenthalte der erwähnten Vogelarten. Wenn die Bahn durch ebenes Terrain geführt wird, so werden behufs Gewinnung von Schüttmaterial für den Bahnkörper neben der tracierten Linie Ausschachtungen angelegt, manchmal bis 30 und mehr Ar groß, oft aber viel kleiner. Im Laufe der Jahre füllen sich diese Ausschachtungen mit Wasser, der Wind führt Samen von Schilfrohr, Kolbenrohr, Seggen und anderen Wasserpflanzen herein, und in kurzer Zeit ist ein kleiner, von Schilf umsäumter Teich entstanden, am Ufer meist noch mit (angepflanztem) Weidengebüsch bewachsen. Wie gern diese stillen Tümpel von den Vögeln angenommen werden, das ist schon von berufener Feder geschildert worden¹⁾ und braucht deshalb nicht wiederholt zu werden. Die letztgenannten Vögel möchte ich auch nicht gerade als „Eisenbahnvögel“ bezeichnen, ihre Erwähnung hat nur den Zweck, nachzuweisen, daß sie sich, wenn auch von Natur sehr vorsichtig und scheu, doch recht gut an den Lärm der Eisenbahnen gewöhnen und durch die Bahn geschaffene Nistgelegenheiten sehr gern aufsuchen. Und nicht nur der Lärm ist nicht imstande, sie zu irritieren, sie gewöhnen sich auch an die Menschen, die täglich an ihren Nistplätzen vorübergehen oder in ihrer Nähe arbeiten. Sie scheinen die Uniform der Bahnbeamten genau zu kennen, denn in zahllosen Fällen habe ich beobachtet, daß sie bei Annäherung des die Strecke revidierenden Bahnmeisters oder Wärters ruhig sitzen blieben, während sie vor einem Spaziergänger die Flucht ergriffen. Auf kleinen Verkehrsstellen aber gehören die eingangs erwähnten Vogelarten, wenn einmal eingebürgert, fast mit zum Inventar und sind das geworden, was den Anlaß zu meiner heutigen Skizze gegeben hat, echte und rechte „Eisenbahnvögel“!

Zwei Märztage 1899 in der Mark Brandenburg.

Von Dr. R. Thielemann.

„Dieser März ist kein März! Wer es aber dennoch glaubt zc.“ hätte man vom dritten Monat des Jahres 1899 wohl in Analogie zu einem oft zitierten Paradoxon sagen können!

Wer seinen Einzug und Anfang gesehen, glaubte sich in den herrlichsten Frühling versetzt, und wer sein Ende gefühlt, dachte an den Januar!

Die Vogelwelt war zum Teil — soweit es die Frühbrüter betrifft — sorglos genug, dem allzu lieblichen Monatsanfang zu vertrauen, und so entwickelte sich das Waldleben schon so frühzeitig, wie wohl sehr selten.

Zwei Tage ornithologischer Beobachtungen greife ich heraus, weil sie die

¹⁾ Siehe Ornithol. Schriften S. 307, „Zur Verbreitung der Rohrjäger“.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Ornithologische Monatschrift](#)

Jahr/Year: 1899

Band/Volume: [24](#)

Autor(en)/Author(s): Heller Felix

Artikel/Article: [Eisenbahnvögel 176-186](#)