

Eine ähnliche Verbreitung und ähnliche Zugverhältnisse wie bei der Zaungrasmücke finden wir bei *Acrocephalus palustris*, doch wäre sein Vorkommen in Südspanien noch viel auffallender. Auch er wird zwar in dem gleichen Kapitel wie *S. curruca* als beobachtet erwähnt, fehlt dann aber in der faunistischen Zusammenfassung im Ibis.

Schrifttum

- BRICKENSTEIN-STOCKHAMMER, C., & R. DROST (1956): Über den Zug der europäischen Grasmücken *Sylvia a. atricapilla*, *borin*, *c. communis* und *curruca* nach Beringungsergebnissen. Vogelwarte 18, S. 197—210.
- GEYR VON SCHWEPPENBURG, H. Freiherr (1929): Die Zugwege von *Sylvia curruca*. Verh. VI. Internat. Orn. Kongr. Kopenhagen 1926, S. 89—101.
- (1930): Zum Zuge von *Sylvia curruca*. J. Orn. 78, S. 49—52.
- (1930): Nochmals: Der Zug von *Sylvia curruca*. J. Orn. 78, S. 512—514.
- HEIM DE BALSAC, H. & T. (1951): Les migrations des oiseaux dans l'Ouest du Continent africain. Alauda 19, S. 19—39.
- IRBY, L. H. L. (1895): The ornithology of the Straits of Gibraltar. London.
- MOREAU, R. E. (1928): Some further notes from the Egyptian Deserts. Ibis, ser. 12, vol. 4, S. 453—475.
- MOUNTFORT, G. (1958): Portrait of a Wilderness. London.
- MOUNTFORT, G., & I. J. FERGUSON-LEES (1961): The birds of Coto Doñana. Ibis 103a, S. 86—109.
- RUDEBECK, G. (1956): Some aspects on bird migration in the western palaearctic region. Bertil-Hanström-Festschrift, Lund.
- SAUER, F. (1957): Die Sternenorientierung nächtlich ziehender Grasmücken (*Sylvia atricapilla*, *borin* und *curruca*). Z. Tierpsych. 14, S. 29—70.

Zur Frage: Landvögel auf Schiffen

Von Joachim Steinbacher, Frankfurt (Main)

In letzter Zeit haben MAYR, NIETHAMMER, FISHER und andere Autoren auf die nur ungenügend bekannte Art und Wirksamkeit der Ausbreitungsmechanismen der Vögel hingewiesen, wie sie durch einige Fälle transozeanischer Besiedlung anderer Kontinente (*Bubulcus ibis* in Amerika, *Turdus pilaris* in Grönland) offenbar geworden sind. FISHER hatte dazu erwähnt, daß der passiven Ausbreitung mancher Vögel nach vielen neueren Feststellungen eine größere Bedeutung zukäme, als man bisher angenommen habe. Neben dem Menschen sei der Wind als wichtigster Faktor dafür zu betrachten. Diesen Gedanken äußerten auch ALEXANDER & FITTER bei der Deutung der Herkunft zahlreicher nordamerikanischer Landvögel in Europa, die sie zum überwiegenden Teil als windverdriftete Irrgäste erklärten. Bei nur wenigen von ihnen erschien Zweifel angebracht, ob es sich nicht auch um entflogene Käfigvögel handeln könnte. WILLIAMSON führte dann weiter aus, unter welchen Luftdruck- und Windbedingungen bevorzugt Verdriftung in bestimmten Richtungen vor sich ginge, und BAIRD & NISBET erläuterten die Ursachen der Winddrift an der nordamerikanischen Küste. Damit sind nur wenige Arbeiten aus einer Fülle von Veröffentlichungen genannt, die über diesen Fragenkomplex inzwischen erschienen sind und die immer neue Gesichtspunkte aufzeigten. Von ihnen soll nur einer hier näher erörtert werden, der ein besonderes Licht auf die Möglichkeiten der Überquerung des Atlantik werfen kann und der durch den Ausbau technischer Hilfsmittel zunehmende Bedeutung gewonnen hat: der Nachweis von Landvögeln auf Schiffen.

Im älteren und neueren Schrifttum finden sich zahllose Angaben und Berichte über Begegnungen mit solchen Vögeln auf hoher See, die vor allem das Verwundern über die Leistung dieser Irrgäste widerspiegeln. Es handelt sich dabei meist um Zufallsergebnisse von begrenztem Wert; nur selten sind sie über längere Zeiten und Räume fortgesetzt und enthalten genauere Angaben über die Begleitumstände. Eine systematische Samm-

lung solcher Beobachtungen und von Vögeln selbst, die erschöpft auf Schiffen niedergingen, hatte 1932 N. PETERS bei den Handelsschiffen Hamburger Reedereien angeregt und damit bis Kriegsbeginn gute Erfolge gehabt. Das Ergebnis dieser Aktion, die sich über alle Weltmeere erstreckte, hat LADIGES noch kurz vor Kriegsende veröffentlicht. Es ist vielfach nicht genügend beachtet worden, obwohl es wichtige und zuverlässige Daten enthält und der „Zoological Record“ die Arbeit aufführte.

Beschränken wir uns auf den Nordatlantik, so sind die von SCHOLANDER ausgewerteten achtjährigen Beobachtungen eines ozeanographischen Forschungsschiffes 200 bis 400 Meilen vor der Küste von Nordamerika von besonderem Wert. Sie geben 55 Arten von Landvögeln an, die vom Schiff aus erkannt werden konnten und die nur während der Zugzeiten, vorzugsweise im Herbst, durch seewärts wehende Winde von der Küste nach Osten abgetrieben wurden. SCHOLANDER weist darauf hin, daß eine große Zahl dieser Vögel, besonders kleinere Arten, auf Schiffen niedergingen, wobei er neben Feuerschiffen auch Wetterschiffe erwähnt. Diese stellen im nördlichen Atlantik acht schwimmende meteorologische Stationen dar, deren Positionen aus neueren Karten, so aus der des „National Geographic Magazine“ 1955, ersichtlich sind. Dazu kommen noch einige kleinere Schiffe in Küstennähe der jeweiligen Kontinente. Es ist verständlich, daß sie die besten Möglichkeiten bieten, um sichere Nachweise verirrter Landvögel zu erlangen und gleichzeitig Zusammenhänge zwischen dem Auftreten solcher Irrgäste und Witterungsfaktoren erkennen zu lassen. Da bereits eine Reihe wichtiger Ergebnisse durch regelmäßige Beobachtungen auf solchen Wetterschiffen erzielt wurden (ALLISON, BARRAS-SMITH, DARLINGTON & ROMER, McLEAN & WILLIAMSON, JONES, DORST), dürfte es wohl nur noch eine Frage der Zeit und entsprechender fachlicher Ausbildung der Meteorologen sein, um zu viel weiter gehenden Informationen, zu einer möglichst lückenlosen Übersicht im Laufe von Jahren und zur Feststellung gewisser Gesetzmäßigkeiten im Zugverhalten zu kommen, die einem nicht allein wetterbedingten Auftreten mancher Vogelarten im Nordatlantik vielleicht zugrunde liegen. Dabei wäre an die eingangs erwähnte Ausbreitungstendenz einiger Formen zu denken.

Aus Gelegenheitsbeobachtungen und dem tierfreundlichen Bemühen eines Vogelliehabers, der immer wieder versuchte, auf sein Schiff verirrte, halb verhungerte und erschöpfte Landvögel am Leben zu erhalten, entstand nun vor einigen Jahren das ernste Anliegen von ERICH HARKEN, auf den Passagierdampfern „Berlin“ und „Bremen“ zur Frage „Landvögel auf Schiffen“ systematisch zuverlässiges Material zu sammeln. Darüber haben von JORDANS & NIETHAMMER vor kurzem ausführlich berichtet. Ich knüpfe an diesen Bericht an, da ich seither von Herrn HARKEN zahlreiche Vögel lebend zugesandt bekam, die ich zum Teil selbst längere Zeit in Gewahrsam hatte, zum Teil an erfahrene Vogelpfleger weitergab. Wir haben darüber hinaus die Möglichkeiten der Umgewöhnung entkräfteter, aufs Schiff niedergegangener Vögel auf handelsübliches Weichfutter, das vorzugsweise Ameisenpuppen, Weißwurm, Flohkrebse, Fliegen (getrocknet) und Biskuit enthält, erörtert, und Herr HARKEN hat seine vielseitigen Kenntnisse dabei ebensooft beweisen können wie sein besonderes Geschick in der Praxis an Bord seines Schiffes, wo ihn im Herbst 1958 auch Professor K. LORENZ kennenlernte. Ich habe ihm daher gern die Anregung gegeben, selbst über seine Erfahrungen und Beobachtungen zu berichten, und er ist diesem Hinweis dreimal gefolgt. In verständnisvoller Weise schildert er u. a. die Eingewöhnung eines Eisvogels (*Megaceryle alcyon*), der 150 km von der amerikanischen Küste vor einem Gewitter auf das Schiff geriet und den er 10 Tage später lebend nach Hause bringen konnte. Bei der gleichen Gelegenheit kamen noch 1 *Porzana carolina*, 2 *Icterus galbula*, 1 *Dumetella carolinensis*, 1 *Zonotrichia albicollis* und 2 *Dendroica spec.* an Bord, und auch ihre Umstellung auf Kunstmutter gelang der Sorgfalt und Erfahrung ihres Pflegers, so daß sie Bremerhaven in gutem Gesundheitszustand erreichten.

Im Kanalausgang waren Herrn HARKEN einmal 350 bis 400 km vom nächsten Land entfernt Trupps von *Fringilla montifringilla* aufs Schiff geflogen, und zwar aus nördlicher Richtung; sie zeigten keine Müdigkeit, aber einen erstaunlichen Nahrungsbedarf, der erst am dritten Tage wieder normal wurde. Dies und weitere Beobachtungen an einigen *Vireo*- bzw. *Dendroica*-Arten — die unmittelbar nach dem Fang noch sehr lebhaft waren, nicht gefüttert werden konnten und dennoch die folgende Nacht gut verbrachten, keinen Kot absetzten und erst im Laufe des Morgens plötzlich verendeten — brachten Herrn HARKEN zu der Vermutung: Ziehende Vögel haben kein Hungergefühl; dieses setzt erst nach Erreichen des Ziels oder eines Teilziels (Schiff!) allmählich wieder ein, muß dann aber unbedingt befriedigt werden, ehe der Weiterflug unternommen wird. So würde sich erklären, daß manche Vögel auch in Landnähe das Schiff nicht verlassen, bevor sie etwas gefressen haben. Vermutlich hat auch bei zwei *Streptopelia turtur* eine Verdauungshemmung vorgelegen. Die beiden Vögel wurden erst nach 24stündigem Aufenthalt auf dem Schiff von Herrn HARKEN weit vor der Küste Europas gefangen und setzten noch etwa 16 Stunden Kot mit Spuren von Grünnahrung ab, die auf Nahrungsreste von ihren Abflugplätzen schließen ließen. MERKEL (mündlich) hält diese Erklärung nach seinen eigenen Untersuchungen über die Einschaltung einer Sparregulation beim Tages-Stoffwechsel vor allem nächtlich wandernder Zugvögel für durchaus vertretbar.

In einem weiteren Bericht schildert Herr HARKEN die Pflege eines *Apus apus*, der im Ausgang des Kanals an Bord gekommen war, 30 Minuten, bevor unvermutet dichter Nebel aufkam. Mit Eibiskuit und geriebenem, hartgekochtem Gelbei wurde er am Leben gehalten und nach 9 Tagen im Hafen von New York freigelassen, wo er ohne Schwierigkeiten abflog. Gelegentlich erwähnt unser Gewährsmann, daß ihm auch bei sonnigem Wetter und völliger Windstille Vögel zuflogen, so auf der Höhe von Neuschottland 1 *Regulus calendula* und 1 *Geothlypis trichas*.

Im allgemeinen herrscht oder kommt bald nach Anflug der Vögel auf das Schiff unsichtiges Wetter mit starkem ablandigen Wind. Die meisten Irrgäste kommen auf der Höhe von Neufundland (zwischen 41—46.30 N und 56.50—65.30 W) bis kurz vor dem Long Island Sund an Bord, unter denen *Spinus pinus*, *Zonotrichia leucophrys*, *Zonotrichia albicollis*, *Passerella iliaca*, *Plectrophenax nivalis*, *Junco hyemalis*, *Pipilo erythrorthalmus*, *Icterus galbula*, *Molothrus ater*, *Agelaius phoeniceus*, *Zenaidura macroura*, *Colaptes auratus*, *Toxostoma rufum*, *Dumetella carolinensis*, *Porzana carolina*, *Dendroica coronata*, *Dendroica tigrina*, *Dendroica caeruleascens*, *Prothonotaria citrea* mir größtenteils lebend oder frischtot vorgelegen haben und einwandfrei bestimmt sind. Über *Dendroica tigrina* und *Prothonotaria citrea* wie *Spinus pinus* und *Passerella iliaca* habe ich selbst kurz berichtet. Die ersten befinden sich noch heute, nach 3 Jahren Gefangenschaft, in befreundeten Pflegeränden, während mir die beiden letztgenannten Arten entflohen sind, worauf ich zur Vermeidung von Fehldiagnosen ausdrücklich hingewiesen habe. Da solche Fälle niemals ganz ausgeschlossen werden können, stellen sie beim Nachweis landfremder Arten stets einen Unsicherheitsfaktor dar, dem auch durch sorgfältige Gefiederuntersuchung nicht immer begegnet werden kann.

Über seine Beobachtungen vom Herbst 1960 hat Herr HARKEN einen Bericht an die „National Audubon Society“ in New York gegeben, den ich mit seiner Erlaubnis hier auswerte. Er schildert darin das Anbordkommen einer gemischten Gruppe Vögel obengenannter Arten in der Nacht vom 30. September auf 1. Oktober bald nach Abfahrt von New York und seine Bemühungen bis über eine Entfernung von 800 Meilen auf See, die Vögel einzufangen und durch geeignete Pflege am Leben zu erhalten. Seine fast 10jährigen Beobachtungen über das Verhalten solcher Irrgäste faßt er dahin zusammen, daß Vögel, die nachts auf das Schiff kommen, sei es noch nahe an Land oder weit von ihm entfernt, dieses nicht mehr verlassen. Bei Tage suchten sie auf ihm ständig nach Futter, meistens vergeblich. Vögel, die tagsüber Schiffen begegnen, fühlten sich

auf diesen wie an natürlichen Rastplätzen; sie blieben meist dort, obwohl sie kaum artgemäße Nahrung fanden. So wirkten sich Schiffe vielfach als große Fallen aus und nicht nur als Lebensretter verirrter Vögel. Am ehesten hätten Körner- und Allesfresser auf allen Schiffen — auch ohne sachverständige Pfleger — relativ große Chancen, eine Reise von einigen Tagen zu überstehen, da sie von der Mannschaft und den Passagieren mit Speiseabfällen ausreichend gefüttert würden. Die Zahl der auf diese Weise von einem Kontinent zum anderen verbrachten Vögel schätzt Herr HARKEN nach seinen Erfahrungen weit höher ein als allgemein vermutet werde. Nach allem, was wir von ihm wissen, haben wir keine Veranlassung, daran zu zweifeln, und wir sollten diese Tatsache in Rechnung stellen, wenn wir von verdrifteten Landvögeln sprechen.

In diese Zusammenhänge paßt auch ein Bericht eines weiteren Seemanns und Vogelliebhabers, der abschließend angefügt werden soll. Herr F. LANGNICKEL schrieb mir zu einer lebend zugesandten *Dendroica tigrina*, er habe sie im Karibischen Meer vor der Küste von Kuba gefangen und eingewöhnt, zusammen mit mehreren Stücken von *Euetbia canora*, *Passerina cyanea* und *Melopyrrha nigra*, während ihm einige *Setophaga ruticilla* und *Dendroica palmarum* leider gestorben seien. Er habe stets auf seinen Reisen mehrere Käfige mitgenommen und sie zur Zugzeit meist gefüllt wieder nach Hause gebracht. Er weist auf die Möglichkeit des Überlebens auch von insektenfressenden Vögeln auf Handelsschiffen hin, da sich auf diesen mitunter Ladungen befänden, die Fliegen und Mücken anzögen und ihre Vermehrung begünstigten. Dann könnten sich wohl einzelne Vögel durch Fang der Insekten in den Laderäumen am Leben halten, und meist käme dann eine gewisse Gewöhnung an Orangen und anderes weiches Obst oder Küchenabfälle hinzu.

Schrifttum

- ALEXANDER, W. B., & R. S. R. FITTER (1955): American Landbirds in Western Europe. Brit. Birds 48: S. 1—14.
- ALLISON, F. R., M. A. BARRAS-SMITH, A. DARLINGTON & M. L. R. ROMER (1951): Migrants observed from ocean-weather-ships July—October, 1950. Brit. Birds 44: S. 219—222.
- BAIRD, J., & I. T. C. NISBET (1960): Northward fall migration on the Atlantic coast and its relation to offshore drift. Auk 77: S. 119—149.
- DORST, J. (1958): Observations ornithologiques à bord des navires météorologiques Français dans l'Atlantic nord. Oiseau 28: 309—323.
- FISHER, J. (1954): A history of birds. London.
- HARKEN, E. (1957): Vögel auf Schiffen im Atlantik. Gefied. Welt 81: S. 111.
- (1957): Ein Mauersegler auf dem Atlantik. Gefied. Welt 81: S. 218.
- (1958): Gedanken über Zugvögel. Gefied. Welt 82: S. 78.
- JONES, H. J. (1957): Some observations on birds in the North Atlantic. Brit. Birds 50: S. 528—534.
- JORDANS, A. von, & G. NIETHAMMER (1957): Vögel auf Schiffen. Anz. Orn. Ges. Bayern 4: S. 528—533.
- LADIGES, W. (1944): Landvögel auf See. Mitt. Hamburg. Zool. Mus. Inst. 49: S. 77—102.
- MAYR, E. (1953): Symposium on terrestrial Fauna of the Pacific; distribution, ecology and speciation; relation to man. Proc. 7th Pacific Sci. Congr. 4: S. 10—19.
- MERKEL, F. W. (1960): Stoffwechselvorgänge regeln den Wandertrieb der Zugvögel. Umschau 60: S. 243—246.
- MCLEAN, I., & K. WILLIAMSON (1960): Migrants at station "Juliett" in September 1951. Brit. Birds 53: 215—219.
- NIETHAMMER, G. (1958): Tiergeographie. Fortschr. Zool. 11: S. 35—141.
- SCHOLANDER, S. J. (1955): Land birds over the western North Atlantic. Auk 72: S. 225—239.
- STEINBACHER, J. (1958): Amerikanische Zugvögel — neue Gäste! Gefied. Welt 82: S. 218.
- (1959): Amerikanische Vögel entflohen! Gefied. Welt 83: S. 79.
- WILLIAMSON, K. (1955): Migrational Drift. Acta XI. Congr. Internat. Orn. Basel 1954: S. 179—186.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Vogelwarte - Zeitschrift für Vogelkunde](#)

Jahr/Year: 1961/62

Band/Volume: [21_1961](#)

Autor(en)/Author(s): Steinbacher Joachim

Artikel/Article: [Zur Frage: Landvögel auf Schiffen 90-93](#)