

Für unsere Kinder

Nr. 24 ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ Beilage zur Gleichheit ○ ○ ○ ○ ○ ○ ○ 1912

Inhaltsverzeichnis: Die Boten. Von Wilhelm Jensen. (Gedicht.) — Viehhüten in Indien. Von Rudyard Kipling. — Reisen einst und jetzt. Von B. Düwell. — Spiel der Nurmeltiere. Von Gottfried Keller. (Gedicht.) — Am Eisenbahndamm. Von Roland. — Mutter Kridente und ihre Reise über Land. Von Ernest Seton Thompson. — Der schöne Birnbaum. (Kinderlied.)

Die Boten.

Tau blüht am Gelände,
September ist nah;
Da flattert's behende
In zierlicher Wende
Und zwitschert ohn' Ende —
Die Meisen sind da.
Getuschel und Pfeifen,
Gepiep und Gehusch,
Ein Streifen und Schweißen
In Bäumen und Busch.
Ein Hüpfen und Schlüpfen
Im Laub überquer,
Und Schmiegen und Wiegen
Allüberall her.
Und Nicken und Picken
In emsiger Hast,
Und heiter schon weiter
Von Aste zu Ast.
Nun hängen an Zweigen,
Nun Reigen und Tanz
Und Wippen und Neigen
Mit Kopf und mit Schwanz.
Doch niemals ein Schweigen;
Rundum immerfort
Ein Plaudern und Plauschen,
Begrüßungen Tauschen,
Bald hier und bald dort,
Bald hin und bald wieder;
Die Stimmchen so fein,
So blank das Gefieder,
Behend das Gebein.
Blaumeise, Schwanzmeise,
Schopfmeise sind da,
Nach lustiger Weise
Auf herbstlicher Reise —
September ist nah. Wilhelm Jensen.

Viehhüten in Indien.

In den indischen Dörfern führen gewöhnlich ein paar Knaben die Rinder und die Büffel am frühen Morgen auf die Weide und bringen sie zur Nacht zurück. Und dieselben Tiere, die einen weißen Mann unter ihren Hufen zerstampfen würden, lassen sich stoßen, anschreien und lenken von Kindern, die kaum bis zu ihrer Nase heraufreichen. Solange die Knaben sich zu den Herden halten, sind sie sicher, denn nicht einmal der Tiger greift einen Haufen Rinder an. Streifen sie aber umher, um Blumen zu pflücken oder Eidechsen zu fangen, so werden sie manchmal von Raubtieren fortgeschleppt. Der Weideplatz ist nur Fels, Gebüsch und hohes Gras und wird von kleinen Schluchten durchschnitten; die Herden zerstreuen sich hier und verschwinden. Die Büffel suchen im allgemeinen die Sümpfe und schlammigen Stellen auf, wo sie sich wälzen oder in dem warmen Schlamm stundenlang eingraben und wärmen.

Viehhüten in Indien ist eine der mühsigsten Beschäftigungen der Welt. Die Rinder grasen und kauen, liegen nieder und grasen wieder, und sie brüllen nicht einmal, sie grunzen höchstens. Die Büffel aber, schieferblau, mit rückwärtsgekrümmten Hörnern und wilden Augen, geben überhaupt sehr selten einen Ton von sich. Sie steigen einer hinter dem andern in die Sümpfe und wühlen sich dort ein, bis nur noch ihre Nase und ihre stieren bläulichen Augen aus dem Schlamm heraus schauen, dann liegen sie da wie Holzklöße. Die Sonne strahlt auf die Felsen nieder, bis diese in der heißen zitternden Luft zu tanzen scheinen, und die Hirtenkinder hören eine Gabelweih — nie mehr als eine — pfeifen, hoch über ihren Häuptern, so hoch, daß sie kaum noch zu sehen ist. Sie wissen, stürben sie plötzlich oder verendete eine Kuh, so würde diese Weih herabschießen, und die nächste Weih, Meisen entfernt, sähe sie fallen und folgte ihr, und dieser zweiten Weih würde eine dritte folgen, und dieser wieder die nächste, und fast noch ehe der Tod da wäre, würden an die zwanzig hungrige Weihen von überall und nirgend's her zur Stelle sein. Dann schlafen die Kinder, machen auf und schlafen weiter. Sie flechten kleine Körbe aus trockenen Grasshalmen und

sehen Grashüpfer hinein, oder fangen zwei Gottesanbeterinnen und lassen sie miteinander kämpfen; oder sie reihen rote und schwarze Dschungelnüsse zu einer Halskette auf, oder sie beobachten eine Eidechse, die sich auf einem Stein sonnt, oder schauen einer Schlange zu, die Jagd auf einen Frosch macht. Dann singen sie lange, lange Lieder mit seltsamen, uralten Rehrreimen am Ende, und der eine Tag erscheint ihnen länger als vielen Menschen ihr ganzes Leben. Vielleicht bauen sie auch aus Lehm ein Schloß mit Menschen, Pferden und Büffeln; in die Hände der Menschen stecken sie Schilfrohre und behaupten, das seien Könige mit ihren Heeren oder Götter, vor denen man niederknien muß. Dann kommt der Abend. Die Kinder rufen, und die Büffel erheben sich schwerfällig einer nach dem andern aus dem zähen Schlamm, wobei ein Geräusch entsteht, als ob Kanonen losgingen. Dann zieht alles in langer Reihe über die graue Ebene den blinkenden Lichtern des Dorfes zu.

Rudyard Kipling.

o o o

Reisen einst und jetzt.

Hell strahlte die Sonne am tiefblauen Himmel, an dem in der Ferne einige kleine Morgenwölkchen wie Schwäne auf dem Wasser dahinglitten. Kein Lusthauch regte sich, und wie ein gewaltiger blitzender Spiegel lag unter mir der waldumkränzte Müggelsee in einer schmalen Fassung von weißem Sand. Hoch über mir zogen Sperber ihre Kreise, stiegen auf und fielen nieder. Das Auge folgt ihren Bahnen und Sehnsucht erfaßt dich, es ihnen gleichzutun. Wir kommen die Verse in den Sinn, die vor nun bald siebzig Jahren Gottfried Keller, der große Schweizer Dichter, schrieb, als ein anderer Dichter über die Unfrieden bringenden Bahnen und Dampfschiffe geklagt hatte. Diese Verse lauten:

„... Und wenn vielleicht in hundert Jahren
Ein Luftschiff hoch mit Oricchenwein
Durchs Morgenrot kam hergefahren,
Wer möchte da nicht Fuhrmann sein?“

Es ist ein uralter Wunsch der Menschen, gleich den Adlern durchs Luftmeer eilen zu können. Dieser Wunsch ließ die germanische Sage von Wieland dem Schmied entstehen und die griechische von Dädalus. Aus Vogelfedern und Wachs formte sich Dädalus Flügel und segelte auf ihnen durch die Lüfte. Heute ist zur Wahrheit geworden, was früher nur Märchen war, heute hat der Wunsch der Menschen seine

Erfüllung gefunden. Noch klingen mir Kellers Worte im Innern nach, als mich leises Surren aus meiner Betrachtung aufstörte. Das Surren wurde lauter und lauter, und als ich aufblickte, sah ich ein großes Luftschiff in eifriger Fahrt herankommen. Bald schwebte es dicht über meinem Haupte, glitt vorüber und entschwand allmählich.

Wie lange noch wird es dauern, und wir fahren mit der Flugmaschine oder dem Luftschiff unserem Reiseziel zu, das wir heute noch mit der Eisenbahn erreichen müssen. Die dann lebenden Menschen werden uns darob bedauern, wie wir heute unsere Vorfahren, weil sie nur mit der Postkutsche oder zu Pferd und zu Fuße reisen konnten.

Noch zu jener Zeit, als Gottfried Keller sein Lied vom Luftschiff dichtete, im Jahre 1846, war bei uns der Reiseverkehr vermittelt der Postkutsche der fast allein mögliche und übliche. Zu den Annehmlichkeiten des irdischen Lebens gehörte das Fahren in einer Postkutsche keineswegs. Als Goethe um 1767 von seiner Vaterstadt Frankfurt a. M. nach Leipzig fuhr, um die Universität dieser Stadt zu beziehen, blieb sein Postwagen mitten in der Nacht auf der Landstraße im Schmutze stecken. Es regnete in Strömen. Die Passagiere mußten helfen, den Wagen wieder frei zu bekommen, wollten sie anders nicht im Freien übernachten. Goethe arbeitete so angestrengt, daß er sich ein Brustübel zuzog, das ihn erst viele Jahre später verließ. Und siebzig Jahre nachher, im Jahre 1837, beschreibt Heinrich Heine im „Wintermärchen“ eine Fahrt in der preussischen Post:

„Im nächstlichen Walde humpelt dahin
Die Chaise. Da kracht es plötzlich —
Ein Rad ging los; wir halten still,
Das ist nicht sehr ergötzlich.

Der Postillon steigt ab und eilt
Ins Dorf, und ich verweile
Um Mitternacht allein im Wald,
Ningsum ertönt Gehente.“

Im siebzehnten und achtzehnten Jahrhundert und noch bis ins neunzehnte Jahrhundert hinein befanden sich die wichtigsten Fahrstraßen fast alle in verwahrlostem Zustand und gleichen Kirchhöfen für Wagen. Alle Augenblicke begegnete man Überresten von Kutschen, Lastwagen usw., die umgelippt oder im Schmutze stecken geblieben und dann von ihren Besitzern verlassen worden waren. Vornehme Leute reisten im eigenen Wagen und ließen nur die Pferde sich von der Post stellen; sie nahmen aber gleich die nötige Zahl von Ersatzrädern

mit, so wie heute der Automobilfahrer seine Reservepneumatiks aufschnallt. Mit der Schnelligkeit des Reisens war es auch nicht weit her. Eine der schnellsten Kutschen Englands, die den ehrenvollen Beinamen führte: die „fliegende Kutsche“, brauchte vor hundert Jahren für die Strecke von London nach Edinburgh nicht weniger als sieben Tage. Heute legt sie der Eisenbahnzug in acht Stunden zurück. Die Passagiere der „fliegenden“ konnten von Glück sagen, wenn sie in Edinburgh mit ungebrochenen und geraden Gliedern ankamen; denn daß ihr Gefährt unterwegs ein halbes Duzend mal umschlug, war etwas Gewöhnliches. Nicht umsonst stand hinter den Ankunftszeiten des Fahrplans vermerkt: „So Gott will!“ Kein Reisender vergaß vor der Abfahrt sein Testament zu machen. Nicht nur konnte es geschehen, daß die Kutsche umwarf und die Reisenden dabei verunglückten, sondern es war auch möglich, daß diese von Räubern angefallen und erschlagen wurden.

Die Reise von Berlin nach Köln am Rhein dauerte mit der Postkutsche etwa zwei bis drei Tage. Von Berlin nach Breslau fuhr man im Jahre 1836 mit der „Schnellpost“ zwei Nächte hindurch und war über 37 Stunden unterwegs. Heute legt man diese Strecke im Zug in vier Stunden zurück. Auch die Kosten einer Fahrt waren damals höher, abgesehen davon, daß man mehr Zeit verlor und während der langen Fahrt Geld für Essen und Trinken ausgeben mußte. Die Fahrt von Berlin nach Breslau kostete mit der „Schnellpost“ 40 Mark, was damals eine viel größere Summe darstellte als heute, wo die Fahrt mit dem Schnellzug sogar erster Klasse nur 30 Mark kostet.

Heutzutage ist man in den fortgeschritteneren Ländern Europas nur in wenigen Strichen noch ausschließlich auf die Beförderung mit Wagen und Pferd angewiesen. So in manchen Gegenden der Schweiz, in der wegen der Zerstückung des Landes durch die Alpen Eisenbahnanlagen äußerst schwierig und teuer sind. Hier fahren noch auf teils guten, öfters holprigen Wegen die Postkutschen oder Diligencen, wie man sie auch nennt. Namentlich aber muß man im großen Rußland sehr viel zu Wagen reisen. In gewissen Abständen sind Stationen angelegt, auf denen die Postpferde gewechselt werden, und so kann man in einem fort fahren, bis das Ziel oder die nächste Eisenbahnhaltestelle erreicht ist. Da aber die Straßen meist in schauerhaftem Zustand sind, so wird es als große Unnehmlichkeit empfunden, wenn

im Winter der Schnee das schnelle und sanfte Dahingleiten im Schlitten ermöglicht.

Geleise, auf denen die Wagen schneller und sicherer dahinrollen als auf dem unebenen Erdboden, gebrauchte man zuerst in Bergwerken. Diese Geleise waren ursprünglich aus Holz, und erst in der zweiten Hälfte des achtzehnten Jahrhunderts verwandte man eiserne Schienen. Um dieselbe Zeit kam man auch darauf, an Stelle von Pferden die Dampfkraft zur Fortbewegung von Lasten zu verwenden. 1767 baute der Franzose Cugnot eine Dampfmaschine in einen Wagen ein. Doch die damaligen Dampfmaschinen waren noch viel zu plump und zu schwer, als daß sich dieser Wagen hätte schnell fortbewegen können. Erst als Watt die Dampfmaschine vervollkommen hatte, konnte man mit Erfolg daran gehen, Wagen mit Dampfmaschinen zu verbinden.

Die erste wirklich brauchbare Eisenbahnlokomotive wurde von George Stephenson erbaut. Stephenson erblickte das Licht der Welt im Jahre 1781 in einer kleinen Ortschaft Englands. Schon als kleiner Junge mußte er arbeiten und dem Vater helfen, die Familie zu ernähren. Er war nacheinander Hütejunge, Pferdetreiber bei einer Kohlenbahn, dann Hilfsheizer, Maschinenwärter und schließlich Bremser. Im Alter von 18 Jahren lernte er schreiben, indem er nächtlichen Unterricht nahm, weil er am Tage keine Zeit hatte. Ein Jahr später erblindete der Vater, und George allein mußte mit seiner Arbeit die ganze Familie erhalten. Das war eine schwere Zeit für ihn. Aber sie dauerte nicht allzulange. George Stephenson arbeitete in einem Bergwerk. Eines Tags wollten die Maschinen nicht in Gang kommen, die mit Dampf getrieben wurden, und die Ingenieure mühten sich vergebens ab, die Störung zu beseitigen. Da kam unser Stephenson hinzu, und nach dreitägigen Anstrengungen gelang es ihm, die Maschinen wieder zum Arbeiten zu bringen und sie außerdem noch zu verbessern. Damit hatte er sein Glück gemacht. Er wurde mit einem ausreichenden Lohn als Aufseher über alle Maschinen des Bergwerkes angestellt, und nun konnte er mit Muße an der Erfüllung seines Lieblingswunsches arbeiten, eine starke und schnelle Lokomotive zu bauen. Nach langen vergeblichen Versuchen machte 1814 seine Lokomotive ihre erste Fahrt, auf der sie eine Last zog, die dem Gewicht von 500 erwachsenen Menschen entsprach, und dabei in der Stunde etwa neun Kilometer zurücklegte. Bald hatte

Stephenson die Lokomotive soweit verbessert, daß sie schon zwanzig Kilometer in der Stunde bewältigen konnte. Im Jahre 1825 wurde die erste Eisenbahn für Personenbeförderung eingerichtet, und zwar zwischen den englischen Ortschaften Stockton und Darlington.

Auch andere Männer hatten inzwischen Lokomotiven erbaut, aber keine kam an Schnelligkeit und Stärke den Stephenson'schen gleich. Diese konnten bald dreißig bis vierzig Kilometer in der Stunde zurücklegen. Als Stephenson dies bekannt machte und behauptete, daß seine Lokomotive, „Raete“ geheiß, mit Leichtigkeit so schnell fahren könne, wurde er ausgelacht. Eine englische Zeitung schrieb: „Was kann lächerlicher sein, als das Versprechen, eine Lokomotive für die doppelte Geschwindigkeit einer Postkutsche zu bauen! Oher könnte man glauben, daß die Einwohner von Woolwich sich auf einer Feuerwerksrakete abfeuern ließen, als daß sie sich einer solchen Maschine anvertrauen würden!“ Stephenson ließ sich durch solche Verhöhnung seines Wertes nicht von seiner Arbeit abschrecken und löste sein Versprechen bald ein. In der berühmten „Lokomotivschlacht“ zu Rainhill 1829 schlug seine Lokomotive alle übrigen. Überall begann man jetzt mit dem Bau von Dampfbahnen, und die Schwestern der „Raete“ fuhren in verschiedenen Ländern Europas und in Nordamerika. In Deutschland allerdings stieß die Eisenbahn zunächst noch auf viel Mißtrauen. Als die erste Bahn in Norddeutschland gebaut werden sollte — zwischen Nürnberg und Fürth im Jahre 1835 —, baten die Ärzte Bayerns den König Ludwig I., die Anlage nicht zu gestatten. Denn durch den Anblick der rauchenden Lokomotiven würden bei den Zuschauerin sicherlich Gehirnerkrankungen erzeugt, sie würden verrückt werden. Mindestens aber solle man um die Bahn einen hohen Bretterzaun bauen!

Aber wie schließlich das Gute immer über das Minderwertige siegen muß, so überwand allmählich auch die Eisenbahn die Postkutsche. Und wenn heute ein unkultiviertes Land besiedelt wird, so ist das erste, was man tut: eine Eisenbahn anlegen. Im Anfang fuhren die Eisenbahnen natürlich nicht mit einer solchen Pünktlichkeit wie heute. Ist genug konnte ein Zug unterwegs nicht weiter und mußte warten, bis eine neue Lokomotive herangeholt und vorgespannt war. Aber mit der Zeit wurde es besser, und heute weiß man ganz genau: dann und dann fährt der Zug ab und ist um die und die Zeit am Ziel!

Auch die Seeschiffe fahren heute viel schneller als wie früher. Ein Segelschiff brauchte vor hundert Jahren ungefähr sieben Wochen, um von Europa nach Amerika zu kommen. Heute legt ein Schnelldampfer die Strecke in sechs bis sieben Tagen zurück. Als der Portugiese Vasco da Gama im Jahre 1498 zum erstenmal mit einem Segler um das Kap der Guten Hoffnung in Afrika fuhr, um nach Kalkutta in Vorderindien zu gelangen, brauchte er für diese Reise 314 Tage. Im Jahre 1825 hatte ein gutes Segelboot vier Monate dazu nötig, während ein Dampfer heute diese Fahrt schon in achtzehn Tagen zurücklegt. Der erste Dampfer wurde von Robert Fulton im Jahre 1807 in Amerika erbaut. Um 1825 brauchten die Dampfschiffe für den Weg von Amerika nach Europa noch ungefähr 25 bis 30 Tage, bis sie immer mehr vervollkommen wurden und heute fast mit Personenzugsgeschwindigkeit durch das Wasser sausen.

Wie ihr seht, ist es erst in den letzten hundert Jahren gelungen, die Kraft des Dampfes dem Verkehr so dienstbar zu machen, daß hohe Reisegeschwindigkeiten erreicht werden können. Heute aber stehen noch andere Kräfte im Dienste des Verkehrs. Es gibt schon elektrische Lokomotiven, die doppelt so schnell fahren können wie die schnellsten Dampflokomotiven. Weitere Verkehrsmöglichkeiten und die Steigerung der Reisegeschwindigkeit hat die Ausnutzung der Kraft explosiver Gase in den Gasstrahlmaschinen gebracht, wir verdanken ihr zum Beispiel den Benzinmotor. Erst die Erfindung des Benzinmotors hat es ermöglicht, lenkbare Luftballons und Flugmaschinen zu bauen. Und die Luftschiffe und Flugmaschinen sausen bereits mit unheimlicher Geschwindigkeit dahin. Heute können allerdings erst wenige Menschen, nur die Reichen, eine Fahrt mit einem Luftschiff machen. Und die Luftschiffe und Flugmaschinen werden gebaut, um Menschen im Kriege besser vernichten zu können. Wir aber kämpfen dafür, daß ein jeder Mensch die Möglichkeit haben soll, den Zauber einer Fahrt durch die Lüfte zu genießen, und daß die Verkehrsmittel zu Wasser, zu Lande und in den Lüften, die Schiffe, die Eisenbahnen und die Flugzeuge nur dem friedlichen Verkehr der Völker dienen. Wenn einst hundert Jahre verflossen sein werden, seit Gottfried Keller jene Verse dichtete, wird, so hoffen wir, ein jeder Mensch friedlich auf einem Luftschiff hoch durchs Morgenrot fahren können.

B. Dümell.

Spiel der Murreliere.

Von Gottfried Keller.

In der Sonne vor dem Hause
Saß die Murreliere und nähte
Ihre Buben, die zu naschen
Ab und zu vom Spiele kamen.

Doch der Mann, der scharfbewehrte,
Rüstig mäht er Gras und Kräuter;
Rundig wie ein Pharmazente
Wählt er nur, was fein und würzig.

Ausgebreitet lag die Ernte,
Eröfnend in dem warmen Scheine,
Und die Kinder schlugen fröhlich
Purzelbäume auf den Mahden.

Doch der alte Schwiegervater
Legt sich jecho auf den Rücken,
Der schon lange kahl geschneuert,
Und er streckt empor die Beine.

Und mit Heu, das herrlich duftet,
Wird er emsig hoch beladen,
Daß ein Fuder zierlich schwillt,
Fast von eines Zwergleins Höhe.

Und am Schwänzel mit den Zähnen
Wird das Fuhrwerk jetzt gezogen;
Stattlich schwankt es nach der Tenne,
Nach der klug gebauten Hoffstatt.

Luft und Freude rings umhüpft es,
Nur die Murrelmutter sorgt sich;
Denn hoch oben auf dem Heuberg
Sitzt ein Bübchen, macht sein Männchen.

Wird es nicht den Kopf sich stoßen
An des Lozes niederm Bogen?
Aber sieh den Schelm, er duckt sich,
Zubelnd fährt er mit hinunter.

Und sie sprangen und sie sangen,
Eranken aus den klaren Quellen;
Und der Alte kroch zutage,
Puzte lachend sich den Pelz.

o o o

Am Eisenbahndamm.

Am Abhange des Eisenbahndammes leuchtete der Mohn; ein brennend roter Kopf stand neben dem andern. Wenn ein Zug ratternd und fauchend auf dem Schienengeleise dahinfuhr, blickten die Reisenden von ihrer Unterhaltung auf und freuten sich der roten Pracht. Leise zitterten die Blüten auf ihrem schwanken Sitze, und von Zeit zu Zeit flatterte eins der garten Blütenblätter gleich einem roten Schmet-

terling davon. Im Mohn verschwanden die übrigen Blumen, die auf dem Abhange wuchsen. Der Löwenzahn, der im Frühjahr den Abhang mit einem gelben Teppich bedeckt hatte, war längst verblüht; nur hier und da stand noch verlassen auf röhrigem Stengel ein weißer Federball. Wenn der Wind kam, trug er kleine, leichte Schirme von bannen, an denen die Samen neuer Löwenzähne saßen. An einer Stelle wuchsen fast keine Pflanzen. Dort war der Boden übersät mit Steinen, großen und kleinen, und mit unzähligen Steinsplittern. Nur hier und da war zwischen ihnen ein grünes Hälmlchen emporgeschossen.

Es war um die Zeit der Mittagsschwüle. In blendendem Sonnenlichte lag die Landstraße da, die neben dem Damme entlang führte. Kein Mensch war auf ihr zu sehen. Am wolkenlosen Himmel schwamm kaum ein weißes Wölkchen. Die Luft über der Erde zitterte.

Auf einem der Steine lag eine Eidechse und sonnte sich. Ihr schlanker Leib schmiegte sich fest an die warme Fläche. Ihren Kopf hatte sie etwas gehoben; ihr Schwanz war ausgestreckt. Auf ihrem Rücken leuchteten die braunen Streifen. Wohligh nahm ihr Blut die Wärme auf. Sie lag regungslos. Ihre Augen glänzten und blickten scharf umher; das feine Häutchen am Hinterkopfe, das Trommelfell des Tieres, zitterte. Zwischen den Pflanzen flogen Fliegen mit glänzenden Flügeln auf und ab. Käfer krochen an den Stengeln entlang und fraßen von den Blättern. Die Rücken spielten im Sonnenscheine. Alles, was um sie herum vorging, beobachtete die Eidechse. Da kam ein Schmetterling herangeflogen in braunem Kleide. Er schimmerte in der Sonne und schien sich seines Lebens recht zu freuen. Von einer Mohnblüte flatterte er zur andern, und überall naschte er von dem Blütenstaube.

Schon von weitem hatte die Eidechse den Schmetterling erspäht. Ihre Augen funkelten, ihr Ohrhäutchen spannte sich. Das war ein Leckerbissen! Nur mußte man ihn dicht herankommen lassen. Und das ahnungslose Tier flatterte unbekümmert heran und kam endlich ganz in die Nähe der lauerten Eidechse. Es sah sie nicht; denn der graubraune Leib der Eidechse unterschied sich fast gar nicht von der Farbe des Bodens. Kaum aber war das bunte Ding dicht vor dem Maule des Tieres, als dieses ein wenig den Kopf hob und die gespaltene Zunge weit aus dem Maule herausstreckte. Ein kleiner Sprung, und die Beute war gepackt und verschlungen. Dann lag die Eidechse wieder

regungslos da und ließ sich von den Sonnenstrahlen wärmen.

Der arme Schmetterling! Aber er blieb nicht das einzige Opfer der Eidechse. Ein paar Fliegen, die zu unvorsichtig gewesen waren, wurden erschlagen; auch eine grüne Heuschrecke wanderte in den Magen des Tieres. Da vernahm die Lauende plötzlich ein Geräusch. Ihre scharfen Krallen bohrten sich in den Boden ein; sie war bereit, im Falle der Gefahr im Nu zwischen dem Geröll zu verschwinden.

Auf der Landstraße wanderte ein Mann mit zwei Kindern daher. Die Kinder waren vorausgelaufen; sie hatten Blumen gepflückt für die Mutter, die daheim geblieben war. Das Mädchen, das eine große leuchtende Mohnblüte in der Hand hielt, näherte sich der Stelle, wo die Eidechse lag. Die blieb ruhig liegen als wüßte sie, daß sie kaum zu erkennen war. Doch das Auge des Knaben, der einen Stein für seine Sammlung aufheben wollte, hatte sie entdeckt. „Eine Eidechse!“ rief er und bückte sich nieder, um sie mit den Händen zu greifen.

Die Eidechse erkannte aber die Gefahr. Sie stemmte den Schwanz auf den Boden, zog den Körper ein, ein Sprung, und sie war zwischen den Steinen verschwunden.

Unterdessen war das Mädchen umgekehrt, das seines Bruders Ruf vernommen hatte. „Wo ist sie?“ fragte es. „Da ist sie hingeklettert,“ sagte der Bruder. Beide suchten den Platz nach der Verschwindenen ab; sie bogen die Stengel auseinander und wühlten zwischen den Steinen. Aber die Eidechse fanden sie nicht; da liefen sie ihrem Vater nach.

Nachdem die Gefahr vorbei war, kam die Eidechse aus ihrem Schlupfwinkel hervor. Vorsichtig äugte sie umher. Nichts war zu sehen. Da schlüpfte sie zwischen den Steinen umher und suchte ihren alten Platz wieder auf. Aber o weh! Die Gefahr lauerte trotzdem. Eine Schlingnatter hatte sich herangeflickten, um sich gleichfalls zu sonnen. Raun erblickte sie die sich heranschlingende Eidechse, als sie blitzschnell zusuhr und mit den scharfen Zähnen die Eidechse ergriff. Sofort schlang sie ihren Leib um ihre Beute, schnürte sie zusammen, und würgte sie, den Kopf voran, gemächlich den Rachen hinunter, wobei sie langsam eine Ringel nach der andern löste.

Dann legte sich die Natter auf die warmen Steine, um zu verdauen. Sie ahnt nicht den Raubvogel, der hoch oben im Blau kreist und sie bereits erpäht hat. Im nächsten Augenblick wird er auf sie niederstoßen. Rotand.

Mutter Krickente und ihre Reise über Land.*

Eine Krickente mit grünen Schwingen hatte ihr Nest im Schilf gebaut am Rande eines der grasigen Teiche, die über den sonnigen Abhang der Reiterkette gestreut sind. Wenn ein Nestige** seinen quietschenden Ochsenwagen vorbeiführt, so steht er freilich nur einen Teich mit dem gewöhnlichen Saum von Rauhgras und weiterhin einen Gürtel von Weidengebüsch und eine alte Pappel. Aber die kleine Krickente in den Binsen und ihre Nachbarn, die Goldspechte auf der Pappel, sahen in dem Teich, an dem ihr elterliches Nest sich geborgen hatte, ein Königreich, ein vollkommenes Paradies, denn es war ihre Heimat. Jetzt war die Zeit der Liebe zur vollsten Blüte gelangt, und bald mußte sich auch die verheißungsvolle Zeit der Mutterschaft erfüllen. Ja, die kleinen Spechte hatten ihre Porzellanhüllen fast völlig durchbrochen, und die zehn Eier, die Schätze der Krickente, waren mehr als bloße interessante Gegenstände geworden und hatten jedes für sich immer mehr das Aussehen einer schlummernden Persönlichkeit gewonnen, die warm, empfindend, pulsierend und fast hörbar war.

Die kleine Krickente hatte ihren Ehegemahl früh im Sommer verloren. Mindestens war er verschollen, und da es im Lande von Todfeinden wimmelte, so war die Vermutung, er sei tot, nur zu wohl begründet. Aber die Sorge für ihr Nest und für ihre Brut ließ ihr keine Gedanken für anderes mehr übrig.

Während der ganzen letzten Hälfte des Juni hegte sie die zehn Eier zärtlich und trennte sich täglich nur eine kurze Zeit von ihnen, um sich Futter zu suchen, und bedeckte sie inzwischen mit einer stellvertretenden Federpuppe, die sie aus den Daunen ihrer eigenen Brust hergestellt hatte.

Als sie eines Morgens wegslog, hörte sie ein verdächtiges Knacken in dem dichten Weidengebüsch unweit des Nestes, aber sie ließ sich klugerweise nicht zurückschrecken. Wie sie dann wiederkehrte, stieß ihr Nachbar, der Goldspecht, noch einen Marmruf aus, und unten bei ihrem eigenen Neste waren die frischen Spuren eines Mannes bemerkbar. Die Federpuppe war zerstört, aber sonderbarerweise waren die Eier

* Aus Ernest Seton Thompson: Prärietiere und ihre Schicksale. Stuttgart, Kosmos, Francksche Verlagshandlung.

** Mischling, dessen Eltern Indianer und Weiße sind.

noch alle da und unversehrt. War der Feind auch nahe gewesen, so hatte ihn doch schließlich irgend etwas fortgetrieben.

Als dann die Tage vergingen und ihre Aufgabe sich bald großartig erfüllen sollte, da fühlte die kleine Grünschwinge in ihrem Herzen die Mutterliebe sich immer stärker entsalten und immer lebhafter den zehn Gefangenen, denen ihre hingebende Zärtlichkeit bald die Freiheit geben sollte, entgegenschlagen. Sie waren keine bloßen Eier mehr, und manchmal sprach sie in leisen Kehltönen zu ihnen, und sie schienen von innen mit geflüstertem „Piepen“ zu antworten, vielleicht auch in Tönen, für die wir keine Bezeichnung haben, weil sie für unsere Ohren zu fein sind. So kann man sich kaum wundern, daß die jungen Krickenten beim Auskriechen schon viele von den einfachen Ausdrücken, aus denen die Krickentensprache besteht, gelernt haben.

Die vielen Fährlichkeiten der ersten Nestzeit lagen bald dahinten, aber eine neue tauchte auf. Mit dem Frühling war eine Zeit der Trockenheit angebrochen. Viele, viele Tage lang war kein Regen niedergegangen, und als der allerwichtigste Tag herannahte, sah die Mutter voll Bestürzung, daß der Teich zurückging und zwar mit erschreckender Schnelligkeit. Schon zog sich rings am Rande ein breiter Saum bloßen Schlammes hin, und trat nicht bald Regenwetter ein, so mußten die Kleinen, sagte sich die Mutter, in ihrer zartesten Kindheit sogleich die Gefahren einer Überlandreise durchmachen.

Das Auskriechen zu beschleunigen war ebenso unmöglich, wie den ersohnten Regen herbeizuführen, und während der letzten wenigen Tage mütterlicher Fürsorge, die sie den Eiern zu schenken hatte, sah sie, wie sie gefürchtet hatte, nur noch eine weite schlammige Strecke, wo vorher der Teich gewesen war.

Endlich trocken sie alle aus. Die Porzellangräber taten sich eins nach dem anderen auf, und heraus kam jedesmal eine kleine Ente: zehn kleine gesprenkelte Daunenkügelchen, zehn kleine Klaffen von gelbem Flüss, zehn kleine goldene Helme mit Juwelenaugen, jedes der Schrein für einen unvergleichlichen Lebensfunken.

Aber das Schicksal traf hart, und es war eine Frage von Leben und Tod, ob sie einen anderen Teich erreichen konnten oder nicht. Ach, warum ließ nicht die gestrenge Frau Sonne den kleinen Daumenträgern drei Tage Zeit, in denen sie sich schwimmend stärken konnten, ehe sie diese entsetzliche Überlandreise

antreten mußten? Mutter Grünschwinge bleibt nichts übrig, als die schwere Aufgabe furchtlos und unverweilt zu lösen, sonst sind sie alle zehn verloren.

Eine Reihe von Stunden brauchen die Entlein nach dem Auskriechen nichts zu genießen, da das, was ihnen im Ei geboten wurde, eine Weile vorhält. Ist dies aber ganz verbraucht, dann müssen sie etwas zu sich nehmen. Der nächste Teich war achthundert Meter entfernt, und die große Frage war: Können die Jungen so lange aushalten? Können sie den zahllosen Gefahren des Weges entgehen? Denn kein Hund, kein Falke, Habicht, Fuchs, Wiesel, Präriewolf, kein gestreiftes oder Erbeichhörnchen, und keine Schlange, die sie etwa auf dem Wege trafen, ließ sich voraussichtlich die gute Beute entgehen.

Das alles fühlte die Mutter instinktiv, wenn sie sich dessen auch nicht klar bewußt war. Sobald die zehn daher gewärmt und voll Leben waren, führte sie sie ins Gras. Was für ein Strampeln und Piepen und Straucheln bei dem Versuch, durch und über die Halme zu gelangen, die ihnen wie Bambusstauden den Weg versperren! Mit einem Auge mußte die Mutter die zehn bewachen und mit dem anderen auf die ganze übrige Welt achtgeben, denn es gab auf der ganzen Erde für sie und ihre Jungen außer ihnen selbst keinen Freund. All die zahllosen Lebewesen um sie her waren ihnen entweder feindlich oder zum mindesten nicht freundlich gesinnt.

Nachdem sie lange und mühsam durch das Gras gestrampelt waren, krochen sie eine Sandbank empor, kamen in das Pappelgestrüpp und hielten hier Raft. Ein kleiner Kerl, der mit den anderen wader mitgetrippelt war, schien so schwach, daß wenig Aussicht bestand, er werde imstande sein, das ferne Glücksland, den Teich, zu erreichen.

Als sie ausgeruht hatten, ließ die Mutter ein leises freundliches Quack hören, das jedenfalls besagen wollte: „Kommt weiter, Kinder!“ Und von neuem gingen sie vorwärts, über und um die Zweiglein krabbelnd; jedes piepte freudig, wenn es glatt vorwärts kam, und lägliche, wenn es im Dickicht stecken blieb.

Schließlich kamen sie auf einen weiten offenen Platz. Da war gut wandern, aber dafür drohte von den Habichten große Gefahr. Die Mutter machte lange am Rande des Buschwerks Halt und musterte den Himmel in jeder Richtung, ehe sie sich ins Offene wagte. Da aber alles klar schien, so schritt die Alte an der Spitze

ihrer kleinen Heeres in dieser großen, fast hundert Meter langen Wüste im Sturmschritt vorwärts. Die kleinen Kerle strampelten tapfer hinter ihr drein, indem sich ihre kleinen gelben Körper im Winkel hoben und die winzigen Flügel beim Vorwärtsseilen wie Arme nach „Mutter“ ausstreckten.

Es lag ihr viel daran, mit einem Male hinüberzukommen, aber sie sah bald die Ausichtslosigkeit dieses Versuches ein. Nur der Stärkste von der ganzen Brut vermochte mit ihr Schritt zu halten, die anderen zottelten je nach dem Maße der Kräfte hinterdrein. So bildete die Brut jetzt einen mehr als zwanzig Fuß langen Zug, und der Schwächling war wieder fast noch zehn Fuß weiter hinten.

Jetzt blieb nichts übrig, als der Gefahr einer Rast in freiem Gelände zu trohen. Schnaufend langten die kleinen Pieper nach und nach bei ihrer Mutter an, und voll Angst duckte sie sich neben ihnen hin, bis sie weiterzugehen vermochten. Dann leitete sie die Bekräftigten wie vorher und quakte: „Mut, meine Lieben!“

Noch waren sie nicht halbwegs vom Teich entfernt, und die Spuren der anstrengenden Reise waren an ihnen nur zu sehr bemerkbar, ehe sie das letzte freundliche Deckung bietende Dickicht erreichten. Wieder hatten sich die kleinen Wanderer in einen Zug aufgelöst, dem ein Nachzügler in weitem Abstand nachwatschelte, als plötzlich ein großer Sumpfhabicht erschien, niedrig über den Boden hinstreifend.

„Squat!“ stieß Mutter Grünschwinge aus, und die kleinen Dinger legten sich flach auf die Erde außer dem letzten. Zu weit entfernt, um die leise Warnung zu hören, strampelte er vorwärts. Schwupp packte ihn der große Habicht mit seinen Krallen und trug ihn schreiend davon über das Gebüsch. Was konnte die arme Mutter weiter tun, als in dumpfer Belümmernis zuzusehen, wie der Straßenräuber ihr Küchlein wegtrug, unverwehrt und ungestraft! Doch nein, nicht ganz; denn wie er seine Beute stracks zu der Bank am Teiche trug, wo seine Bande junger Marodeure hauste, da flog er achlos über den Busch, wo ein Königsvogel nistete, und dieser furchtlose kleine Kämpfe fließ seinen Schlachtruß aus, erhob sich in die Luft und nahm die Jagd auf den Räuber auf.

(Schluß folgt.)

o o o

Der schöne Birnbaum.

Droben auf grüner Waldheid,
Da steht ein schöner Birnbaum,

Schöner Birnbaum trägt Laub.
Was ist an demselbigen Baum?
Ein wunderschöner Ast.
Ast am Baum,
Baum in der Erd!

Was ist an demselbigen Ast?
Ein wunderschöner Zweig.
Zweig an dem Ast,
Ast an dem Baum,
Baum in der Erd.
Droben auf grüner Waldheid,
Steht ein schöner Birnbaum,
Schöner Birnbaum trägt Laub.

Was ist auf demselbigen Zweig?
Ein wunderschönes Nest.
Nest auf dem Zweig,
Zweig an dem Ast,
Ast an dem Baum,
Baum in der Erd.
Droben auf grüner Waldheid,
Steht ein schöner Birnbaum,
Schöner Birnbaum trägt Laub.

Was ist in demselbigen Nest?
Ein wunderschönes Ei.
Ei in dem Nest,
Nest auf dem Zweig,
Zweig an dem Ast,
Ast an dem Baum,
Baum in der Erd.
Droben auf grüner Waldheid,
Steht ein schöner Birnbaum,
Schöner Birnbaum trägt Laub.

Was ist in demselbigen Ei?
Ein wunderschöner Vogel.
Vogel im Ei,
Ei in dem Nest,
Nest auf dem Zweig,
Zweig an dem Ast,
Ast an dem Baum,
Baum in der Erd.
Droben auf grüner Waldheid,
Steht ein schöner Birnbaum,
Schöner Birnbaum trägt Laub.

Verantwortlich für die Redaktion:

Frau Maria Jettin (Zundel), Wilhelmshöhe,
Post Degerloch bei Stuttgart.

Druck u. Verlag J. G. W. Metz Nachf. G. m. b. H. Stuttgart.