



wenn ich sie der Sonne mitgäbe, die über den Kirgisenteppen untergeht. Ich weiß nicht, zu welchen Sternbildern ich aufblicken soll, weil sie jetzt über Dir stehen. Ich weiß nicht, welchen Wind ich bitten soll, Dich zu grüßen. Zehnmal schreibe ich diesen Brief und schicke ihn durch Vertraute an zehn verschiedene, so weit, weit auseinanderliegende Orte der Erde. Er soll Dich grüßen, wenn Du wieder in der Heimat bist, er soll zu Dir sprechen, wenn Du bei den guten Leuten, deren Adresse Du mir gabst, in China ausruhest, er soll Dich trösten, wenn er Dich noch in meinem Heimatland, das Dir ja nun Feindesland ist, findet. Aber überall soll er Dich bitten, mir zu sagen, welchem Wind ich Grüße mitgeben, in welchen Wind ich rufen soll — denn es ist Frühling, und die Steppe grünt.

Zwei zarte, blaßrote Steppenblüten fielen aus dem Brief.

Ich las auch noch, daß die Familie von Bassenow jetzt in Orenburg wohne. Unter dem Gruß Marias stand aber noch ein Postskriptum:

Ich weiß nicht, wo Du weilst, aber ich weiß, Du lebst. Du erzähltest mir das Lied von Tristan und Isolde. Ich glaube, daß es dieses Mysterium der Verbundenheit gibt. Ich bin gewiß, daß, würdest Du sterben, wärest Du tot — und sei es noch so weit von mir — alle Blätter und Blumen vor meinen Augen welken würden wie jener Rosengarten in Cornwall. Immer würde ich es hören, dieses traurigste, wehmütigste Lied, das ich kenne und das der Herbstwind in toten Steppengräsern spielt. Ja, gewiß, stieße Dir etwas zu, ich würde sie hören, die „herbstlichen Geigen“.

★

Mucius Scävola

Das aber ist die Geschichte einer Tat des Freiherrn von Walthert, der Oberleutnant bei den Garde-Ulanen war, in russische Gefangenschaft geriet und von Lorett „Mucius Scävola“ getauft wurde: Der Doppeldecker „C 103“ war zum Erkundungsflug angelegt, weit hinein nach Osten in Feindesland. — „Aus?“ schrie der Monteur. „Aus!“ antwortete der Pilot. Der Monteur schwenkte den Propeller, schrie: „Frei!“ Und der Flieger warnend: „Frei!“ Ein Druck am Zündhebel, knatternd springt der Motor an. Letzte Prüfung. Der Motor ist warm. Bremsklöße fort — ein Hebeldruck — und auf brüllt das stählerne Herz. Tiefe Wolken, Regen, Nebelschleier, Sturmböen. Mit Aufbietung aller Kraft arbeitet der Pilot am Steuer. Wolken galoppieren. Die Erde dreht sich ab im Dunst wie eine Tellerscheibe, die in Wasser versinkt. Schon ist überall das zähe Grau, die Augen tränen von der Anstrengung des Suchens — also geradeaus, vielleicht ist irgendwo ein Wolkenloch, und der Auftrag kann doch noch ausgeführt werden. Geradeaus? Nachdem das Drehen nach links aufgehört hat, entsteht das Gefühl, nach rechts

abzurutschen. Jede Orientierung ist zum Teufel. Brille und Instrumente sind beschlagen.

Der Pilot will wenden, unmöglich scheint ihm die Erkundung heute, da weist der Arm des Beobachters, des Freiherrn von Walthert, in das rauchige Wolkengeball, und wirklich, ganz matt steht dort die Sonnenscheibe. Unter ihnen werden die grauen Schleier zu diesigem Dunst. Da sie tiefer gehen, sehen sie Grün und Straßen darin und Bahngleise. Walthert sieht hinab und auf die Karte und wieder hinab und wieder auf die Karte. Und plötzlich erkennt er, daß sie dort sind, wohin sie wollen und sollen. Sie kreuzen längs der Bahn Warschau — Jwanigorod. Sie müssen sehr tief fliegen, wegen des niedrig ziehenden grauen Wolkengespinnstes. Walthert schreibt seine Meldung. „Genug! Abdrehen! Nach Hause!“ Er klopft dem Piloten auf die Schulter und weist lächelnd auf zwei kleine, frische Löcher in der Verschalung zwischen ihnen hin, an deren Rändern die Holzfasern herausgetrieben sind: zwei Einschüsse.

Sie sind wieder im Grau. Da, dem Piloten zuerst, dann dem Beobachter, klingt mit einmal der Gesang des Motors so seltsam. Sie suchen und finden: Kühlrohrbruch. Sie wissen: noch weit ist es bis zur Front, sie wissen: bald werden die Lager glühen. Dann werden sie landen müssen und Gefangene sein, oder sie werden brennend zur Erde wirbeln.

Freiherr von Walthert sieht sich um, nichts da zum Stopfen. Da greift seine rechte Hand zum heißen Rohr, in den kochenden Dampf. Nicht er, sondern der Pilot zuckt zusammen. Und die Hand klammert sich fest um das Rohr. Der Handschuh verschrumpft, die Hand verbrüht, aber sie klammert fest. Der Pilot hält eifern genau westlichen Kurs. Die rechte Hand Waltherts ist tot, sie gehorcht nicht mehr, sie fällt herab. Da greift seine andere Hand in den kochenden Dampf, umklammert das siedendheiße Rohr. Es ist ein furchtbarer Flug — für beide.

Endlich sehen sie in der Ferne das helle Band des Pilica-Flusses. Sie atmen auf: dort hinten ist die Front. Da, da beginnt der Motor zu spucken, der Apparat zu hängen. Rutschen, Sausen, Heulen — ein krachender Aufschlag. Bald sieht eine weiße, haushohe Flamme empor, aber der Beobachter, Freiherr von Walthert, hat mit seinen verbrühten Händen den durch eine Kontusion bewußtlosen Piloten aus dem zertrümmerten verbogenen Gestänge gerissen, vor dem Verbrennen gerettet. Gegen die heranrasenden Kosaken sich zur Wehr zu setzen, vermochten diese Hände allerdings nicht mehr.

Walthert und sein Pilot lagen später mit Lorett zusammen im Hospital in Moskau. Der Pilot, nicht der bescheidene Walthert, erzählte dort diese Geschichte. Lorett taufte Walthert daraufhin „Mucius Scävola“ den Doppelten — doppelt, weil Walthert nicht nur, wie der Römer, eine, sondern beide Hände geopfert hatte.