



Leseprobe

Lars Gustafsson

Der Mann auf dem blauen Fahrrad. Träume aus einer alten Kamera

Roman

Übersetzt aus dem Schwedischen von Verena Reichel

ISBN (Buch): 978-3-446-24335-4

ISBN (E-Book): 978-3-446-24438-2

Weitere Informationen oder Bestellungen unter

<http://www.hanser-literaturverlage.de/978-3-446-24335-4>

sowie im Buchhandel.

Inhalt

Über die Erfahrungen von Radfahrern einer früheren Generation	7
Ein Herbstmorgen am Hafen von Västerås	11
Der Herbst kommt wie eine Reiterschar	19
Hundejahre	29
Eine richtige Herrenhausküche	37
Der Raum mit den Kronleuchtern	53
Irene geht zum Zug	65
Der Fotograf	73
In der zunehmenden Dämmerung des Raums	81
Die Erzählung des Kanalschiffers	89
Der Kanalfrachter <i>Färna I</i>	95
Acht Schläge	99
Eine Art, eingeschlossen zu sein	109
Diesmal nicht wegen der Mangelkammer	115

In verminten Gewässern	119
Das Geräusch der Treibriemen oben unterm Dach	129
Das Dunkel in Bo Gryta	133
Die Uhr, die in Bo Gryta landete	143
Irene trifft Irgendjemand	149
Ein kniffliger Tonartwechsel: D-Dur zu c-Moll	159
Die Kreuzworträtselmädchen	173
Der Herrscher des weißen Hauses	181
Endspiel	187
Wort und Bild. Ein Nachwort	191

Über die Erfahrungen von Radfahrern einer früheren Generation

Die Situation ist überhaupt nicht gut.

Im Gegenteil, sie ist an der Grenze zum Unerträglichen. Ein Mann trampelt mühsam auf einem blauen Fahrrad der Marke Svalan vorwärts, das in Nymans Werkstätten in Uppsala hergestellt wurde und solide, aber ziemlich abgewetzte Ballonreifen hat. Er fährt über knirschenden Kies. Auf dem Gepäckträger hat er eine Tasche, mehrfach mit einem verschlissenen Lederriemen umwickelt und ordentlich festgezurt. Denn hier werden wertvolle Dinge transportiert. Über leere, von Vieh zertrampelte Felder. In einem Wind, der vom Mälaren-See herüberweht, ständig zunimmt und weit vor Einbruch der Nacht zu einem Sturm werden kann. Vermutlich ist es schon zu spät, um es noch nach Kolbäck zu schaffen und den Abendzug zurück in die Stadt zu nehmen. Die in diesem Fall Västerås ist.

Zu dieser Jahreszeit hat die Landschaft all ihren Zauber verloren. Sogar die Düfte haben sich vollkommen verändert. Wo man noch im August frisch gemähtes Heu roch und den speziellen, etwas herben Duft der Espen wahrnahm, wie sie dort an den Stränden stehen und nervös mit ihren empfindlichen, ja überempfindlichen Blättern zittern. Und den Duft

von Landstraßenkies. Auch Kies hat seine Gerüche, die erheblich variieren können. Eben noch duftete diese Landschaft nach einem davonziehenden Sommer. In Zersetzung und Zerfall begriffen, aber doch mit einer Erinnerung an den Sommer.

Jetzt ist alles so viel nackter. Und aufrichtiger. Hier gibt es keine Gnade. Von den Feldern steigt ein Hauch von Odel auf, und aus den Ställen der großen Gutshöfe dringt der Geruch von Kuhpisse. Aus den Eichenwäldchen der säuerliche Duft von modrigem Laub. Vom Mälaren, den man von dem gewundenen Kiesweg aus mehr ahnen als sehen kann, ganz neue Düfte: faulende Sumpfbinsen, Altöl von einem vor Almö-Lindö gekenterten alten Kanalschiff, dem Dampfer *Färna III*. Der im Kanal von Strömholm der so unglücklich gesunkenen *Färna I* folgte. Und der jetzt wohl kaum in einem besseren Zustand ist als die *I*, die sich angeblich auf dem Boden des am wenigsten erforschten tiefen Lochs befindet – Bo Gryta. Die *III* hingegen liegt ganz einfach da draußen in der Werft und rostet. Vielleicht sind die Eigentümerverhältnisse unklar. Oder es gab einen Besitzer, aber einen, der sich nicht kümmerte. Der Radfahrer hat sie schon mehrmals gesehen. Sie liegt auf der Seite. Man kann sich Barsche und Plötzen vorstellen, wie sie dort herumschwimmen, wo einst die Kajüte des Kapitäns und die Logis der Mannschaft waren.

Und jetzt, da der Wind von der großen offenen Bucht her ins Land hineinweht, nimmt man den Geruch von altem ranzigen Maschinenöl wahr, vielleicht Diesel aus dem Tank, und den Geruch von faulendem Tauwerk. Kann Dieselöl wirklich ranzig werden? Kann Hanf verfaulen?

Es gibt so viele Fragen, die man sich stellen kann. Und

der Mann auf dem Fahrrad stellt sie. Diese Landschaft passt perfekt zu seinem Gemütszustand. Er ist nicht selten melancholisch. Und gerade heute besonders. Am Morgen ist etwas geschehen, was ihm eigentlich die Lust genommen hat zurückzukehren. Man hat ihm unumwunden gesagt, er sei ein durch und durch untauglicher Mann. Untauglich für das eine wie für das andere. Untauglich für das meiste.

Und während man zwischen diesen leeren Feldern dahineradelt, wo nicht einmal ein vergessener Traktor daran erinnert, dass es dort kürzlich noch Vieh und Menschen gab, kann man die Welt allmählich als eine ziemlich witzlose Geschichte empfinden. Er hat eine vage Erinnerung daran, dass es eine Zeit gegeben haben muss, in der er die Welt auf eine andere Art betrachtete.

Eigentlich ist es viel zu spät, um mit einem völlig überladenen Gepäckträger durch die Dunkelheit und den Regen des Herbstabends zu radeln. Das verfluchte Haushaltsgerät Electrolux Assistent ist es, dessen Gewicht das Fahrrad instabil macht. Da helfen keine Ballonreifen. Auch keine zusätzlichen Befestigungen dahinten. Weiß der Teufel, ob es überhaupt etwas gibt, das hilft.



Ein Herbstmorgen am Hafen von Västerås

Das Vergangene ist ein Traum. Der Hafen von Västerås. An einem frühen Herbstmorgen 1953.

Lange, bis weit in den Oktober hinein, nahm er für gewöhnlich mit seinem schwer beladenen Fahrrad den Weg durch den Hafen zur Eisenbahn und dem Schienenbus, die ihn in die Gegenden bringen sollten, wo sich ihm möglicherweise eine Gelegenheit bieten würde, ein oder zwei Haushaltsgeräte zu verscherbeln. Es war sehr mühsam, sie zu verkaufen, diese Biester, mühsamer, als man es sich vielleicht da oben in Stockholm erwartet hatte. Er wählte diesen Weg nicht, weil es ein bisschen schneller ging, wenn man in der Pistolgatan wohnte und den Djuphamnsvägen nehmen konnte, sondern weil diese Strecke viel schöner ist als die langweilige Stora Gatan. Solange dort die Boote liegen.

An diesem Morgen war es eigentlich schon viel zu spät im Jahr, aber trotzdem hatte er diesen Weg genommen. Die meisten Boote waren schon an Land gezogen worden. Aber die Dampfschiffe lagen natürlich noch vor Anker. Und der eine oder andere Segelfrachter aus dem Kanal.

Dabei kann es an einem frühen Morgen im September so viel schöner sein, wenn fallende Blätter anfangen, auf dem Wasser zu treiben. Es ist so früh am Morgen, dass alles noch

ruht. Wir sprechen von dem Hafen für Kleinboote, dem Alten Hafen, nicht von diesem großen neuen mit all den Kohlehaufen und dem Eisen aus dem Norden, die verladen werden sollen. Nicht von dem, der Djuphamnen heißt. Nein, wir sprechen von dem friedlichen Alten Hafen, mit dem einen oder anderen Heringsfrachter von der fernen Westküste, besonders beliebt der von den Klädesholmarna-Inseln. In den sogenannten Krisenjahren bildeten sich vor ihm gewöhnlich lange Schlangen von Heringskäufern. Jeder mit seiner eigenen Kanne aus emailliertem Blech oder seinem Milcheimer, um die fetten Heringe darin nach Hause zu bringen. Jener Hafen, wo die weißen Mälar-Schiffe nach Mariefred und dem fernen Stockholm ablegen und wo alle Kleinboote ankern, keusch wie Konfirmanden unter ihren weißen und grauen Überzügen aus altmodischem Segeltuch über Spannbögen, um den Regen abzuhalten.

Sehr lange, bis in den Oktober hinein, pflegte Janne den Fahrradweg durch den Hafen zum Bahnhof zu nehmen. Jetzt macht es seit einiger Zeit nicht mehr so viel Spaß.

An den Pieren beginnt es sich schon zu lichten. Es ist Herbst. Spätherbst. Da treiben keine Blätter mehr auf dem Wasser.

Eines der Mälar-Schiffe hat offenbar schon den Kessel geheizt, obwohl es erst sechs oder möglicherweise sieben Uhr morgens ist. Weißer Rauch steigt feierlich aus dem Schornstein. Ist es wirklich möglich, dass das Schiff noch so spät im Oktober so zeitig ablegen wird? Und wenn ja, wohin? Kann man es wirklich glauben, dass jemand im Oktober das Schiff nach Stockholm nimmt, nachdem es jetzt bequeme, elektrisch betriebene Schnellzüge gibt? Und das Allerneueste: Jetzt steht der Expresszug Mälardalen mit

seinen komfortablen, roten, stromlinienförmigen Wagen jedem zur Verfügung, der unbedingt nach Stockholm fahren will.

Oder ist es nur der Koch, der so früh aufgestanden ist, um die Dampfschiff-Steaks vorzubereiten, die irgendwo da draußen im Björkfjärden oder vielleicht in dem engen Gatt unterhalb des majestätisch steilen Hangs bei Kungshatt aufgetischt werden sollen? Die Dampfschiff-Steaks, die in dem eichengetäfelten Erste-Klasse-Salon serviert werden, zusammen mit Bratkartoffeln und Pils von der Gamla Bryggeriet und OP Andersson. Alles andere wäre unpassend.

Aber wer um Himmels willen hat die Zeit, mit dem Dampfschiff zu dieser Jahreszeit nach Mariefred, Strängnäs und Stockholm zu fahren? Tatsächlich ist es nicht mehr so furchtbar lang hin, bis die Dampfschiffgesellschaft ihren Betrieb einstellen wird. Die Gewässer frieren zu, und Schlittschuhsegler, Schüler aus dem Högre Allmänna Läroverket, strömen auf ihrem Wochenendausflug aufs Eis hinaus, nicht unähnlich den unruhigen Dohlschwärmen über den großen, weißen, noch schneefreien Buchten im September. Hunderte von Kommas auf einer weißen Seite, Kommas, die nicht wissen, was sie trennen sollen.

Es ist noch nicht lange her, dass die weißen Dampfschiffe des Mälaren unter dem Jubel der Passagiere das Dampfschiff-Steak wieder auf ihre Speisekarte gesetzt haben. Viele Jahre lang war es nur ein Traum, eine Erinnerung an ein verlorenes Paradies gewesen, das man die Vorkriegszeit nannte.

Wie bis vor kurzem die Dampfschiff-Steaks ein Traum aus der Vergangenheit waren, waren das – genau genommen – die Dampfschiffe auch. Sie verbrauchten ein bisschen zu viel

von der kostbaren Kohle. Und warum sollten die Menschen in einer schlimmen Zeit das Leben, das Licht über den Buchten und die milden Winde des Sommers genießen?

Der Ersatz – oder, wie es damals hieß, das Surrogat – war Rote-Bete-Steak. Rote Bete, in einem sehr zweifelhaften Fett gebraten, das ein wenig den Eindruck machte, aus der Schmiergrube in einer der wenigen überlebenden Autowerkstätten zu stammen.

Aber jetzt schreiben wir das Jahr 1953 und die Welt ist frei, das heißt, dieser Teil der Welt. Nicht weit entfernt, auf der anderen Seite der Ostsee, herrscht etwas, das am ehesten als ein eben noch glühend heißer, jetzt nur langsam abkühlender Höllenkreis der Volksumsiedlungen und Demütigungen beschrieben werden kann, wie ihn sich die Menschen hier schwer vorstellen können. Hin und wieder zieht Brandgeruch von der Ostsee ins Land. Etwas brennt, aber man weiß nicht, was. Wälder? Gebäude? Oder was?

Kurz gesagt, 1953 ist, was man die Nachkriegszeit nennt.

Eigentlich eine komische Zeit. Natürlich kann man sich fragen: Ist nicht jede Zeit eine Nachkriegszeit? Wenn es, was Gott verhüte, keine Vorkriegszeit ist. So viel Elend ist über die Welt hereingebrochen, und so viele Menschen haben es, falls sie noch leben, so viel schwerer gehabt als dieser Mann in den Vierzigern auf diesem eigentümlich schwer beladenen blauen Fahrrad mit hart aufgepumpten Ballonreifen, der an dem Kleine-Boote-Hafen vorbeiradelt. Er hat es eilig, die Adern an seiner Stirn treten hervor, er will mit dem Fahrrad und der großen Tasche auf dem Gepäckträger den gelben Schienenbus um 7.40 Uhr erreichen, um nach Kolbäck zu gelangen. Und dann hinaus in das laubwaldreiche Mälar-Tal. Wo jedoch die meisten Blätter schon von den

Bäumen gefallen sind. Auf die leeren, von Vieh zertrampelten Felder.

Bei solchen Expeditionen gilt es, früh aufzubrechen, wenn man etwas erreichen will. Im Bahnhof von Västerås steht schon eine solide Dampflok und stößt fauchend zwei Wasserdampf-Schnurrbärte aus, die sich über den asphaltierten Bahnsteig ausbreiten, so dass es aussieht, als hätte ein Riese darauf gespuckt. Und hinter der Lok hängt eine lange Reihe brauner Personenwagen, ganz vorn die Erste-Klasse-Abteile, darin Oberingenieure, die zu einer Tagung nach Stockholm wollen, in der zweiten Klasse Damen, die zu einer Konferenz des Roten Kreuzes unterwegs sind, und ein vereinzelter Tourist mit Kamera und Golfhosen, und zuletzt kommen die vielen Dritte-Klasse-Waggons, wo die Reisenden Körbe mit Butterbrotstückchen und Thermosflaschen dabei haben. Und einige Flaschen, deren Inhalt wir lieber nicht erforschen wollen.

Jan V. Friberg hat diese kleine Reise schon oft gemacht. Geübt achtet er darauf, dass das blaue Fahrrad mit der großen Demonstrationstasche ordentlich im Gepäckabteil des gelben Schienenbusses verstaut wird. Es gilt, dafür zu sorgen, dass es nicht allzu weit hinten zwischen allen möglichen schweren und unförmigen Dingen landet, die gewisse Menschen unbedingt mitschleppen wollen. Letzte Woche hatten er und Schaffner Jansson, den er gut kennt, eine höllische Mühe, das Fahrrad mit dem Gepäck von einem großen, überflüssigen Rasenmäherungetüm loszubekommen. Wobei Jan es nicht versäumte, diesem einen so nachdrücklichen Abschiedstritt zu verpassen, dass der normalerweise gutmütige Jansson ihn etwas verwundert anschaute.

Obwohl das Fahrrad nur zwei Stationen mit dem Schienenbus befördert werden soll, vorbei an Dingtuna nach Kolbäck, wo der düstere Kolbäckån und mit ihm der Strömholms-Kanal kurz davor sind, in den Mälaren abzufließen, soll dieses Fahrrad mit einem ordentlich beschrifteten Adresszettel versehen werden, der mit Draht am rechten Lenkergriff befestigt wird. Immer am rechten Lenkergriff. Was würde geschehen, wenn irgend jemand vom Bahnhofspersonal ihn aus Versehen oder Bosheit am linken anbringen würde?

Aus den allzu vielen Taschen der Sportjacke gelingt es ihm schließlich, die zerkrumpte Zigaretenschachtel hervorzukramen, die Marke Robin Hood ist es offenbar diesmal, da die Bill zu teuer sind, und er stellt fest, dass eine Zigarette in der Mitte zerbrochen und die andere einigermaßen heil geblieben ist. Sparsam, wie er ist, begnügt Janne sich mit einer abgebrochenen Hälfte.

Dies ist kein richtig guter Morgen in Janne Fribergs Leben. Dinge sind geschehen, die ihm das Gefühl geben, einsam, verlassen und an sich sinnlos zu sein.

Noch gierig das wenige inhalierend, das der abgebrochene Stummel hergibt, setzt sich Janne in das muffige Raucherabteil des Schienenbusses und versucht, durch das beschlagene Fenster hinauszuschauen. Am Hauptbürogebäude von ASEA, einem mächtigen Märchenturm mit Uhren in alle Richtungen, zeigt die große Uhr an, dass noch zwei Minuten bis zur Abfahrt bleiben.

Und für einen Moment fragt er sich, ob etwas von alledem eigentlich sinnvoll ist. Könnte man nicht ebenso gut aus diesem langweiligen Schienenbus aussteigen, der am Anfang eines tristen Tages steht? Das wäre weder mehr

noch weniger sinnvoll als das, was er sonst tun könnte. Ist das Leben sinnvoll? Ist das Leben der anderen auch sinnvoll? Wenn Pastor Fors von der Pfingstgemeinde behauptet, der Sinn unseres Lebens sei es, den anderen zu helfen – was um Gottes willen ist dann der Sinn des Lebens der anderen?

Und man muss sich ja fragen: Wenn das Leben sinnlos ist, wie passt das damit zusammen, dass wir immerzu versuchen, sinnvolle Dinge zu tun?

Für einen Augenblick, vielleicht einen Augenblick großartiger Freiheit, zieht Janne in Betracht, ganz einfach aus diesem Schienenbus auszusteigen, der hier steht, mit den dumpfen Paukenschlägen des Dieselmotors schon fahrbereit, und darauf wartet, ihn zu einer beschwerlichen und langweiligen Radtour durch diese schon vom Herbst gezeichnete Landschaft zu bringen.

Diese Freiheit währt nur ein paar kurze Sekunden. Denn das ist Janne klar, es würde nicht gelingen, den Schaffner Jansson dazu zu überreden, das Fahrrad wieder auszuladen.

Das könnte ja eine Verspätung verursachen.

Wie auch immer. Die Erzählung handelt also davon, wie die Schicksale von Radfahrern einer etwas früheren Generation aussehen konnten. Und davon, was einem solchen Mann, unterwegs auf einem blauen Fahrrad, in den südlichen Teilen von Västmanland zustieß, wo das Land flach ist und die Eichen zahlreich sind.