

Zeitschrift: Schweizer Spiegel
Herausgeber: Guggenbühl und Huber
Band: 29 (1953-1954)
Heft: 10

Artikel: Der Fahrplan
Autor: Arnér, Sivar
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1070753>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

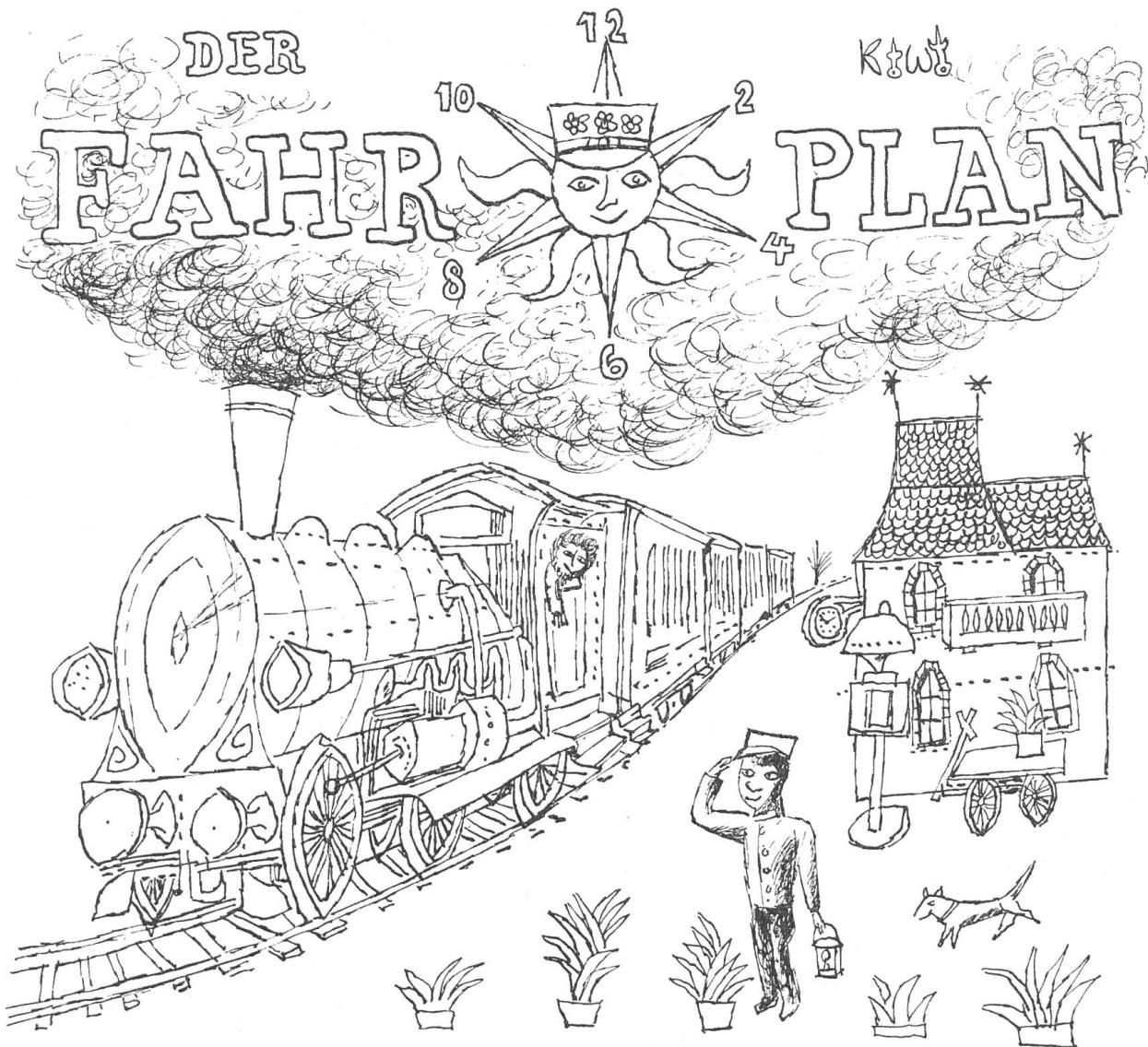
L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 16.02.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Erzählung von Sivar Arnér

Um 6.30 h beginnt der Tag.

Fünf Minuten vorher hört man das Signal drüben bei der Landstraße, und drei Minuten später biegt der Zug in die Kurve bei Stommahagen ein. Er pafft keinen Dampf aus; im Leerlauf rollt er heran, die schwarze Lokomotive wird größer und größer, heiße graubraune Luft flimmert über dem Schornstein. Der Bahnhofsvorstand sieht ihn näher kommen. Er besinnt sich, ob er die Weichen kontrolliert habe — eigentlich sollte er jemandem, der im letzten Augenblick dahergerannt kommt, noch ein Billett verkaufen, sollte eine Etikette auf das Gepäck kleben und die Barrieren beim Straßenübergang schließen. Es macht ihm Mühe, mit allem fertig zu werden. Ja, es kam schon vor, daß er erst auf den Perron hinausstürzte,

als der Zug bereits einfuhr, und zwar ohne den roten Wimpel, so daß er den Zug mit bloßen Händen anhalten mußte. Oder noch schlimmer: die Signale waren nicht eingestellt, der Zug hielt bei den Weichen an und pfiff ihm. Oder das Allerschlimmste: jene Tage, an denen er sich verschlafen hatte! Er kontrolliert den Wecker jeden Abend, läßt ihn läuten und stellt ihn auf die genaue Zeit; doch dann erwacht er um zwei Uhr, um drei Uhr, um vier Uhr und vergleicht die Zeit mit derjenigen, die seine Taschenuhr zeigt, und vergewissert sich, daß der Wecker auch wirklich läuft. Trotzdem hatte er aber einige Morgen gestreikt; er erwachte um zwei Uhr und um drei Uhr, schlief dann aber weiter, bis das Signal den Zug anmeldete, und dieser

verdunkelte seine Fenster noch bevor er in seine Hose geschlüpfte war. Er streckte nur den Kopf aus der Türe, um dem Schaffner einige Weisungen zu geben, der für diesmal die Billette verkaufen mußte. Vollkommen erschlagen fühlte er sich, als der Zug sich einfach wieder in Bewegung setzte, ohne daß er ihm das Zeichen dafür gegeben hätte. — Die Leute im Dorfe wissen, daß er ein Tropf ist; diejenigen, die oft Zug fahren, haben bemerkt, daß an seiner Station alles mögliche passieren kann; sie sehen aus den Fenstern, sehen ihn dastehen, schwarz und schlampig, eifrig und linkisch, und erzählen einander einige Geschichtchen über ihn. Und doch gibt er sich alle Mühe, seine Sache recht zu machen. Elin, seine Frau, schilt ihn aus, wenn er eine Dummheit gemacht hat, und das hilft immer ein wenig. Und meistens — das muß man ihm lassen — macht er seine Sache schon recht. 6.54 h oder 6.55 h verschwindet das Schlußlicht über den Hügel, er zieht die Barrieren hoch, der Zug gibt ein letztes Signal: jetzt sollen die in Sandlycka ihre Sache machen!

Der nächste kommt 8.17 h.

Ab und zu tickt der Telegraphenapparat: Zug bei uns passiert, Zug ... Er hört, daß er näher kommt, er beeilt sich immer mehr und tut doch immer weniger; bald meldet man ihm den Zug. Er streckt sich und rückt seine Mütze auf dem Kopf zurecht. Aber gewiß kommt noch so ein kleiner Junge und will ein Paket aufgeben. Doch jetzt starrt der Vorstand ihn nur an und versteht vor lauter Aufregung gar nicht, was er will.

10.42 h.

11.01 h kommt kein Zug. Vor einigen Jahren kam einmal einer, der rückwärts manövriert werden mußte, um einen Güterwagen auf dem Nebengeleise anzuhängen; der Güterwagen entgleiste und blockierte die Linie während des ganzen Tages. Seither verspürt er immer einen Brechreiz, wenn es 11.01 h ist.

12.05 h, der nächste Zug um 12.21 h.

Die Zwischenzeit ist aber gar nicht so kurz, wie man glauben könnte. 12.05 h muß er einen Zug von Süden abfertigen, der gegen Norden weiterfährt. Dann stellt er sich in Bereitschaft und fertigt gleich danach den Südzug ab. Dies pflegt reibungslos zu gehen. In einem Jahr hatte er zwei Züge um 16.34 h, die sich auf seiner Station treffen sollten. Eigentlich hätte der Zug von Süden zuerst kommen sollen; aber bisweilen war er einige Minuten ver-

spätet, und so konnte man nicht wissen, aus welcher Himmelsrichtung der erste Zug auftauchen würde. Damals hatte er einen Gehilfen bei den Weichen, er selber stand an der Barriere wie eine Windfahne im Wirbelwind und dachte: «Entweder geht es gut, oder es geht schlecht; aber 16.37 h wird alles vorbei sein, so oder so. Selbst wenn sie zusammenstoßen — 16.37 h weiß ich doch, wie es gegangen ist.»

Natürlich sind die Züge hier und da verspätet. Der Fahrplan ist geschickt gemacht worden, indem die Zeiten für die verschiedenen Züge je nach den verschiedenen Verkehrsbelastungen, die man erwartet, variieren. Die Fahrplanzeiten sind nicht zu knapp bemessen und haben kleine Zwischenräume, so daß eine Verzögerung nichts ausmacht: einige Extrakoffer, die man aufladen muß, ein Reisender, der zu den Barrieren gerannt kommt und winkt, damit man auf ihn warte, oder ein betrunkener Passagier, den man ausladen muß. Doch hier und da sind die Züge der großen Linie, von der diese Bahn dann abzweigt, verspätet, oder an Markttagen steigen mehr Leute als gewöhnlich bei jeder Station aus, und einmal hatte sich sogar ein altes Weiblein direkt vor die Lokomotive geworfen. Da kann man natürlich den Fahrplan nicht einhalten. Man weiß auch nicht recht, in welcher Minute der Bahnhof sich plötzlich anfüllt und dröhnt, Leute herumrennen, viel getan werden sollte, Unglücke passieren könnten ...

20.16 h. Der letzte Zug kommt zur Endstation, die ganze Linie liegt still und nutzlos da. Der Fahrplan ist zu Ende, die Leute erholen sich, die, welche bei der Bahn arbeiten, und die andern, und man sagt zum Bahnhofsvorstand: «Du machst auch einen Haufen unnötiges Zeug! Denk einmal an die großen Stationen mit vier Zügen in der Viertelstunde! Oder an einen Büroangestellten in der Stadt mit zwei Telefonen auf dem Tisch — wenn er auf einer Linie spricht, läutet schon die andere!» Da flucht er jeweils und meint, daß Klevum keineswegs eine große Station sei, aber eben doch die größte, die nur von einem einzigen bedient werde! Er kann keine Ruhe finden, obwohl ja der letzte Zug durchgefahren ist. Er weiß nicht recht, was er mit seiner Freizeit anfangen soll; sie rinnt davon wie Gallerte, er hat keinen Fahrplan, an den er sich halten könnte. So hält er sich eben an

den kommenden Tag, macht alles bereit für den Zug, der um 6.53 h kommt, prüft den Wecker und schläft zu guter Letzt ein. Er träumt, der Zug fahre brausend über die Felder mit einem Riesenauge auf jeder Seite der Lokomotive; er will aufspringen; aber die Beine sind fest in den Leintüchern und verhindern das Vorwärtskommen. Dabei sollte er den Zug anhalten, sonst kann er ja nachher nicht wieder von hier weiterfahren.

Es kommt vor, daß er mitten in der Nacht erwacht und an die großen Hauptlinien denkt. Die sind nicht einmal jetzt leer. Die Sirenen heulen, Laternen durchbrechen die Dunkelheit, Schnellzüge brausen heran mit schlafenden Leuten und wachem Personal. Die Lokomotiven gleichen überanstrengten Wettfahrern und keuchen, wenn sie in Falköping oder Skövde endlich abgehängt werden, als ob sie sich aufs äußerste angestrengt hätten, um in einer Rekordzeit anzukommen. Wenn man dann aber auf dem Fahrplan nachsieht, steht die Rekordzeit schon aufgezeichnet, und es war nur die normale Zeit.

Nur eine Sache hält sich keineswegs an einen Fahrplan: seine eigene Beförderung. Er kommt nie auf eine bessere Station als Klevum, nein, man gibt ihm sogar zu verstehen, daß er zufrieden sein soll, wenn er nicht gar noch als Gehilfe auf eine Station zurückgesetzt wird, auf der ein sichererer Bahnhofsvorstand als er die Hauptverantwortung zu tragen hat. Elin grollt mit ihm, daß er sich nicht mehr Mühe gibt — sie bekommt keine Kinder, hat nicht viel zu tun und möchte gern an einen größeren Ort kommen. Es plagt sie, daß man ihn Lausekerl nennt. Aber es ist falsch, ihn so zu nennen; denn er ist ja bloß ein Wirrkopf.

Da passierte ihm in seinen siebenunddreißigsten Ferien folgendes:

Ein guter Freund bot ihm seine Strandhütte an der Westküste an. Es war erst Mai. Elin wollte nicht mitkommen und bestand darauf, daß sie das Klima dort zu dieser Jahreszeit nicht ertrage. Sicher sei es in einer Stadt, wie zum Beispiel Stockholm, viel besser, und dort könnten sie bei ihrer Schwester wohnen. So fuhr der Bahnhofsvorstand allein in seine Hütte.

Von da an wurden die Tage vollkommen anders. Man erwachte am Morgen um zwei Uhr: ein Gartenrotschwanz trillerte vor der Mauer, und die Mauer war sehr dünn. Er wurde hell wach und verdrießlich — die gewöhnliche Verdrießlichkeit, mit der er den

Tag begann. Aber dann entdeckte er, daß er in der Sommerhütte war. Rasch brachte er seine Gedanken in Ordnung, stieg aus dem Bett und ging hinaus, barfuß und unbekleidet.

Zu dieser Tageszeit war der Sand noch feucht und braun. Die Sonne war noch nicht aufgegangen, und am Himmel zog ein Haufen weißer Wolkenbüschchen, wie eine Lokomotive sie ausstößt, wenn sie bei guter Laune ist, vorüber. Lange Nebelstreifen lagen im Tal, als ob ein Elfenzug vor kurzem durchgefahren wäre. Die Abhänge standen in schwachen Schatten, welche die Morgendämmerung warf. Auf dem Bauernhof weidete eine Kuh, die man die ganze Nacht draußen gelassen hatte. Alles war still, nur der Gartenrotschwanz pfiff.

Er stand da und sah sich um. Eine Raupe kroch Ruck um Ruck in den Boden, krümmte sich ein wenig und rückte dann wieder vor. Es raschelte imdürren Laub, das noch vom letzten Herbst am Boden lag: ein Blatt, das herunterfiel, oder ein Grashalm, der sich unter einem Hindernis hatte aufrichten können. Und war überhaupt die glitzernde Spur einer Schnecke auf dem Balsaminestengel schon vorher dagewesen? Und die grüne Farbe des Mooses war auch anders, als er sie vorher betrachtet hatte.

Er kam in eine besinnliche Stimmung. Aber etwas mußte er tun, und so holte er eine Stechschaukel hervor und begann umzugraben. Der Kuckuck begann zu rufen. Der Hahn krähte laut, wie wenn er der erste gewesen wäre; dann kamen verschiedene Vögel mit fallenden Lauten, trillernden Lauten, hüpfenden Lauten, unterbrochen von zwitschernden Warnungen, wenn ein Habicht vorübersegelte oder eine Riesenkrähe ins Gebüsch eindrang. Die Luft war für einen Moment mit Vogelmusik vertauscht worden. Und nach einer Weile ging die Sonne auf. Noch sah man sie nicht; sie wurde von einem Hügel verdeckt. Aber weit weg spiegelte sie in einem Fenster, so daß er beinahe geblendet wurde. 3.27 h stand im Kalender; aber er hatte nicht aufgepaßt, wann es genau 3.27 h gewesen war.

Die Schatten verkürzten sich, der Morgen-dunst wurde aufgesogen, die Leute erwachten in ihren Hütten, feuerten, klapperten mit ihren Gespannen und begaben sich auf ihre Felder. Die Butterblumen öffneten sich und breiteten sich aus, die Winde begannen zu blasen, Flaumbüschen und Samen flogen

umher. Fischerkarren und Milchauto kamen. Nach einigen Tagen bemerkte er, daß sie immer ungefähr zur gleichen Zeit vorfuhrten. Auch die Schwalben hatten ihre Gewohnheiten: sie trillerten zu gewissen Zeiten, und dann wieder fingen sie Mücken. Und einige Male, mitten am Tag, hörte man Stimmen, die sich in einer andern Hütte zankten: vielleicht während des Mittagessens. Seine Hütte lag auf einem Hügel, das ganze Tal vor ihm war wie eine Uhr, aber nicht nur wegen der Schatten. Die Autos mit ihren Waren für die Händler kamen ungefähr zur gleichen Zeit jeden Tag, und zu einer bestimmten Zeit kam auch der Briefträger und das Melken der Kühe. Er selbst hatte auch seine Tagesordnung: er war recht träge am Morgen und arbeitete am liebsten im Garten. Zudem wäre er schlechter Laune gewesen, wenn er es nur jemandem hätte zeigen können. Bald verbesserte sich aber die Stimmung, und er besuchte die andern Hütten. Die Alte im Bauernhof unter seiner Hütte sagte: «Ich habe gesehen, daß Sie eingezogen sind, es hat Licht hinter den Fenstern an den Abenden; es ist gut, wenn man bei den Nachbarn Licht sieht.» Und Svensson meinte rasch und eifrig: «Es wird so viel gestohlen in den Hütten, wenn sie verlassen stehen. Aber sie kommen immer aus der Stadt; hier im Dorf haben wir nur ehrliche Leute.» Und Axel auf dem Schuldenhof wunderte sich: «Wie können Sie als Bahnhofsvorstand nur hier wohnen, wo es doch keinen einzigen Zug gibt!» Und dann, nach einer kleinen Weile: «Man sieht es Ihren Händen gut an, wie Sie arbeiten; Sie sind aber auch fleißig!» Er saß und schwatzte, trank Kaffee mit ihnen und half ihnen Kartoffeln setzen. Und dann legte er sich hin und döste auf seinem Hügel. Zufrieden fand er, daß alles vor ihm gut zusammenpaßte, die Häuser und Berghügel und die Lebewesen. Nur die Asphaltstraße war irritierend, unnötig, zerriß das Bild und schien magnetische Anziehungskraft zu haben auf dem Hügel, wo sie verschwand. Aber er brauchte sich nicht um sie zu kümmern. Seine Uhr war stehengeblieben. Sie stand auf zehn Minuten vor 2 Uhr, mit aufgezogenen Mundwinkeln, lachte ihn aus, sobald er es vergessen hatte und nachsehen wollte, wie spät es sei. Er brauchte sie nicht, er war eingearbeitet in den großen Lauf des Tages; sein Rücken war ein kleines Teilchen der großen sich drehenden Erdkugel.

Auf irgendeine Art und Weise hatte er auch in Klevum gelebt. Nur hatte er dort nichts beobachten können, hatte nur auf den Fahrplan des Verkehrschiefs gestarrt. Jetzt fand er, daß der andere Fahrplan, der große, ihm besser passte. Er konnte selbst vergessen, daß er lächerlicherweise nicht befördert wurde. Es war der Sonne unendlich gleichgültig, ob er einer großen oder kleinen Station vorstand. Von der Sonne hatte er auf irgendeine Weise seinen persönlichen Fahrplan erhalten, auf dem stand, daß er spät nach Klevum kommen sollte und von dort keine Abfahrtzeit mehr erhalten würde. Mit diesem Fahrplan war er zufrieden. Einen Tag. Mehrere Tage.

Die Sonne ging unter, die Farben im Westen wurden plötzlich scharf umrisse und vertieften sich, die Vögel verstummten, das Meer wurde weiß und blank. Drunten auf der Straße rasselten die Jungen einher auf ihren Motorrädern; das Geknatter schwoll an in der Stille, die Mädchen auf den Rücksitzen riefen, der Mond wurde immer gelber. Dann legte er wunderliche Mondfinger vor sein Gesicht, ausgespreizt und schwarzblau, die Motorräder wurden still, Fledermäuse kreisten in der Luft, eine schwarze Katze kam lautlos den Fußpfad heraufgeschlichen. Da wäre es auch für den Bahnhofsvorstand Zeit zum Schlafen gewesen. Doch er wurde unruhig und voll Begierde, wünschte sich, daß er nicht zu schlafen brauchte, fühlte eine Leere in sich, die die Nacht ausfüllen sollte. Und wenn er die Augen schloß, konnte dies nicht geschehen. Wenn sie doch trockener und immer schwerer wurden, hatte er ein Gefühl, wie wenn er den Griff lockern müßte. Die Natur hatte ihren großen Fahrplan, sein eigener Körper ebenfalls. Aber auch gegen diesen lehnte er sich auf und wurde darüber mißmutig. Was fehlte ihm nur?

Wie die Tage vergingen, wurde es schwerer und immer schwerer für ihn, ohne Uhr zu leben. Zweimal in der Woche hielt das Fleischerauto drunten bei der Wegscheide zwischen zehn und halb elf Uhr. Er verpaßte es, einmal, weil er die Zeit falsch berechnet hatte, und das anderemal, weil ihm ein Bauer eine ganze Stunde zu wenig angegeben hatte: ihm fehlte eine zuverlässige Stationsvorstanduhr. Eigentlich konnte es ihm gleich sein, wenn er auch kein Fleisch bekam; er hatte Basen, die Vegetarierinnen waren, und das hatte ihn in seinem Urteil unsicher gemacht. Aber eines Tages, als er zur Post ging, war sie geschlossen, als er

WOHER STAMMT DIESES WORT?

Familiennamen

Ein Zürcher Reisläuferverzeichnis aus dem Jahre 1512 gibt Kunde von wahrhaft merkwürdigen Namen, in denen sich der Weltruf der eidgenössischen Söldner auszudrücken scheint. Wir treffen da einen *Hans Wyt Stich*, einen *Wolf Stich den Rüter* (Reiter), einen *Mathis Renn ins Feld*, *Hans Spalt den Stein*, *Felix Schlach in Huffen*. Jeder der Namen spricht für sich, jeder drückt die Gewandtheit und Stärke seines Trägers aus. Während die ersten dieser Namen heute unbekannt sind, haben sich die beiden letzten erhalten: *Spaltenstein* und *Schlaginhaufen*.

Sehr alten Ursprungs ist auch der Name *Kempf*. Als über Schuld und Unschuld noch das Gottesgericht, vor allem der Zweikampf, entschied, konnten sich Kläger und Angeklagter durch einen käuflichen Fechter, einen *Kämpfen* oder *Kempfen*, vertreten lassen.

Auch der Name *Hebdenstreit* oder *Hebenstreit* kennzeichnet ursprünglich den wilden Gesellen, der Streit und Händel anhebt. Aus dem süddeutschen Dorf Hildrizhausen wanderte gegen das Ende des 16. Jahrhunderts Michael Hebdenstreit, seines Zeichens Hafner und Geschirrmacher, nach Basel aus, wo sein Geschlecht im Laufe der Zeit zu hohem Ansehen gelangte. Einer der Nachkommen trat im 17. Jahrhundert in französische Kriegsdienste. Zum Hauptmann avanciert, nahm er nach fast zwei Jahrzehnten seinen Rücktritt. Um seine lange Dienstzeit und seine Tapferkeit zu würdigen, erhielt er von Ludwig XIV. die Erlaubnis, den Zunamen *La Roche* zu führen. Söhne und Töchter wurden von nun an auf den Namen *Hebdenstreit La Roche* getauft, und um die vorletzte Jahrhundertwende ließ man den alten Namen endgültig fallen.

Johannes Honegger

ankam, und der Weg dorthin betrug immerhin 4 Kilometer. Auch fing sein Magen an, ihn zu schmerzen von all den unregelmäßigen Mahlzeiten. Er war schon immer empfindlich gewesen; doch Elin war geschickt gewesen und hatte die Mahlzeiten dem Fahrplan angepaßt, und das bekam ihm gut. Jetzt hatte er Magenschmerzen und Durchfall.

Nein, er konnte ohne Fahrplan nicht leben. Er hatte sich dagegen aufgelehnt; aber gleichzeitig hatte er sich aufgelehnt gegen etwas, das er dennoch haben wollte. Die ungefähre Zeit der Sonne reichte nicht aus. Er mußte eine Uhr haben mit genauen Ziffern. So begann er darüber nachzudenken, warum es so sei.

Daheim auf dem Bauernhof war seine Mutter sehr ordentlich gewesen; auch sein Vater hatte ihn nie geuden lassen, ob er nun Erdäpfel auflas oder sonst eine Arbeit tat, und sein Bruder hatte stets jede Sache an ihren Platz gelegt. Er selber sei von Natur aus unordentlich, sagte man. Da man es sagte, glaubte er es auch und versuchte, sich zu bessern; aber es gelang ihm nie, er rieb sich nur auf dabei. Und doch wollte er ja auch nichts anderes haben als eine Welt mit genauen Vorschriften, obgleich er nicht dazu taugte, sie zu befolgen.

Zur Schule mußte er vier Kilometer gehen, und es gab viel zu tun auf dem Weg: Man konnte Brombeeren pflücken, in Gräben stochern, auf Bachrändern Abkürzungen machen. Der Lehrer war streng, zankte und schlug einen. Es sei schlimmer, wenn man zu spät komme, als wenn man seine Aufgaben nicht könne, meinte er. Das erstere komme lediglich auf den Körper an, aber das zweite auf die Seele, und es sei leichter, den Körper zu beherrschen. Die Ordnung sei eine Art Gottesfurcht; Gott habe die Welt geordnet. Daher mußte man sich so früh wie möglich auf den Weg machen am Morgen; wenn er eine Arbeit machen mußte um diese Zeit, nahm er es gar nicht genau und bekam ein leeres Gefühl im Magen, falls er sie noch einmal machen mußte. Auf seinem Weg rannte er davon wie von einem Motor getrieben, wenn er endlich gehen durfte. Konnte er einmal gehen, so früh er wollte, nämlich mehr als eine Stunde vor Schulbeginn, war es, als ob er in zwei Teile getrennt worden wäre: gewiß könnte er jetzt Brombeeren pflücken — aber man denke sich,

wenn er jetzt zu spät käme! 8.30 h klingelte ja der Lehrer!

Rechnen konnte er gut. «Er hat einen Sinn für Ziffern», meinte der Lehrer, «er soll nicht Bauer werden, er soll irgendwo hineinkommen!» «Er wurde schon mit einer Multiplikationstabelle geboren», fand seine Mutter, die sich nur zu gut erinnerte, wie schwer sein älterer Bruder das Multiplizieren und auch die andern Rechnungsarten gelernt hatte. «Ziffern sind magisch», las er irgendwo, als er älter wurde. Er hatte dies schon immer so empfunden, der Ausdruck hätte von ihm stammen können. Er war der Typ eines Mathematikers. Und daher mußte er auch einen Fahrplan haben.

Wie gerne hatte er Häcksel geschnitten daheim! Die Halme wurden in eine Rinne gelegt; auf der einen Seite hatte man ein großes Messer, mit dem man schnitt, und mit jedem Schnitt schob man die Halme vor mit der linken Hand. Es kam darauf an, gleichmäßig kurze Stücke zu schneiden, kräftig und bestimmt zuzuschlagen; es war Mathematik und Präzision in dieser Arbeit. Harmlos und schlampig war er in vielen andern Dingen, doch nicht dann, wenn er am Häckselbrett stand. Selbst ein wenig Blutdurst fühlte er, er konnte es nicht verhindern: seine Arbeit war wie das massenweise Abschlagen von Hälsern, er hatte einen Massenmörder vor sich oder nichtsnutzige Mädchen, die ihre Strafe bekamen, weil sie jemanden zum Narren gehalten hatten, oder dann sah er wieder eine Art Abbildung der Schlacht bei Verdun. Doch der Blutdurst gehörte nicht mit zur Präzision; er war ein Distelstengel in einer Garbe.

«Die Zeit ist so kurz!» sagte seine Mutter. Man sang es in der Sonntagsschule, der Probst sagte es in der Hochmesse. Aber wenn man achtgab auf die Zeit, konnte man sie verlängern. Nur mußte man dann planen, aufteilen, mußte sich ein Schema, einen Fahrplan machen. Axel Oxenstjerna, der nur drei Nächte schlaflos gewesen war, hatte auch drei Sachen, die er bedauerte, und eine davon war, daß er eines Tages keine rechte Ordnung gehabt hatte, an die er sich hätte halten können.

Wer trug die Schuld daran, daß er nicht ohne Fahrplan sein konnte?

Sein Großvater war Gehilfe eines Landvermessers gewesen. Seines Großvaters Großvater war vielleicht ein Geizhals gewesen. Und

seine Großmutter wob Tücher, die Wunder waren an Ebenmäßigkeit und Ähnlichkeit. Irgendwo, weit zurück in der Familie, fand sich ein Chemiker, einer, der Stoffe einschließt und so lang behandelt, bis sie in einfachere und noch einfachere Stoffe zerfallen. Und heutzutage sagen die Chemiker, daß zuletzt die Materie aufgelöst wird und nur noch in Zahlen ausgedrückt werden kann.

Aber die Schuld, daß er nicht ohne Fahrplan leben konnte, lag gewiß nicht bei seinen Vorfahren. Sie waren nur andere Variationen von dem gewesen, was auch er war.

Aber wenn er einen Fahrplan brauchte und ihn wollte — war es dann notwendig, daß er denjenigen des Verkehrschefs annehmen mußte? Paßte er nicht besser zu dem der Bauern, mit dem er auch aufgewachsen war? Denn auch der Bauer hat seinen Fahrplan, er kann nicht an Weihnachten heuen, und oft wird er ebenso gehetzt von der Zeit wie ein Stationsvorstand. Er wäre wohl ein guter Bauer geworden, hätte genau Buch geführt über die Milchmenge der Kühe, hätte den Tag angezeichnet, an dem er Rüben gesät hatte und wann die erste Bachstelze sich zeigte. Er hätte die Äcker mit der Energie eines Angreifers veredelt und hätte eifrig Dynamit in die Steine gesetzt. Seine Nervosität hätte er abgelegt und sich nicht vom Minutenzeiger erschrecken lassen, und um seine Beförderung hätte er sich nicht zu bemühen gebraucht.

Gewiß wäre ihm wohler gewesen, wenn er Bauer geblieben wäre.

Aber diese Einsicht kam zu spät. Jetzt hatte er keinen Hof zu bebauen und kein Geld, einen zu kaufen. Er war zu alt, um alles das zu lernen, was es Neues gab, seitdem er ein Junge gewesen war. Und Elin würde es niemals zulassen.

Am letzten Abend stieg er auf einen Hügel, von wo er das Meer sehen konnte.

Die Sonne ging unter in einer Wolkenbank und zog Vorhänge vor, als ob sie sterben müßte. Die Inseln versanken schwer im Wasser, der Horizont hinter ihnen erhöhte sich, das Meer war hell und zerbrechlich, als ob es jeden Moment auseinanderbrechen könnte. Wolken ballten sich im Osten, schwarzblau und kompakt. Die Möwen flogen still und würdig geradeaus, als ob sie eine Beerdigung begleiten sollten.

Aus dem Schwedischen übersetzt von Ruth Schneider