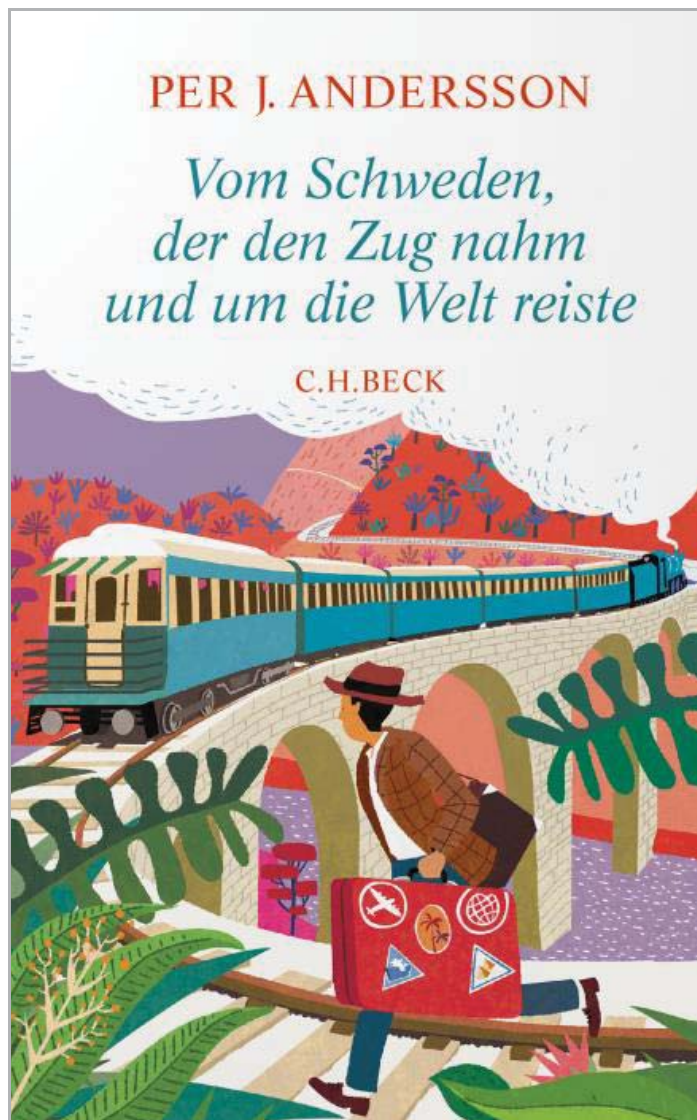


Unverkäufliche Leseprobe



**Per J. Andersson
Vom Schweden, der den Zug nahm und um
die Welt reiste**

2023. 144 S., mit 8 Vignetten
ISBN 978-3-406-79287-8

Weitere Informationen finden Sie hier:
<https://www.chbeck.de/33848418>

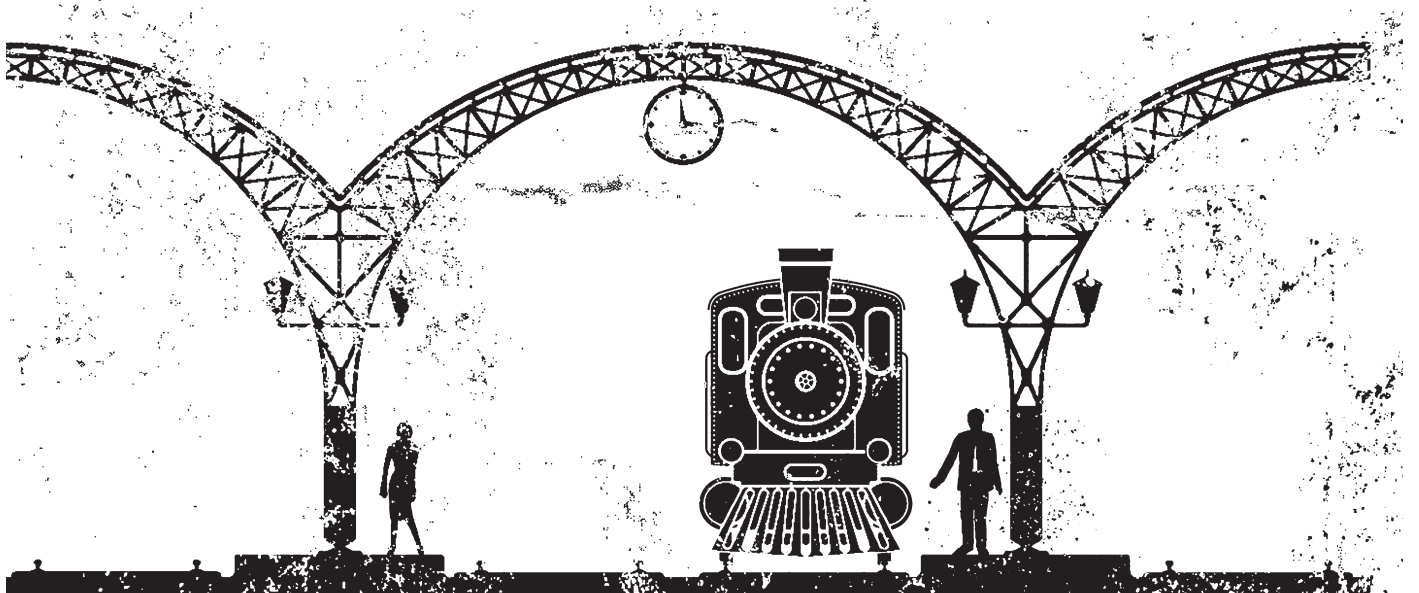
© Verlag C.H.Beck oHG, München
Diese Leseprobe ist urheberrechtlich geschützt.
Sie können gerne darauf verlinken.

PER J. ANDERSSON

Vom Schweden, der den Zug nahm
und um die Welt reiste

*Aus dem Schwedischen
von Susanne Dahmann*

C.H.BECK



Die hier versammelten Texte sind dem Werk Per J. Anderssons,
Vom Schweden der den Zug nahm und die Welt mit anderen Augen sah
(²2020) entnommen und für die vorliegende Ausgabe in leicht
gekürzter Form zusammengestellt worden. Die Originalausgabe
erschien unter dem Titel *Ta tåget*
© Ordfront Förlag, Stockholm 2019

Für die deutsche Ausgabe:

© Verlag C.H.Beck oHG, München 2022

www.chbeck.de

Umschlaggestaltung: Konstanze Berner, München
nach dem Originalcover von geviert.com, Andrea Hollrieth
unter Verwendung einer Illustration von Paul Boston

Vignetten: Shutterstock

Satz: C.H.Beck.Media.Solutions, Nördlingen

Druck und Bindung: Pustet, Regensburg

Gedruckt auf säurefreiem und alterungsbeständigem Papier

Printed in Germany

ISBN 978 3 406 79287 8



klimateutral produziert

www.chbeck.de/nachhaltig

Inhalt

Vorwort 7

Der Polarexpress 21

Pause auf dem Bahnsteig 39

Der Orientexpress 51

Hohe Berge und tiefe Täler 73

Die Begegnung im Abteil 99

Der Amerika Express 117

Der Zug in die Zukunft 129

Über den Autor 144

Vorwort

Großmutter und ich nahmen den Zug. So hat es angefangen. Wir fahren von Bohuslän, wo meine Familie lebte, zu ihr und Großvater hinauf nach Dalarna. Ich war fünf Jahre alt, und sie war frisch gebackene Rentnerin. Während ihres Berufslebens hatte sie im Bahnhofrestaurant von Krylbo als Kellnerin gearbeitet und auch in den Zügen nach Stockholm Butterbrote verkauft. Großvater hatte im Stellwerk Waggons und Loks gewechselt und war im Laufe der Zeit Stellwerksmeister und dann Stationsvorsteher geworden.

Wir fahren mit dem sogenannten *Snälltåg*. So wurden diese etwas schnelleren Züge in einer Verschwedischung des deutschen Wortes *schnell* genannt. Nun heißt *snäll* auf Schwedisch aber *nett*, und ich glaubte natürlich, die Züge würden so heißen, weil alle, die dort arbeiteten, wie auch meine Großmutter, sehr, sehr nett waren. Irgendwie glaube ich das heute immer noch. Deshalb war ich besonders erstaunt, als ich kürzlich erst lernte, dass das schwedische *snäll* tatsächlich seinen Wortursprung im deutschen *schnell* hat, dass das Wort dann aber eine ausgedehnte Bedeutungsveränderung von erst *aktiv, lebendig* und *schnell* zu *geschickt* und *brillant* durchgemacht hat, um dann

zu *begabt, klug* und am Ende zu *nett, freundlich* zu werden.

Die Expansion der Eisenbahn hatte dafür gesorgt, dass meine Großeltern ein anderes Leben hatten wählen können, als ihre Eltern es gelebt hatten. Sie hatten die Bauernhöfe in Grytnäs und Jularbo, auf denen sie aufgewachsen waren, verlassen und in den kleinen Ort Krylbo mit dem Bahnknotenpunkt ziehen können, wo sie sichere staatliche Anstellungen im Dienst der neuen Infrastruktur fanden. Als Eisenbahnbedienstete bekamen sie Freifahrten. Sie besaßen niemals ein Auto oder einen Führerschein. Die wenigen Urlaubsreisen, die sie machten, unternahmen sie mit der Bahn. Die Eisenbahn war eine Zukunftsbranche, und sie waren dabei. Auf diese Weise bekamen sie Essen auf den Tisch, wachsenden Wohlstand und eine Zukunft, sodass sie bald aus der engen Mietwohnung ausziehen und sich ein eigenes Haus bauen konnten. Die Eisenbahn schenkte ihnen Sicherheit, die es ihnen auch ermöglichte, vier Kinder großzuziehen.

Früher habe ich nie so gedacht, und es ist auch nichts, worüber wir in der Familie gesprochen haben. Vielleicht weil es selbstverständlich war. Doch je häufiger ich meinen Vater über die verschiedenen Berufe, die meine Vorväter hatten, ausgefragt habe, desto klarer wurde mir, welche entscheidende Rolle die Eisenbahn auch auf seiner Seite der Familie spielte. Einer seiner ersten Jobs war das Rangieren von Güterwaggons, während sein

Vater wiederum erst Heizer auf den Dampfloks der Södra Dalarnes Eisenbahn-Aktiengesellschaft war. Nach dem Ende des Ersten Weltkriegs wechselte mein Großvater väterlicherseits in die Metallindustrie nach Surhammars bruk – seit 1866 einer der größten europäischen Hersteller von Eisenbahnradern und -achsen. Und nach dem Zweiten Weltkrieg ging er zum Eisenwerk Avesta, das Steh toiletten aus Blech für die Indian Railways herstellte.

Als ich als Teenager begann, selbständig zu reisen, war es die Eisenbahn, die mich in die Welt hinausbrachte, weil sie einfach, praktisch und vor allem die billigste Alternative war. Wenn es einen Zug gab, dann nahm ich selbstverständlich den. Mit einem preiswerten Jugendticket, das Transalpino hieß, reiste ich über Trelleborg, Sassnitz, Berlin, Prag und Belgrad nach Athen. Von dort nahm ich das Schiff nach Israel, dann ging es mit dem Bus weiter nach Ägypten, bevor ich die Fahrt per Zug von Kairo den Nil herunter bis Luxor fortsetzte. Später reiste ich mit dem Interrailticket durch Europa, besuchte Freunde von früheren Reisen, sprang auf die Fähre nach Tanger und dann in den Zug nach Marrakesch und ... ja, ich fühlte mich wie ein echter Kosmopolit.

Nachdem ich in Europa, dem Nahen Osten und Nordafrika gewesen war, begab ich mich nach Osten. Doch nach Asien flog ich. Der Landweg durch den Iran und Afghanistan war zu unsicher geworden. Zu Beginn

der Achtzigerjahre gab es aber auch keine Klimadebatte. Die meisten glaubten, die Umweltzerstörung käme durch Benzinabgase, Waschmittel mit Phosphaten, Industrieausstöße und Kernkraftmüll. Wenn es ein Transportmittel gab, das schlecht für die Umwelt war, dann war es das Auto. Das Flugzeug hinterließ nur einen schimmernden Kondensstreifen. Der konnte doch wohl niemandem schaden, oder?

In Indien selbst bewegte ich mich dann fast ausschließlich mit dem Zug. Selbst dort war das Fliegen zu teuer und darüber hinaus ebenso langweilig und anonym wie überall. Der Zug war immer meine erste Wahl.

Die langen Zugreisen, die auch viele Stunden schweiger Betrachtung der Landschaften vor dem Fenster boten, halfen mir, meinen eigenen Gedanken nachzugehen. Einen Gedanken zu Ende zu denken. Sonst wird man ja in seinem Nachdenken so oft unterbrochen.

Zwischen den Zugreisen wurden im Laufe der Zeit die Flugreisen immer zahlreicher, und dies vor allem aufgrund meines Berufes als Reiseschriftsteller. Doch wie die meisten anderen Menschen dehnte auch ich meine privaten Urlaubsflüge ins Ausland aus, als die Preise für ein Flugticket sanken, während gleichzeitig die Zugfahrkarten teurer wurden.

Als die Auswirkungen des Kohlendioxid-Ausstoßes auf das Klima im Zusammenhang mit der Premiere von Al

Gores Film *Eine unbequeme Wahrheit* 2006 und im folgenden Jahr durch einen Bericht des Weltklimarates der Vereinten Nationen IPCC zu einer heiß diskutierten globalen Frage wurden, begann ich, mich mit den Argumenten auseinanderzusetzen, dass ein Viertel von Europas Kohlendioxid-Ausstoß aus der Verbrennung fossiler Brennstoffe durch Transporte herrührt, und dass das Auto zwar durchaus der schlimmste Sündenbock ist, aber dass Fliegen und Seefahrt gleich an zweiter Stelle kommen. Ich verkaufte das Auto, fuhr innerhalb Schwedens mehr mit dem Zug, flog aber weiterhin, wenn ich den Rest der Welt besuchte. Es war so unkompliziert und preiswert, und zu reisen und zu schreiben war schließlich immer noch mein Beruf.

Erst als ich kürzlich eingeladen wurde, auf einem Literaturfestival auf Bali über eines meiner Bücher zu sprechen, wuchsen all die kleinen, durch Unmengen von Zeitungsartikeln vermittelten Besorgnismomente zu dem starken Gefühl, dass mit dem Reiseverhalten von mir und meinen Zeitgenossen irgendetwas grundsätzlich nicht stimmte. Das Flugticket nach Bali hin und zurück bedeutet ja fast dreitausend Meilen Flug. Zum ersten Mal riefen all die Umweltfakten, über die ich gelesen hatte – und über die ich selbst Artikel geschrieben hatte –, ein unbehagliches Gefühl hervor. Selbst wenn das Festival zu unschätzbaren Begegnungen mit Schriftstellern aus der ganzen Welt (die wohl kaum durch Skype-Gespräche am Computer hätten ersetzt werden

können) einlud, so trug ich doch mit nur einer einzigen derart langen Flugreise zu einem größeren Ausstoß an Treibhausgasen bei, als ich in meinem ganzen Leben durch alle U-Bahnfahrten zur Arbeit produziert hatte. Mir wurde klar, dass ich die Augen nicht mehr vor der Tatsache verschließen konnte, dass ich, der begeisterte Weltreisende, ein Teil des Problems war.

Doch dann erwachten meine Verteidigungsmechanismen zum Leben. So sind wir einfach, wir Menschen. Was spielte es für eine Rolle, ob ich mich noch in jenes Flugzeug dazu setzte oder nicht? Es würde ja in jedem Fall fliegen und seine Treibhausgase ausstoßen, auch wenn ich am Boden blieb. Sofort fühlte sich alles besser an. Doch der bittere Nachgeschmack des schlechten Gewissens kehrte zurück. Also machte ich einen Test im Netz, um zu sehen, wie groß der Kohlendioxid-Ausstoß war, den mein Lebensstil verursachte. Vielleicht war es ja gar nicht so schlimm, wie ich dachte? Und zu Beginn sah es gut aus, weil ich in einer Wohnung in der Stadt lebe, immer noch kein Auto habe, sondern im Alltag stets zu Fuß gehe, mit dem Fahrrad fahre oder Zug oder U-Bahn nehme. Außerdem esse ich nur wenig Fleisch und kaufe sehr selten neue Kleidung. Das ergab im Test, dass meine Werte nur halb so hoch waren wie die des Durchschnittseuropäers. Ich hatte das Gefühl, aufatmen zu können. Vielleicht war mein Lebensstil sogar vorbildlich? War ich kein Sünder, sondern ein Büßender?

Doch in meinem tiefsten Innern wusste ich, dass das nicht stimmte. Denn bisher hatte ich nur getestet, wie ich den Alltag in meiner Heimatstadt verbrachte. Dann waren da aber noch meine beruflichen Reisen in die Welt, die ich zwar immer öfter mit dem Zug unternahm, aber immer noch auch mit dem Flugzeug.

Ich sah mich gezwungen, ein weiteres Mal zur Verteidigung meines eigenen Verhaltens anzusetzen. Was brachte es schon groß, wenn ich mich veränderte, während die Gesellschaft um mich herum weiter Fleisch und Milch genoss, sich alle zwei Jahre ein neues Handy gönnte, mit ihren Autos rumbraute und nach London flog, um zu shoppen, und nach Thailand, um in der Sonne zu liegen?

Ist es nicht wichtiger, wenn ich mich in einer Partei, einer Vereinigung oder Kampagne engagiere, anstatt die Klimakrise als etwas zu betrachten, das nur meine eigenen Gefühle betrifft? Ist es nicht besser, wenn ich versuche, die Politik, das System, die Strukturen zu verändern, und in den Sozialen Medien mit meinen Zugreisen angebe, anstatt mich dauernd vor mir selbst zu rechtfertigen?

Denn man kann ja wohl die Verantwortung für das Klima der Erde nicht auf die Schultern einzelner Individuen legen, oder? Ich erinnerte mich an eine Rundfunksendung mit einem Philosophen, dem die Frage gestellt wurde, ob es nicht Heuchelei sei, als Parlamentarier darauf hinzuarbeiten, das Klima zu retten, und im Privat-

leben weiterhin zu fliegen und Auto zu fahren. Der Philosoph antwortete zu meinem Erstaunen, dass es nicht moralisch verwerflich sein müsse, eine Sache zu propagieren, aber eine andere zu tun. Schließlich leben wir in einer Gesellschaft, die den Flugzeugtreibstoff steuerfrei gestellt hat und auf eine Weise aufgebaut ist, dass viele Menschen gar nicht ohne Auto auskommen. In diesem System sitzen wir Bürger fest, und es reicht schon aus, politisch aktiv zu sein, um die Struktur zu verändern. Dann noch zu verlangen, dass jedermann auch in seinen persönlichen Bedürfnissen vorbildhaft auftritt, ist für den einzelnen Bürger des Guten zu viel. Der Philosoph im Radio gab mir also Argumente an die Hand, eine Sache zu sagen und eine andere zu tun, sodass ich mich nicht als Handlungsreisenden in Sachen Doppelmoral betrachten musste.

Doch ganz so einfach ist es nicht. Der Rechtfertigungsversuch, dass das Flugzeug ohnehin fliegt, auch wenn ich eine andere Reiseform wähle, ist sogar nachgerade bescheuert. Ein Gedankensalto. Und das Argument des Philosophen, dass man lieber an einer Systemveränderung arbeiten sollte, anstatt sein eigenes Verhalten zu ändern, ist rational und logisch, aber man kann doch nicht einfach die Gefühle ignorieren, welche durch all die neuen Informationen über den Klimawandel verursacht werden.

Um meinen inneren Konflikt zwischen der Neugier auf die Welt und der Sorge ums Klima zu lösen, kam ich

darauf, dass ich wohl beides tun muss. Ich muss sowohl dafür sorgen, dass die Frage politisch wird, als auch öfter den Zug nehmen. Und mir wurde klar, dass dies das perfekte Gegenmittel gegen die höchst belastende Kombination aus krankhafter Reiselust und Klimaangst ist. Ich heile zwei Krankheiten und löse ein moralisches Dilemma – alles mit einem Schlag. Denn selbst ich möchte abends in dem Gefühl einschlafen, nicht die Hauptursache des Problems zu sein, sondern ein Teil der Lösung.

Doch wenn man den Klimaforschern zuhört, dann scheint es bald keine Rolle mehr zu spielen, welche Strategie wir wählen. Die Zeit der Scham ist vorbei. Jetzt ist Panik angesagt. Das zumindest hat die Klimaaktivistin Greta Thunberg gesagt, als sie 2019 vor den Mächtigen der Welt auf dem Wirtschaftsgipfel von Davos und vor dem Umwelt- und Gesundheitsausschuss des EU-Parlaments in Straßburg sprach. Und das findet auch David Wallace-Wells, Redakteur beim New York Magazine und Autor der jüngst herausgegebenen Streitschrift *Die unbewohnbare Erde*. Die immer extremeren Wetterverhältnisse der letzten Jahre haben dazu geführt, dass Wissenschaftler, die bisher versuchten, in ihren Schlüssen ausgeglichen und vorsichtig zu sein, immer alarmierender klingen. Der Bericht des IPCC im Herbst 2018 erhielt den Spitznamen *Weltuntergangsbericht*, und ein Abgeordneter der UNO verglich ihn mit einem «ohrenbetäubenden, durchdringenden Feuersalarm aus der

Küche». Die Botschaft der Wissenschaftler war, dass es an der Zeit sei, richtig Angst zu haben. Je länger wir warteten, desto schlimmer werde es. «Panik kann einem kontraproduktiv vorkommen, aber wir haben einen Punkt erreicht, an dem Alarmismus und Katastrophendenken von entscheidendem Wert sind ...», schreibt Wallace-Wells. Und was kann schon ein stärkeres Gefühl der Eile erzeugen als eben Angst?

Auf diese Weise können auch unsere höchst privaten Gefühle eine Hilfe auf dem Weg zu einer nachhaltigen Gesellschaft sein. Scham ist ein Gefühl, das uns meldet, wenn wir unsere eigenen Taten in Relation zu anderen Menschen stellen müssen, wenn wir nicht nur uns selbst, sondern auch ihnen gegenüber Verantwortung haben. Im Grunde geht es auch darum, dass wir es richtig machen wollen. Das Bedürfnis des Menschen, sich in seiner Herde sozialverträglich zu verhalten, ist eine Urkraft. Im Guten wie im Bösen. Die psychologische Eigenschaft kann sowohl destruktive wie konstruktive Kräfte in Gang setzen.

Was in den Augen der Gesellschaft ethisch korrekt ist, ist kein Naturgesetz, sondern verändert sich mit neuem Wissen und neuen Erkenntnissen. Zunächst war das Fliegen ein erstrebenswerter Luxus und Eitelkeit (etwas, wonach alle strebten), dann wurde es ein Massenobjekt (etwas, was alle taten), und jetzt ist es mit Scham belegt (etwas, wovon eine wachsende Gruppe Reisender meint,

es verringern zu müssen). Vor einigen Jahren wurden Zugreisen über den Kontinent als anachronistisch betrachtet, etwas, was nur radikale Umweltfuzzis und grauhaarige Nostalgiker unternahmen. Jetzt ist es der neueste Schrei in der jungen urbanen Mittelschicht.

Haltungen können sich schnell ändern. Da muss man nur an all die Verhaltensweisen denken, die vor nicht langer Zeit ethisch okay waren, es aber nicht mehr sind. Autofahren ohne Sicherheitsgurt, Kinder züchtigen, damit sie gehorchen lernen, Elefanten schießen, um aus den Zähnen Klaviertasten zu machen, und im Auto rauchen, obwohl kleine Kinder auf dem Rücksitz sitzen.

Mehr Informationen zu diesem und vielen weiteren Büchern aus dem Verlag C.H.Beck finden Sie unter: www.chbeck.de