



RICHARD DÜBELL

DER *Jahrhundert* TRAUM

Roman



Ullstein

Das Buch

Auf Gut Briest in Preußen hat sich im September 1891 die ganze Familie versammelt. Moritz von Briest trauert gemeinsam mit seiner Frau Antonie und seinen Kindern um deren Großeltern, die bei einem Zugunglück in der Schweiz ums Leben gekommen sind. Edgar von Trönicke, ein Freund der Familie, ist ebenfalls zur Testamentsverlesung angereist. Er vermutet hinter dem Unglück einen Sabotageakt. Trönicke ist Privatdetektiv und bietet an, Nachforschungen anzustellen.

Otto von Briest, ältester Sohn der Familie, ist sofort Feuer und Flamme. Am liebsten würde er selbst in die Schweiz reisen, wäre da nicht sein Studium und die allgemeine Erwartung, dass er seinem Vater nachfolgt und Ingenieur wird.

Sein Bruder Levin kann sich dagegen für gar nichts begeistern, er sucht noch nach seiner Bestimmung im Leben. Doch dann sieht er durch Zufall, wie Otto Lilienthal einen Flugversuch mit seiner selbstgebauten Apparatur unternimmt. Der Traum vom Fliegen hat ihn erfasst und lässt ihn nicht wieder los.

Amalie von Briest, einzige Tochter des Hauses, soll sich in der Frauenbewegung engagieren. So lautet zumindest der Wunsch ihrer Mutter. Antonie von Briest ist eine wichtige Figur im *Verein zur Wahrung der Interessen der Arbeiterinnen*. Doch Amalie sieht, wie schwer das Amt ihrer Mutter die Ehe ihrer Eltern belastet. Außerdem hat Amalie ganz andere Dinge im Sinn: Sie will unbedingt ihrer Freundin Emma von Schley dabei helfen, ihren Traum zu verwirklichen und als erste Frau mit einem Fallschirm zu springen.

Der Autor

Richard Dübells, geboren 1962, lebt in Landshut. Als Autor von historischen Romanen stürmt er seit Jahren die Bestsellerlisten. Mit *Der Jahrhundertsturm* legte er den Grundstein für die große Deutschland-Saga, die nun mit *Der Jahrhunderttraum* fortgesetzt wird.

Besuchen Sie den Autor unter: www.duebell.de

Von Richard Dübells sind in unserem Hause bereits erschienen:

Der Jahrhundertsturm · Allerheiligen · Himmelfahrt

Besuchen Sie uns im Internet:
www.ullstein-taschenbuch.de



Originalausgabe im Ullstein Taschenbuch

1. Auflage Januar 2017

© Ullstein Buchverlage GmbH, Berlin 2017

Umschlaggestaltung: zero-media.net, München

Titelabbildung: © FinePic®, München (Hintergrund, Flugzeug);

© Lee Avison/Trevillion Images (Pärchen)

Gestaltung der Karte von Berlin:

© Angelika Solibieda, cartomedia Karlsruhe

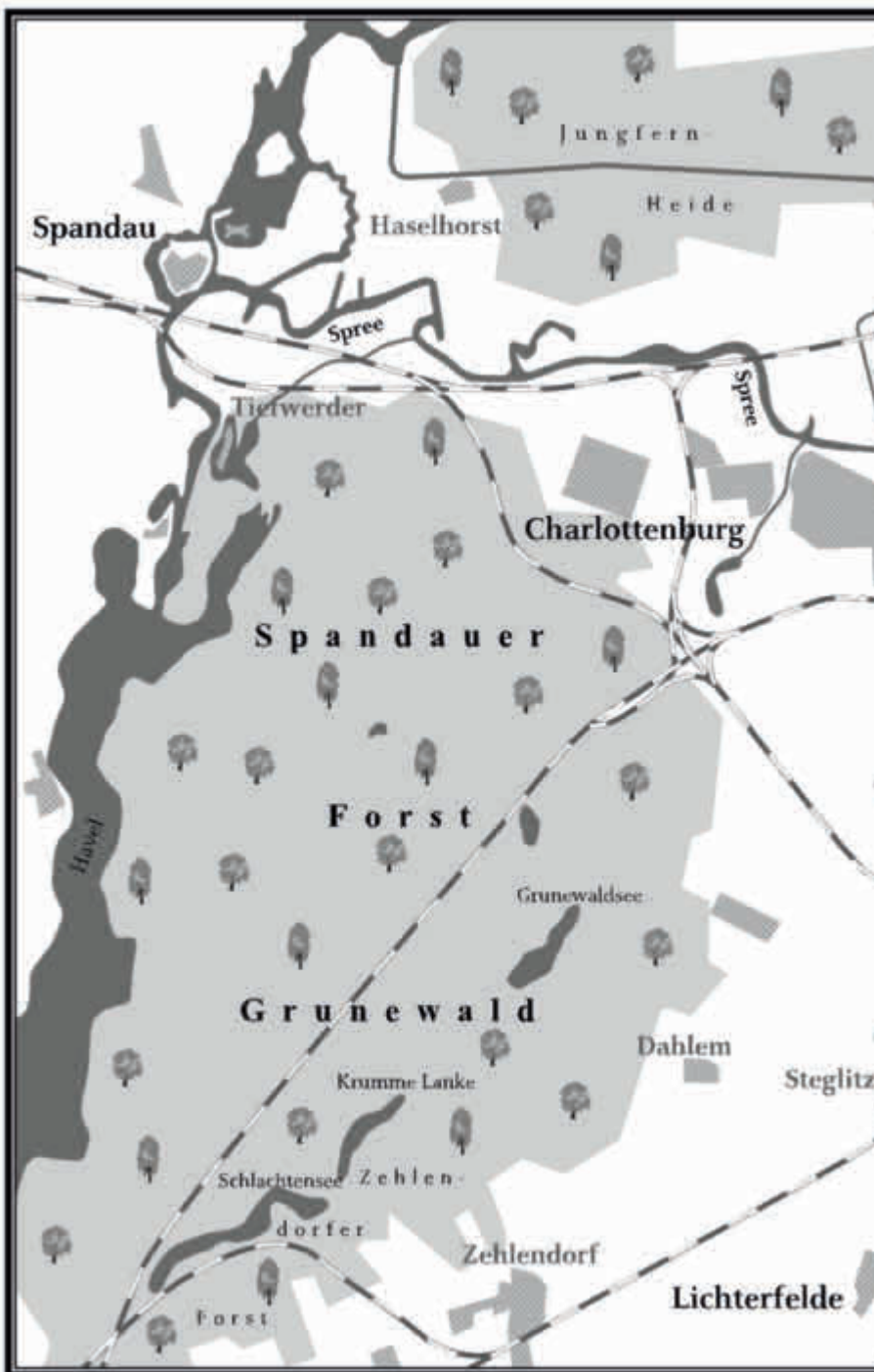
Satz: LVD GmbH, Berlin

Gesetzt aus der Minion

Druck und Bindearbeiten: CPI books GmbH, Leck, Germany

ISBN 978-3-548-28827-7

Für alle, die träumen. Hört nie damit auf!





*Wenn du ein Schiff bauen willst, dann lehre die Männer
die Sehnsucht nach dem weiten Meer.*

ANTOINE DE SAINT-EXUPÉRY, *CITADELLE*



1. BUCH

Der Traum vom Frieden



Juni 1891



»Die Brücke ist noch weit weg.«

FRIEDRICH WENGER

1

Paul Baermann schaute aus dem Fenster. »Wenger und Bodmer fahren zu schnell«, sagte er.

Seine Frau Louise stellte die Aussage nicht in Frage. Pauls Instinkt bei allem, was mit der Eisenbahn zusammenhing, hatte sich noch nie getäuscht. »Kann das gefährlich werden?«, fragte sie.

»Ja.«

»Was wirst du tun?«

»Ich geh vor zu den Lokomotiven und Sorge dafür, dass sie langsamer fahren.«

Louise beugte sich zu ihrem Mann und küsste ihn auf die Wange. »Dann tu das, mein Lieber«, sagte sie und stand auf, um ihn aus der Sitzbank rutschen zu lassen. Er zwinkerte ihr zu und ging durch den Mittelgang des Erste-Klasse-Reisezugwagens nach vorn.

Es war der 14. Juni 1891, kurz vor halb drei Uhr am Nachmittag. Ein Sonntag mit strahlendem Sonnenschein. Zehn Minuten zuvor hatte der Zug Nr. 174 der privaten Jura-Simplon-Bahngesellschaft den Centralbahnhof Basel verlassen.

Louise ahnte nicht, dass der Kuss der letzte war, den sie Paul jemals geben würde.

Der Zug war voll besetzt – über fünfhundert Passagiere. Die meisten davon wollten zu einem Bezirksgesangsfest in Münchenstein, das bereits am Vormittag begonnen hatte. Wegen des hohen Fahrgastaufkommens hatte die Bahngesellschaft zwei weitere Personenwagen eingestellt und eine zweite Lokomotive vorgespannt.

Paul war von der Zugkombination überrascht worden. Niemand hatte ihm die Änderung mitgeteilt. Er war versucht gewesen, dagegen Einspruch zu erheben. Doch als er und Louise auf dem Bahnsteig eingetroffen waren, waren die zusätzlichen Personenwagen bereits zum Großteil besetzt gewesen. Die Passagiere wieder aussteigen zu lassen, die beiden Wagen auszuspannen und den Zug neu zusammenzustellen, hätte zu einer Verspätung geführt, die den gesamten Zugverkehr aus Basel an diesem Tag zum Erliegen gebracht hätte. Ganz zu schweigen von dem Chaos auf dem Bahnsteig und der Wut der Passagiere, die bereits Fahrkarten gelöst hatten, aber hätten zurückgelassen werden müssen. Paul hatte es nicht übers Herz gebracht, und er wusste auch nicht, ob er sich gegen den Zugführer hätte durchsetzen können. Die Bahngesellschaft hatte ihm weitreichende Kompetenzen verliehen, aber diese erstreckten sich nur auf Zustand und Wartung des Schienennetzes, nicht auf den Zugverkehr an sich.

Der Zug lief ruhig auf dem Gleis. Den Rangier- und Güterbahnhof der Schweizer Centralbahngesellschaft hatte er bereits passiert. Danach hatte er deutlich beschleunigt. In den nächsten Minuten würde er in die weite Kurve einlaufen, die auf die Birsbrücke führte, und dann in den Bahnhof von Münchenstein. Die Brücke war erst vor fünfzehn Jahren eingeweiht worden, eine Arbeit des Architekturbüros von Gustave Eiffel, der große Erfahrung im Bau von Eisenbahnbrücken und Viadukten besaß. Vor zehn

Jahren hatte ein Hochwasser die Brücke stark beschädigt; sie war sofort repariert worden, und vor einem Jahr hatte man sie weiteren Verstärkungsmaßnahmen unterzogen. Dass Paul und Louise sich im Zug befanden, hatte mit diesen Reparaturen zu tun.

Paul Baermann war seit seiner Jugend von der Eisenbahn fasziniert. Die erste Fahrt einer dampfgetriebenen Lokomotive auf deutschem Boden, die Fahrt des legendären *Adler* von Nürnberg nach Fürth, hatte sein gesamtes weiteres Leben bestimmt. Seiner Leidenschaft wegen hatte er sein gutbürgerlich vorgeplantes Leben in München aufgegeben und war nach Stationen in Berlin und Paris schließlich auf Gut Briest in Preußen heimisch geworden – ohne jemals seinen Beruf wirklich aufzugeben. Aus dem Münchner Lehrjungen war ein preußischer Gutsherr geworden, aus dem Abenteurer ein verheirateter Mann, aus dem Ingenieur ein begehrter Streckenplaner, dessen unfehlbarer Instinkt ihn zu einer Koryphäe hatte werden lassen. Auch heute noch war seine Expertise gefragt.

Paul war mittlerweile siebzig. Man sah es ihm kaum an. Das blonde Haar und der kurzgeschnittene Bart waren grau geworden, die Schultern ein wenig runder, die Hüften ein wenig breiter. Seine Augen und sein Lachen waren aber immer noch zwanzig Jahre alt. Er liebte seinen Beruf, er liebte sein Leben, er liebte Louise so wie an dem Tag, an dem er sie in Paris kennengelernt hatte. Damals hatte Pauls bester Freund, Alvin von Briest, mit dem er nach Frankreich gegangen war, Paul eröffnet, dass er unsterblich in Louise verliebt war. Es war niemals leicht gewesen in den fünfzig Jahren, die seitdem vergangen waren, aber drei Dinge hatten immer Bestand gehabt: Pauls Liebe zu Louise, Pauls Freundschaft zu Alvin und Pauls Leidenschaft für die Eisenbahn.

Er und Louise hatten Plätze im ersten Waggon nach dem Gepäckwagen erhalten; die Betreiber der Jura-Simplon-Bahn hatten ihn mit vielen Vollmachten und Privilegien ausgestattet. Sie hatten Paul gebeten, ihr gesamtes Netz in Augenschein zu nehmen

und gegebenenfalls Empfehlungen für Ausbesserungen auszusprechen. Der Schweizer Nationalrat arbeitete an einer neuen Norm speziell für Eisenbahnbrücken. Die Jura-Simplon-Bahn war erst vor einem Jahr aus mehreren kleinen Betreibergesellschaften gegründet worden. Die Gesellschafter wollten etwaigen schlagartig auftretenden Mehrkosten und daraus resultierenden Finanzproblemen, die aus dem Inkrafttreten der Norm zustande kommen mochten, entgegenwirken. Daher hatten sie den in Eisenbahnkreisen berühmten Paul Baermann engagiert. Paul hatte nicht lange überlegt. Der Auftrag bedeutete mehrere Wochen Aufenthalt in der Schweiz, im Frühsommer, mit allem Luxus und zu einem fürstlichen Gehalt. Er hatte Louise an Ostern mit der Reise überrascht. Auch sie hatte nicht gezögert, die Einladung anzunehmen. Auch dann nicht, als Paul ihr eröffnet hatte, dass es noch einen anderen, weniger öffentlichen Grund für die Reise gab. Im Gegenteil: Louises Augen hatten vor Abenteuerlust gefunkelt.

Paul klopfte gegen die Hüfttasche seines Jacketts, während er durch den Gepäckwagen eilte. Der Brief war darin. Er hatte ihn an den Mann geschrieben, der ihm seinen zweiten, geheimen Auftrag gegeben hatte. In dem Brief stand, dass alle bisher gezogenen Schlussfolgerungen falsch waren. Dass die Hinweise in die falsche Richtung gedeutet hatten. Dass es ein Verbrechen gab, aber ein viel schlimmeres als das, was er und sein Auftraggeber gemutmaßt hatten. Dass sie sich geirrt hatten. Plötzlich hatte Paul das Gefühl, er hätte den Brief unbedingt aufgeben sollen, bevor er in den Zug gestiegen war. Er nahm sich vor, ihn sofort nach der Ankunft in Münchenstein zur Poststation zu tragen. An einem Tag voller Ausflügler wie diesem würde sie geöffnet haben, auch wenn Sonntag war.

Nach dem Gepäckwagen kam der Tender der zweiten Lokomotive. Draußen huschten die Häuser der beiden Brüglinger Siedlungen vorbei. Die von Hecken und Baumgruppen bestan-

dene Ebene flirtete in sattem Grün. Paul hatte das Gefühl, dass der Zug immer noch an Dampf zulegte. Die flache Brüglinger Ebene lud zum Beschleunigen ein, aber nach ihr kamen die weite Rechtskurve und dann die Birsbrücke – gefährliche Streckenabschnitte für einen Zug, der eigentlich zu lang und zu schwer war.

Paul schritt durch den schmalen Gang des Tenders. Kohlehaufen türmten sich links und rechts. Er roch den Rauch vom Schornstein der Lok, der einen flackernden Schatten über den offenen Tender warf; Funken wirbelten über Pauls Kopf hinweg. Er atmete den Duft des Rauchs ein. Die meisten Zugpassagiere beklagten sich gern, dass ihre gesamten Kleider nach dem Rauch rochen, wenn sie mit dem Zug reisten. Für Paul war und blieb es der Duft von Fortschritt, von der Vernetzung eines ganzen Kontinents, von der Freiheit des Menschen zu reisen.

Der Heizer war eifrig bemüht nachzulegen und beachtete ihn nicht. Kaum dass er Platz machte, damit sich Paul an ihm vorbeiquetschen konnte. Das Feuerloch der Lokomotive glühte. Der Lokführer musterte Paul über die Schulter, als er in den Führerstand trat. Er hieß Friedrich Wenger und ließ sich anmerken, dass er Pauls Anwesenheit auf seiner Lokomotive als Eindringen empfand.

»Sie fahren zu schnell«, rief Paul gegen den Fahrtwind, das Stampfen der Dampfmaschine und das Rauschen der Räder auf den Schienen.

»Nein, tu ich nicht!«, erwiderte Wenger in Baslerdütsch. Die meisten Angestellten der Bahngesellschaft, die wussten, dass Paul aus Preußen kam, hatten sich von Anfang an bemüht, so breit wie möglich in ihrem Dialekt zu sprechen. Die Schikane verfehlte ihr Ziel, da Paul in München geboren und aufgewachsen war, seinen bayerischen Dialekt nie verloren hatte und gut in der Lage war, das Baslerdütsch zu verstehen.

»Sie fahren mindestens fünfzig Kilometer pro Stunde«, sagte Paul.

»Woher wollen Sie das wissen?«

»Ich weiß es.«

»Na und?« Der Lokomotivführer gab seinem Heizer einen trotzigen Wink, und dieser schaufelte Kohle nach. Wenger starrte Paul herausfordernd an. Paul lehnte sich aus der Fensteröffnung. Der Zug näherte sich bereits der Kurve. Dahinter sah Paul die Uferbewachung der Birs. Die Schienen führten mitten hinein, auf die Brücke zu, von der von hier aus nur das diesseitige Widerlager erkennbar war. Dahinter erhob sich der schmale Felsrücken im Zentrum Münchensteins mit der Burgruine darauf; der helle Stein schimmerte durch das Grün.

»Auf der Brücke dürfen Sie höchstens dreißig Stundenkilometer fahren«, erklärte Paul.

»D’Brugg isch no wyd«, versetzte Wenger verächtlich.

»Die ist schneller da, als Sie denken. Ihr Zug ist schwerer und braucht länger, um Fahrt zu verlieren. Nehmen Sie Dampf weg, Herr Wenger.«

»Ich brauche mir von Ihnen nichts sagen zu lassen.«

Der Zug fuhr in die Kurve ein. Paul fühlte, wie die Fliehkraft das lange Gespann nach links zerrte; nicht gefährlich, sagten Pauls Instinkte, aber doch stärker, als ihm lieb war.

»Wie sieht das Ihr Kollege in der vorderen Lok?«

»Herr Bodmer sieht das genauso wie ich.«

Die beiden Männer lieferten sich ein stummes Blickduell, das Wenger nur unterbrach, um seinem Heizer zuzunicken und sich einmal nach draußen zu lehnen, um zu sehen, wo der Zug sich befand. Die Säulenreihe der schlanken Pappeln auf dem diesseitigen Ufer der Birs kam näher und näher.

Wenger versuchte einzulenken. »Wir haben seit Basel fünf Minuten Verspätung. Wir müssen das einholen.«

»Fünf Minuten sind doch kein Problem.«

»Die Jurabahn fährt immer pünktlich!«

Der Zug ratterte durch den Zenit der Kurve. Man musste Pauls

feines Gespür für die Eisenbahn haben, um wahrzunehmen, dass die Fliehkraft nun stärker war, als dem Zug guttat. Er neigte sich nach links. Nicht weit, nur so weit, dass die Räder auf der rechten Seite ihre Schienenhaftung einzubüßen begannen. Eine Unebenheit, eine schlecht verlegte Schiene, eine kleine Bodenverwerfung auf dem rechtsseitigen Schienenstrang konnten jetzt dazu führen, dass der Zug das Gleichgewicht zu verlieren begann. Seine ungeheure Masse war durch die schnelle Fahrt durch die Kurve zu weit nach links verlagert. Paul hielt den Heizer, der nachlegen wollte, auf. Auf keinen Fall durfte noch mehr Dampf auf den Kessel.

Friedrich Wenger, der nicht Pauls Instinkte besaß, aber Hunderte von Stunden Erfahrung auf dieser Strecke, bemerkte ebenfalls, dass er Geschwindigkeit wegnehmen musste. Er zog am Regulator, um den Dampfdruck zu vermindern, und kurbelte an der Steuerung. Der abgelassene Dampf entwich schrill pfeifend aus dem Ventil des Dampfdoms.

Die Geschwindigkeit des Zugs verringerte sich nicht. Paul wusste, warum. Johannes Bodmer, der Führer der ersten Lok, hatte nichts gemerkt und folgte immer noch der vorher zwischen den beiden Lokführern abgesprochenen Maxime: die verlorene Zeit wieder einzuholen. Er löste sogar ein fröhliches Antwortsignal auf den Pfiff der zweiten Lok aus. Und es gab noch einen zweiten Grund: die vielen Wagen. Sie hätten die beiden Loks auch mit unverminderter Geschwindigkeit vor sich hergeschoben, wenn beide Lokomotiven versucht hätten, Fahrt wegzunehmen.

»Nicht bremsen!«, rief Paul scharf, als er die Bestürzung im Gesicht Wengers erkannte.

»In der Kurve? Halten Sie mich für blöd?«, schnappte Wenger. Er riss ein rotes Fähnchen aus einer Halterung, lehnte sich nach draußen und wedelte damit wie verrückt. Dazu brüllte er: »Bodmer! He, Bodmer!« Beides nützte nichts. Der vordere Zugführer konnte das Gebrüll nicht hören, und er sah sich anscheinend nicht um, so dass er das Warnsignal hätte sehen können.

»Nundedie!«, fluchte Wenger. Er steckte das Fähnchen zurück und kurbelte hastig weiter an der Steuerung.

Paul spähte nach hinten. Der Fahrtwind riss an seinen Haaren und stellte den Kragen seines Gehrocks auf. Der Hauptteil des Zugs hatte den Zenit der Kurve passiert.

»Jetzt können Sie bremsen!«, rief er.

»Aber wenn Bodmer nicht mitbremst ...«

»Er muss den Ruck bemerken. Dann wird er aufwachen. Los, bremsen Sie, Mann!«

Die Brücke war höchstens noch einen halben Kilometer voraus. Der Zug hatte die Kurve ohne Unglück hinter sich gelassen, aber er war jetzt instabil. Die Gefahr, dass er auf der Brücke aus den Schienen sprang, war groß, erst recht bei diesem Tempo.

»Bremsen Sie, Wenger!«, brüllte Paul.

Wenger betätigte das Führerbremsventil und den Zusatzbremshebel gleichzeitig. Er nahm Dampf aus dem Kessel. Die Lok pffte gellend. Von der vorderen Lok ertönte jetzt auch das schrille Pfeifen von entweichendem Dampf. Johannes Bodmer hatte die Gefahr endlich erkannt und versuchte ebenfalls, den Zug abzubremsen. Die Westinghouse-Bremsen, ein System von Druckluftbehältern und Bremszylindern, wirkte auf die Räder des Zugs ein.

Der Zug wurde langsamer. Aber es reichte nicht. Die Masse der Wagen verhinderte ein effektives Verlangsamen.

Mit weit aufgerissenen Augen sah Paul, der jetzt nach vorn blickte, Bodmers Lok auf die Brücke fahren. Der Zug war noch immer viel zu schnell. Die Führungslok pffte schrill. Wenger nahm die Hände von den Bremshebeln. Er war bleich. Er wusste genau, was geschah, wenn der Zug mitten auf der Brücke zu bremsen versuchte. Der Bremsimpuls würde sich über die Schienen auf das jenseitige Widerlager auswirken wie ein gewaltiger Stoß; der Zug würde notgedrungen schwanken und die Konstruktion der Brücke verwinden. Paul sah an Wengers Miene,

dass er plötzlich an die Hochwasserschäden der Brücke dachte. Repariert, gewiss – aber alles, was repariert war, war danach schwächer als zuvor. Und wie gut waren die Reparaturen gewesen? Wie lange hatte man sich dafür Zeit genommen, hatte man den einträglichen Schienenverkehr stillgelegt? All diese Gedanken huschten in Sekunden über Wengers Gesicht, gefolgt von der geradezu inbrünstigen Hoffnung, dass Johannes Bodmer ebenso dachte und nicht in Panik versuchte, den Zug noch mehr abzubremesen.

Wengers Hoffnung erfüllte sich nicht. Paul vernahm den Ruck, mit dem der Führer der ersten Lok die Bremsen erneut betätigte.

Er spürte etwas in der Brückenkonstruktion nachgeben. Es war wie bei einem Knochenbruch im eigenen Körper – man merkt, dass etwas zerbricht, dann erst fühlt man den Schmerz. Der Zug konnte keinen Schmerz empfinden, aber er konnte, wie ein Mensch, der sich ein Bein brach, zur Seite kippen.

Der Zug kippte.

Paul sprang in den Tender. Ihm war klar, dass der Zug die Brücke einreißen und in den Fluss stürzen würde. Die Loks würden das jenseitige Widerlager der Brücke vielleicht noch erreichen, aber die Wagen nicht, und diese würden die Loks zurückzerren. Die ersten beiden Waggon und der Gepäckwagen würden als Erste in den Fluss fallen, die Lokomotiven würden sie unter sich begraben, danach würden die nachdrängenden Wagen auf sie fallen. Wer darin saß, würde zermalmt werden. Wer trotzdem überlebte, würde unter Wasser eingeklemmt sein und ertrinken.

Paul versuchte, den Gepäckwagen zu erreichen und durch ihn hindurch den Wagen, in dem Louise saß. Er wusste, dass niemand den Zug noch retten konnte. Alles, was er wollte, war, bei Louise zu sein. Ihre Hand zu nehmen, wenn die Katastrophe sie beide verschlang.

Der Brief in seiner Jackentasche fiel ihm ein, der Brief, den er hatte nach Berlin schicken wollen, um einen Irrtum aufzuklären.

Um eine Verschwörung zu verhindern. Zu spät. Er hätte ihn tatsächlich zur Post geben sollen, bevor er in den Zug eingestiegen war. Er dachte an Louise und vergaß den Brief wieder. Sein ganzes Streben war jetzt nur noch darauf gerichtet, zu seiner Frau zu gelangen.

Er rannte durch einen entgleisenden Tender, als die Brücke zwischen der ersten und der zweiten Lok brach. Er verlor den Boden unter den Füßen und sah die Kohlenhaufen links und rechts wie in einem surrealen Traum auseinanderfliegen, weil der Tender im freien Fall war.

Er rannte zu Louise, um sie festzuhalten.

Er rannte, während er mit dem Zug zusammen fiel.

Ein Mann, der seine große Liebe nie aufgegeben hatte und nun gegen alle Wahrscheinlichkeit darum kämpfte, zu ihr zu gelangen, um mit ihr vereint zu sterben.

September – Dezember 1891



*»Gott hat den Vögeln die Flügel gegeben,
nicht den Menschen.«*

GEORG WILHELM VON SIEMENS

3

Edgar Trönicke kletterte vom Phaëton und betrachtete die Auffahrt von Gut Briest. Die Familie hatte ihm den Wagen zum Bahnhof von Genthin geschickt, um ihn abzuholen. Er hatte den Lenker hier anhalten lassen, anstatt sich bis zum Eingang des Gutshofs fahren zu lassen. Er hatte das Gefühl von Heimat wieder in sich wecken wollen, das er damals immer gespürt hatte.

Fast zwanzig Jahre war das her. Wann war er zum letzten Mal hier gewesen? Vor fünfzehn Jahren. Manchmal verlor man Orte und Menschen aus den Augen, obwohl man sie liebte.

Gut Briest war nicht Edgars wirkliche Heimat. Obwohl ... das stimmte nicht. In den Wochen seiner Rekonvaleszenz war es doch Heimat gewesen. Als Edgar sich mit dem Gedanken hatte abfinden müssen, dass er als einhändiger Mann durch sein weiteres Leben würde gehen müssen. Dass er seine Träume, was er nach dem Abschied vom Militär alles tun würde, begraben musste, weil er dazu zwei Hände gebraucht hätte. All das ganz abgesehen davon, dass er damals auch hatte lernen müssen, mit dem tobenden Schmerz in einer Gliedmaße umzugehen, die er gar nicht mehr besaß. In jenen Wochen hatte ihn die Gewissheit getröstet, dass er auf Gut Briest immer willkommen sein würde.

Unwillkürlich sah er zu seiner linken Hand hinunter. Sie steckte in einem Handschuh und öffnete und schloss sich mit seltsamen, zittrigen Bewegungen. Er rieb sich über den linken Oberarm, um den sich die Ledermanschette der Prothese schloss, und fragte sich, wann er jemals genug Geld beisammenhaben würde, um sich eine richtig funktionierende Prothese zu kaufen.

Eine, die zu den Schulterbewegungen auch die passenden Fingerbewegungen ausführte oder sich nicht selbständig bewegte, ohne dass er es wollte. Eine, deren Gurte ihn nicht im Lauf des Tages genauso schmerzten wie die eingebildete Verletzung in der nicht mehr existierenden Hälfte seines linken Arms.

Hauptsächlich aber fragte er sich, wie die Familie, die im Gutshaus auf ihn wartete, ihn begrüßen würde. Würde man ihm vorhalten, dass er den Tod Pauls und Louises mit verschuldet hatte? Hatte er es? Er fragte sich, wie viel Paul und Louise ihrem Sohn und ihrer Schwiegertochter überhaupt von den Gesprächen erzählt hatten, die Paul und Edgar vor dessen Abreise geführt hatten. Edgar hatte keine Ahnung, wo Moritz und seine Familie im Frühsommer gewesen waren. Moritz' Arbeit bei der Firma Siemens trieb ihn über den ganzen Erdball. Er konnte im Juni in Timbuktu gewesen sein, nach allem, was Edgar wusste. Wenn er nicht im Land gewesen war, würde Paul ihn wohl kaum informiert haben. Edgar und Paul waren sich einig gewesen, dass nur das Allernötigste zu Papier gebracht werden sollte in der Angelegenheit.

»Wollnse wieder einsteigen, Herr?«, fragte der Wagenlenker.

»Nee, fahrnse ma, ick jeh die letzten Schritte zu Fuß.« Edgar sah das Grinsen des Wagenlenkers und erinnerte sich daran, dass er sich hier ein bisschen zusammenreißen musste mit seiner Ausdrucksweise. Es würde ohnehin vergebliche Liebesmüh sein. Sein Berlinerisch kam immer durch, egal wie er sich anstrengte.

»Wie Se wünschen, Herr.«

Edgars Herz klopfte langsam und schwer, während er zum Eingang des Gutshauses schritt. Er wünschte sich, nicht zur Testamentseröffnung eingeladen worden zu sein. Wieso war er überhaupt dazugebeten worden?

Rechter Hand lag die Kapelle, in der Edgar in den ersten Tagen seiner Rekonvaleszenz darum gebetet hatte, dass die Phantomschmerzen vergingen und er seinem neuen Leben einen Sinn ab-

gewinnen konnte. Links lag der große Fischteich mit den mächtigen Bäumen an seinem Ufer. Er hatte sich im stillen Wasser immer wieder gespiegelt, den Oberkörper frei, das anfangs stark geschwollene Narbengewebe und gerötete Fleisch betrachtend, das da war, wo nach dem Ellbogen sein Unterarm hätte beginnen sollen. Die Herbstkälte hatte er nicht gespürt. Er hatte versucht, mit diesem neuen Abbild von sich klarzukommen: Edgar Trönicke, Feldweibel a. D., Kriegsversehrter.

Vor den Stufen, die zum Eingangsportal des Gutshofs hinauf führten, zögerte er. Als Paul und Louise ihn hier aufgenommen hatten, um zu gesunden – nachdem sie erfahren hatten, in welchem Zustand Edgar aus Frankreich zurückgekehrt war –, war er hier aus und ein gegangen wie ein Familienmitglied. Obwohl die paar Dutzend Schritte vom Tor des Guts bis hierher das Heimatgefühl wieder geweckt hatten, kam es für ihn nicht in Frage, an die alte Vertrautheit anzuknüpfen. Er zog an der Klingelschnur, trat einen Schritt zurück und wartete. Plötzlich traf ihn die Erkenntnis, dass Paul und Louise tot waren, mit voller Wucht. Wer immer ihn an der Tür begrüßte, es würden nicht sie sein. Niemals wieder.