Die Welt der Romane

Objekttyp: **Chapter**

Zeitschrift: **Beiträge zur nordischen Philologie**

Band (Jahr): **24 (1995)**

PDF erstellt am: **28.05.2024**

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Inhalten der Zeitschriften. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern.
Die auf der Plattform e-periodica veröffentlichten Dokumente stehen für nicht-kommerzielle Zwecke in Lehre und Forschung sowie für die private Nutzung frei zur Verfügung. Einzelne Dateien oder Ausdrucke aus diesem Angebot können zusammen mit diesen Nutzungsbedingungen und den korrekten Herkunftsbezeichnungen weitergegeben werden.
Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. Die systematische Speicherung von Teilen des elektronischen Angebots auf anderen Servern bedarf ebenfalls des schriftlichen Einverständnisses der Rechteinhaber.

Haftungsausschluss

Alle Angaben erfolgen ohne Gewähr für Vollständigkeit oder Richtigkeit. Es wird keine Haftung übernommen für Schäden durch die Verwendung von Informationen aus diesem Online-Angebot oder durch das Fehlen von Informationen. Dies gilt auch für Inhalte Dritter, die über dieses Angebot zugänglich sind.

Ein Dienst der *ETH-Bibliothek*
ETH Zürich, Rämistrasse 101, 8092 Zürich, Schweiz, www.library.ethz.ch

http://www.e-periodica.ch

Die Welt der Romane

Ein vielgereister und weltkundiger Schriftsteller ist Halldór Laxness, nicht fremd sind ihm die Religionen, Weltanschauungen und Ideologien, aber auch die Zweifel und die Skepsis unseres von Kriegen und Grausamkeiten heimgesuchten Zeitalters: Ein Weltbürger par excellence, doch zuerst und vor allem ein Isländer: «Ich bin ein Isländer, der wahre Isländer», diese Worte des jungen Halldór Laxness stehen über seinem Leben und prägen sein gesamtes Werk.

Die herbe Landschaft der Insel am Rande des Polarkreises verleiht den Romanen von Laxness ein unverwechselbares Fluidum: Der weite Horizont, die steinig-felsige Hochebene, die weißkalte Pracht der Gletscher, die schmalen Küstenstreifen mit den kleinen Ortschaften, die einfachen und schlichten Torf- und Grassoden-Katen, die stattlichen Häuser aus Holz und Stein, die Straßen und Plätze Reykjaviks, der Hauptstadt des Landes – dies sind die Schauplätze seiner Romane. Unverwechselbar ist auch die Natur: lange und dunkle Winter, eisige Schneestürme, helle Sommernächte. Selbst die Tierwelt spielt mit: der Fisch, das Schaf, die Vielfalt der Vogelarten zu Land, zur See und an den steil ins Meer stürzenden Felsklippen. Schließlich die Menschen, die diese Welt bevölkern: Rauhbeinige Fischer und knorrig-eigensinnige Bauern, wohl situierte Bürger und machtbesessene Politiker, selbstbewußte und stolze Frauen, aber auch absonderliche und eigenartige Käuze.

Noch immer ist Island ein Land der Weite und Leere, so wie es sich vor über Tausend Jahren den ersten Besiedlern gezeigt haben mag, besteht doch die Insel im Nordmeer zum weitaus größten Teil (76%) aus Steinwüste und Lavagebiet, aus felsiger Hochebene und aus Gletschern, etwa ein Viertel (23%) ist mageres Wiesen- und Weideland, nur 1% des Landes wird von Menschen bewohnt. Zu Beginn unseres Jahrhunderts zählt Island ca. 78 500 Einwohner, davon leben 4/5 auf verstreut liegenden Höfen, der Rest wohnt in Orten mit mehr als 300 Einwohnern, Reykjavik ist eine kleine, unscheinbare Stadt mit 6700 Bewohnern. Zur Mitte des Jahrhunderts lebt bereits 3/4 der Bevölkerung in größeren Gemeinden und Städten, in den achtziger Jahren wächst die Zahl auf etwa 90%. Am Ende des Jahrhunderts lebt weit über die Hälfte der rund 250 000 Bewohner der Insel im Großraum der Hauptstadt Reykjavik.

In den ersten Jahren des 20. Jahrhunderts leben die meisten Isländer noch unter Bedingungen, die sich nur geringfügig von denen ihrer Vorfahren im Mittelalter unterscheiden. Die wirtschaftliche Basis des Inselvolkes, fast durchweg Bauern, ist die Vieh- und Weidewirtschaft – vor allem die Schafzucht –, und wird das Futter einmal knapp, was häufig genug geschieht, so ist nicht nur das Leben der Tiere in Gefahr, sondern auch das der Menschen. Die Küstenbewohner fahren bis zur Jahrhundertwende auf offenen Booten zum Fischfang für den täglichen Bedarf, erst mit dem Einsatz von Trawlern, der erste wird 1904 in Betrieb genommen, entwickelt sich eine moderne Fischereiwirtschaft, die dann zum ökonomischen Grundpfeiler des Landes in den folgenden Jahrzehnten werden soll. Das Fortbleiben oder gar das Verschwinden des Herings – und anderer Fischarten – würde das Land in eine Wirtschaftskatastrophe stürzen, es hätte zur Folge, daß es für die Menschen um das nackte Überleben ginge.

Ein wichtiges Datum in der jüngeren Geschichte des Landes ist das Jahr 1904, wird doch in jenem Jahr durch ein Tiefseekabel die telegraphische Verbindung zwischen Reykjavik und Kopenhagen hergestellt; damit, so hat man gesagt, habe das Mittelalter endgültig auf Island sein Ende gefunden. Was immer an dieser Feststellung daran sein mag, so stimmt es doch, daß wir seit dieser Zeit auch auf anderen Gebieten den Einzug einer neuen Zeit beobachten können. Werden doch in den Jahren nach der Jahrhundertwende die bis dahin üblichen Torf- und Grassoden-Häuser weniger – heute sind sie nur noch in Freilichtmuseen zu besichtigen –, seit den zwanziger Jahren treten mehr und mehr Holz- und Steinhäuser an ihre Stelle. Benutzt wird auch kaum mehr das Verkehrsmittel des Landes all die Jahrhunderte hindurch, das Islandpony. Straßen werden gebaut, bis zur Jahrhundertmitte sind es ca. 5000 km; die «Ringstraße» (Nationalstraße 1), auf der man die Insel umfahren kann, wird 1974 eröffnet; freilich ist eine Fahrt noch immer von den jahreszeitlichen Wettergegebenheiten abhängig, ist doch die Straße nur teilweise asphaltiert. Für lange Zeit waren die einsamen Küstenorte am besten mit dem Küstendampfer zu erreichen, gab und gibt es doch, da die geographischen Verhältnisse des Landes den Bau von Bahnstrecken nicht zulassen, keine Eisenbahnverbindungen. Das Flugzeug – gegen Ende der zwanziger Jahre wird die erste Luftfahrtgesellschaft gegründet, die sich aber nur wenige Jahre halten kann – revolutioniert das Verkehrswesen des Landes nach dem Zweiten Weltkrieg. Heute gibt es nur noch wenige Distrikte im Land, die nicht täglich auf dem Luftweg zu erreichen sind. Wie im Verkehrswesen, beginnt die Modernisierung in anderen Bereichen des wirtschaftlichen Lebens erst eigentlich nach dem Ende des Zweiten Weltkriegs; seit den fünfziger

Jahren ist der Lebensstandard der Isländer durchaus mit dem der skandinavischen Länder vergleichbar.

Das Jahr 1904 ist auch für die Politik des Landes, insbesondere die Innenpolitik, von einschneidender Bedeutung, bringt es doch die seit 100 Jahren währenden Bemühungen um die Unabhängigkeit des Landes mit der Ernennung des ersten isländischen Ministers (Hannes Hafstein, 1861–1922), der dem Althing verantwortlich ist, einen ganz entscheidenden Schritt voran, wenn auch die Außenpolitik weiterhin in Kopenhagen gemacht wird. 1918 erhält Island seine Selbständigkeit, doch bleibt es vorläufig noch in Personalunion mit Dänemark verbunden. Gegen Ende des Zweiten Weltkriegs, am 17. Juni 1944, wird dann die Republik Island auf Thingvellir, der über tausendjährigen Versammlungsstätte der Bewohner des Landes, ausgerufen. Ein wahrhaft historisches Datum in der Geschichte Islands, haben doch damit endlich die «sieben dunklen Jahrhunderte» des Landes – 1264 kam es unter die Herrschaft der norwegischen Könige, mit Norwegen kam es 1388 an die Krone Dänemarks – ihr Ende gefunden.

Die Ernennung des ersten isländischen Ministers wertete auch die Arbeit des Althings (dieser traditionsreiche Name wurde für das Parlament übernommen) auf und trug zur Herausbildung einer parlamentarischen Demokratie nicht wenig bei. Ging es den politisch handelnden Kräften bis zum Ersten Weltkrieg vordringlich um das Erringen der Unabhängigkeit des Landes, so bilden sich seit den zwanziger Jahren Parteien heraus: die konservativ-liberale Unabhängigkeitspartei (Sjálfstæðisflokkur), die Fortschrittspartei (Framsóknarflokkur), für viele Jahre Interessenvertreterin der Bauern und eng mit der Cooperativ-Bewegung verbunden, als Koalitionspartner bei der Regierungsbildung fast immer dabei; die Sozialdemokratische Partei (Alþýðuflokkur); die Einheitspartei des Volkes-Sozialistische Partei (Sameiningarflokkur-alþýðusósíalistaflokkur), von linken Sozialdemokraten und Kommunisten 1938 gegründet, sie war prosowjetisch und profilierte sich nach dem Zweiten Weltkrieg durch einen betonten Anti-Amerikanismus. In Laxness, der sich für die Volksfront einsetzte, fand sie einen starken Befürworter, noch in seinen biographischen Aufzeichnungen «Zeit zu schreiben» (Skáldatími, 1963) schreibt er: «Ich [...] ließ mich als einen der Gründer dieser neuen Partei einschreiben. Obwohl ich nie wirklich an der Parteiarbeit teilgenommen habe, bin ich immer den Grundsätzen treu geblieben, auf denen diese Partei basierte – auch wenn ich manchmal sehr unzufrieden über ihre Entwicklung war, besonders als bei ihr gelegentlich Neigungen auftauchten, die aus der Kominternzeit herrührten» (Kap.«Progressiver» und «Gumanist»). Seit den

siebziger Jahren nennt sich die Partei Volksunion (Alþýðubandalag), sie verfolgt eine sozialistisch-demokratische Politik und hat ihre prosowjetische Haltung aufgegeben.

Für Jahrzehnte bestimmen diese Parteien die Politik des Landes, selbst dann noch, als in der zweiten Hälfte unseres Jahrhunderts durch Neugründungen das Parteienspektrum – so finden sich z.B. eine Frauen- und auch eine Bürgerpartei – erweitert wird. Gewiß führt die Zersplitterung der Parteienlandschaft dazu, daß häufig, man könnte auch sagen fast immer, die Kommunen und das Land nur durch Koalitionen regierbar sind, doch da sich in der politischen Praxis alle Parteien höchst pragmatisch verhalten und da sich vielfach politische und persönliche Interessen im Kampf um die Macht vermengen, finden sich nicht wenige Male einander widersprechende Kräfte zu einer Koalition zusammen. Dies ist sogar ein auffälliger Wesenszug isländischer Politik.

Dieses Island ist für den Schriftsteller Halldór Laxness die Welt, die Bühne der Welt, auf der er seine Romanfiguren auftreten und agieren läßt. Sie leben in einem vormodernen Land, das noch bis in die frühen Jahre des 20. Jahrhunderts mittelalterliche Wirtschafts- und Gesellschaftsstrukturen aufweist, sie sind aber auch in dem modernen Island daheim, das sich mit Macht nach dem Zweiten Weltkrieg herausbildet. Diese beiden so unterschiedlichen Welten bilden den realen Hintergrund der Romane, sie sind der Stoff, aus dem die schöpferische Phantasie und die sprachliche Gestaltungskraft des Autors seine Romanwelt schafft, denn der Wert einer Dichtung – so Halldór Laxness in seinem Essay «Notizen zu den Sagas» (Minnisgreinar um fornsögur, in Sjálfsagðir hlutir, 1946, 9–66, hier: 45) – hängt nicht zuletzt davon ab, «in wieweit sie eine vollkommene, unabhängige und eigenständige Welt darstellt.»