

LENIN IN DE TREIN

Catherine Merridale

LENIN
IN DE TREIN
DE REIS NAAR DE REVOLUTIE

Nieuw Amsterdam *Uitgevers*

Vertaling Toon Dohmen

© 2016 Catherine Merridale

Oorspronkelijke titel *Lenin on the Train*

Oorspronkelijke uitgever Allen Lane / Penguin Books

Alle rechten voorbehouden

© 2016 Nederlandse vertaling Toon Dohmen /

Nieuw Amsterdam *Uitgevers*

Tekstredactie Marianne Tieleman

Register Ansfried Scheifes

Ontwerp omslag Bureau Beck

Ontwerp binnenwerk Yulia Knol

Omslagbeeld Lenins aankomst op het Finlandstation, april 1917,

op een schilderij van M.G. van Sokolov (1875-1953),

foto Frank Payne

Auteursfoto Jochen Braun

NUR 686

ISBN 978 90 468 2125 1

www.nieuwamsterdam.nl/leninindetrein



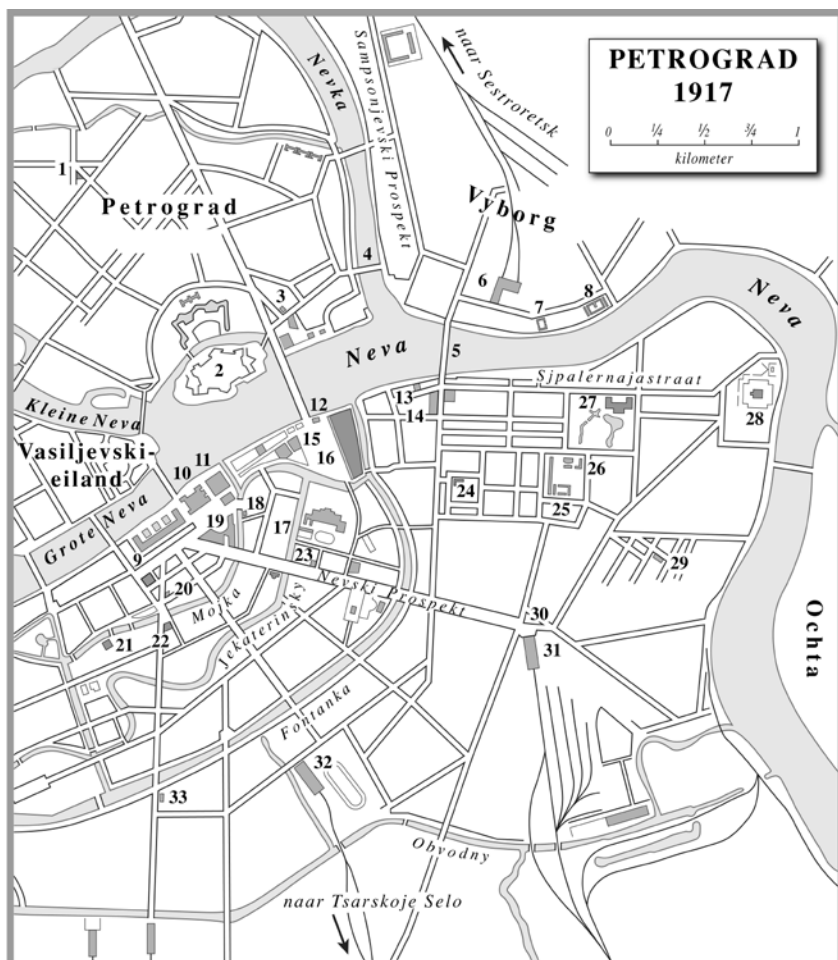
INHOUD

Kaarten	6
Opmerking vooraf	9
Voorwoord	11
1 Duistere krachten	29
2 Zwarte markten	50
3 Het rode meer	69
4 Op de vulkaan	88
5 Kaarten en plannen	109
6 De verzegelde trein	128
7 Zonder leider	145
8 Lenin in Lapland	164
9 Vanaf het Finlandstation	184
10 Goud	203
11 Een rijdende trein	223
Dankwoord	245
Noten	247
Aanbevolen literatuur	270
Illustratieverantwoording	274
Register	276

LENINS ROUTE IN APRIL 1917

100 50 0 100 200 300
kilometer





- | | | |
|-----------------------------|-------------------------------|---------------------------|
| 1 Appartement Jelizarovs | 12 Britse ambassade | 23 Hotel Europe |
| 2 Petrus-en-Paulusvesting | 13 Franse ambassade | 24 Litovskikazerne |
| 3 Stadspaleis Ksjessinskaja | 14 Departement van Artillerie | 25 Volhynskikazerne |
| 4 Sampsonbrug | 15 Pavlovskikazerne | 26 Preobrazjenskikazerne |
| 5 Litejnibrug | 16 Marsveld | 27 Taurisch Paleis |
| 6 Finlandstation | 17 Michailovskytheater | 28 Smolny-instituut |
| 7 Krestigevangenis | 18 Redactie Pravda | 29 Appartement Alliloejvs |
| 8 Arsenaal | 19 Gebouw generale staf | 30 Znamenskajaplein |
| 9 Admiraliteit | 20 Hotel Astoria | 31 Nicolaasstation |
| 10 Winterpaleis | 21 Stadspaleis Joeseopovs | 32 Tsarskoje-Selostation |
| 11 Hermitage | 22 Mariinskipaleis | 33 Izmajlovskikazerne |

OPMERKING VOORAF

Iedere westerse auteur die schrijft over Rusland in 1917 ziet zich geconfronteerd met twee moeilijkheden. De eerste betreft het Russische alfabet, dat zich lastig consequent in het onze laat omzetten. In deze tekst heb ik ervoor gekozen waar mogelijk de meest eenvoudige en gangbare schrijfwijze van de Russische eigennamen te hanteren (bijvoorbeeld Trotski in plaats van Trotskii of zelfs Trockij). Maar in de eindnoten heb ik de transliteratievoorschriften van de Amerikaanse Library of Congress aangehouden, omdat deze in online catalogi nog altijd de beste resultaten opleveren bij het zoeken naar Russisch bronnenmateriaal.

De datering is nog problematischer. In 1917 was in Rusland nog de Juliaanse kalender in zwang, die bijna altijd dertien dagen achterliep bij de rest van Europa en de Verenigde Staten (en het overgrote deel van de wereld). Aangezien in de tekst telegrammen (en mensen) voorkomen die van gebieden met de ene tijdrekening naar de andere reizen, was het vaak noodzakelijk beide data te vermelden.

Daarbij is het in dit verhaal natuurlijk ook tweemaal Pasen. Want Lenin verliet Zürich in de middag van de Europees-katholieke Tweede Paasdag (9 april om precies te zijn) om een week later aan te komen in Petrograd, en wel op de avond van de Russisch-orthodoxe Tweede Paasdag (of 3 april voor zijn aanhangers die hem daar stonden op te wachten).

VOORWOORD

De massa moet altijd de hele waarheid te horen krijgen, de onverbloemde waarheid, zonder de angst dat de waarheid het volk zal afschrikken.

N.K. Kroepskaja

Het was Thomas Cook die erover begon. Hij kende drie plaatsen ter wereld die geen enkele rechtgeaarde wereldreiziger mag missen. De woestijnvesting Timboektoe is er een van, de oude stad Samarkand eveneens. De derde is een stadje in Zweden. Honderdvijftig jaar geleden was het mogelijk het noorderlicht dat Cook naar Haparanda lokte. De inwoners schepten bovendien op over de piraten die er actief zouden zijn, maar dat deden alle kustbewoners hier. Of misschien ging de attractie vooral uit van de verhalen over een sjamaan die er met wapperende mantel als een grote vogel langs de nachtelijke poolhemel scheerde.

Haparanda was niet alleen afgelegen. De plaats beloofde spanning en gevaar, daar helemaal aan het einde van de bekende wereld. Het stadje ligt boven aan de Botnische Golf, de zee die het noordelijke deel van Zweden scheidt van Finland. Dit gebied bestaat voornamelijk uit een rivierdelta en ooit strekte het stadje zich uit over een reeks laaggelegen eilandjes en iets vastere grond in het westen. Aan de kust verzezen andere nederzettingen, waaronder de veel grotere stad Tornio, maar de bewoners deden alles nog steeds gemeenschappelijk: in de winter jagen op het lokale wild, het vee laten grazen op de nabijgelegen heuvels en in de korte periodes van dooi langs de kustlijn de aal vangen die tussen de drijvende rietmatten voorbijglipte.

De bevolking had weinig gemeen met de inwoners van Stockholm (de meeste mensen spraken het lokale dialect), toch maakte het hele gebied tot begin negentiende eeuw deel uit van Zweden. In 1809 bepaalde een vredes-

verdrag dat een van de vele oorlogen tussen de Russen en de Zweden moest beëindigen echter dat de oostelijke oever van de rivier, inclusief het dichtstbevolkte eiland, voortaan toebehoorde aan het grootvorstendom Finland, een gebied dat de Russen kort tevoren bij hun rijk hadden ingelijfd. Haparanda bleef alleen achter op de Zweedse oever, gescheiden van haar grotere zus Tornio aan de overkant van de rivier. De twee raakten nu van elkaar vreemd.

Vanaf het moment dat de grens in het leven werd geroepen, ging het om betwist terrein. De Zweedse regering kon haar ogen niet sluiten voor de ambitie van Rusland zijn grondgebied verder uit te breiden. Toen er in Kiruna, nog geen vijfhonderd kilometer verder naar het noordwesten, enorme hoeveelheden ijzererts werden ontdekt, zagen investeerders in Stockholm zich gedwongen hun plannen voor een nieuwe spoorweg af te blazen uit angst dat Haparanda dan zou kunnen uitgroeien tot de toegangspoort voor een nieuwe invasie van de Russische horden. Het waren de hoogtijdagen van het Zweedse stoomtijdperk, maar hoe ver de spoorlijnen zich met de jaren ook richting het noorden vertakten, als een soort zenuwbanen, er kwam geen spoorbaan naar Haparanda. Wanneer de sleeën van de jagers in de zomer het ijs niet langer konden oversteken, vormde een houten brug de enige vaste verbinding met Finland.

In deze situatie kwam verandering toen de Eerste Wereldoorlog uitbrak. De grote mogendheden aan de westkust van Europa, Groot-Brittannië en Frankrijk, waren ditmaal de bondgenoten van het Russische Rijk. Ze moesten mensen over en weer vervoeren en ze hadden de Russen toegezegd dat ze onmisbaar oorlogsmaterieel zouden leveren, zoals ontstekers en richtkijzers, maar tussen oost en west bleken alle directe verbindingen verbroken. De routes via Duitsland waren natuurlijk niet langer toegankelijk en de vaarroutes over de Noordzee en de Oostzee lagen bezaaid met mijnen of waren onveilig als gevolg van patrouillerende duikboten. Alleen de route over land door Noord-Zweden lag nog open, hoe afmattend en omslachtig deze ook was. Thomas Cook was in 1892 overleden. Hij vond Haparanda exotisch, maar dan had hij het stadje eens in 1917 moeten zien.

Er kwam een spoorverbinding die in 1915 in bedrijf werd genomen. Het was slechts een zijlijn bestaande uit één spoor, waarvoor de locomotieven helemaal vanuit het noordelijke station Karungi moesten komen aanstomen. En al was de spoorlijn met het oog op de oorlogspanningen inmiddels een vitale verbindingssader, hij liep nog altijd niet helemaal door tot Finland, waar

VOORWOORD

sowieso een andere spoorbreedte gangbaar was (zoals overal in het Russische Rijk). De beide partijen bekeken elkaar nog altijd met de nodige argwaan, zodat alle goederen en passagiers op het station van Haparanda de trein moesten verlaten, naar de overkant van de rivier moesten worden gevaren, de hoge oever aan de overzijde moesten worden opgetakeld om daar aan boord van een Russische trein verder te worden vervoerd. In de winter pendelden rendieren of kleine paarden met sleeën heen en weer, in de zomer werd elk beschikbaar vaartuig ingezet op het water.

Het knelpunt was onhandig, een tijdrovende bron van ergernis, maar in Haparanda zorgde het voor snelle economische groei. Samen met Tornio op de Finse oever groeide het stadje uit tot het bedrijvigste commerciële knooppunt van Europa. Waar voorheen alleen plaatselijke herders de kroegen hadden bevolkt, zaten die nu opeens vol handelaren, scharrelaars en agenten van de geheime politie die hun leven sleten met het in de gaten houden van de anderen. Alle kamers in het plaatselijke hotel waren volgeboekt voor de diplomaten en politici, hoofdzakelijk Britten, Fransen en Russen, die opeens voor zaken in het stadje moesten zijn. Het lokale klimaat en de ergerlijk langzame treinen stonden hun misschien niet aan, maar er waren geen betere alternatieven.

Dit ongemakkelijke feit maakte zelfs dat zeer ongewoon bezoek zich aandiende. De Russische tsarina-weduwe Maria Fjodorovna verbleef ten tijde van het uitbreken van de oorlog in West-Europa. Het lukte haar terug naar huis te komen, maar haar speciale trein kwam in Denemarken vast te zitten doordat Duitse overheidsdienaren weigerden die over hun spoornet naar Rusland te laten rijden. Het was een penibele situatie die werd gered door de strenge vorst in januari 1917. Toen het ijs op zijn dikst was, werd er een legertje werklui opgetrommeld dat over de rivier de Tornionjoki een tijdelijke spoorlijn aanlegde tussen Haparanda en het station van Tornio. De speciale trein van de tsarina-weduwe (compleet met boudoir, troonzaal, keukens en mobiele generator) werd vervolgens met twee wagons per keer over dit spoor getrokken en aan de overkant achter een Finse locomotief gehangen. Om de wagons op de andere spoorbreedte te laten rijden, werden speciale onderstellen aangebracht. De trein van de tsarina-weduwe was nog niet uit het zicht verdwenen of de arbeiders op het ijs waren alweer hard aan het werk, ditmaal met koevoeten om de spoorweg onmiddellijk weer op te breken.¹

Op de foto's uit oorlogstijd in de collectie van het lokale museum zijn wezens te zien die uit een andere wereld afkomstig lijken. Met hun stijve poses,

uniformen en korsetten, hun gouden tressen en keur aan gevederde hoofdeksels zien ze er onwerkelijk uit. Tegenwoordig toont het landschap niets wat nog aan hun spookachtige verschijning herinnert. De beide steden aan de Tornionjoki zijn herenigd (in reisgidsen worden ze ‘HaTo’ genoemd) en op het plein voor de winkelgalerij kun je naar hartelust tussen Zweden en Finland heen en weer lopen.² In het Finse deel van de stad loopt de tijd één uur voor op de Zweden, wat de lokale busdienstregeling er niet eenvoudiger op maakt, maar de gebruikelijke ergernissen van een grensovergang – zoals paspoorten, douane, lange rijen auto’s – zijn er allemaal gladgestreken als splinternieuwe eurobiljetten. Het enige echt monumentale gebouw in de wijde omtrek is een enorme donkerblauwe blokkendoos, de grootste Ikea ter wereld. In april is die omringd door een woestijn met olieachtige plassen en vieze hopen zanderige sneeuw, maar zodra deze smelt, staat de parkeerplaats weer vol. Dan stromen de Russen weer in groten getale toe, net als de Finnen en de rendierherders uit Lapland. De man wiens verhaal ik hier wil vertellen zou dat zeker begrepen hebben. Hij schreef veel over de wereldhandel. Ook hij stak de rivier over toen deze bevroren was. Het was een reis die de wereld veranderde.

In april 1917, toen de Eerste Wereldoorlog op zijn hevigst woedde, reisde de leider van de bolsjewieken, Vladimir Iljitsj Lenin, per trein vanuit zijn ballingsoord terug naar Rusland. Voor het einde van dat jaar was hij de leider van een nieuwe revolutionaire staat. Lenins grootste prestatie was dat hij de ideeën die Karl Marx veertig jaar daarvoor op papier had gezet, tot de ideologische grondslag van een regering wist te maken. Hij riep een sovjetsysteem in het leven dat heerste uit naam van het gewone volk, dat de herverdeling van welvaart bewerkstelligde en al even radicale veranderingen op cultureel en sociaal gebied nastreefde. Lenins programma bood de vele armen in zijn land hoop en waardigheid, niet in het minst doordat het aan vrouwen een ongekende mate van gelijkheid verleende. Tegelijk kostte het talloze mensen het leven, om te beginnen als gevolg van de tienduizenden moorden die tijdens Lenins leven werden gepleegd. Het simpele bezit van een bril kon al een ernstige misdaad zijn, die mensen de kop kostte. In de loop van de zeven decennia die de Sovjet-Unie bestond, zou het aantal onschuldige slachtoffers oplopen tot ettelijke miljoenen. Intussen zou het praktische, rechtlijnige ijveren voor de belangen van de minderbedeelden het leninisme tot een ideologische blauwdruk maken voor revolutionaire partijen van China en Vietnam tot het

VOORWOORD

Indiase subcontinent en het Caribisch gebied. Stuk voor stuk waren het ontwikkelingen die, van het begin van het sovjetstelsel tot de Koude Oorlog, terug te voeren waren tot die ene gedenkwaardige rit in oorlogstijd.

Het verhaal begint op het moment dat Lenin in Zwitserland zat. De bolsjewistische leider was door een tsaristisch gerechtshof verbannen en bevond zich er in relatieve veiligheid, maar hij kon niet wachten tot de revolutie zou uitbreken die hij al meer dan twintig jaar lang had voorspeld. Net als veel andere socialisten verwachtte hij dat deze ergens in West-Europa zou uitbreken, maar in de eerste maanden van 1917 kwamen er opeens berichten over grootschalige protesten in de Russische hoofdstad, Petrograd. De wereld had deze schok maar nauwelijks verwerkt of het nieuws volgde dat de tsaar was afgetreden. Terwijl er koortsachtig voorbereidingen werden getroffen voor een grootschalig offensief in het westen, was de toekomst van het Russische Rijk opeens onzeker geworden. In Petrograd juichte het volk. Hun land was een republiek geworden, tenminste tot het moment waarop er een nieuwe grondwet van kracht zou worden.

Net als bijna alle Russische ballingen kon Lenin zijn geluk niet op toen hij het nieuws vernam. Als leider van de meest militante revolutionaire partij van zijn land wilde hij niets liever dan zo snel mogelijk naar zijn vaderland terugkeren. Het probleem was alleen dat hij geen kant op kon. Groot-Brittannië en Frankrijk peinsden er niet over hem te helpen met zijn reisplannen. Ze wisten dat hij fel tegen de oorlog gekant was, en hun diplomatieke inspanningen waren er juist op gericht Rusland – of het land nu vrij was of niet – over te halen de strijd voort te zetten, zodat hun kant kon winnen. Dit weinig hulpvaardige standpunt liet voor Lenin maar één uitweg open. En dat was een treinrit door Duitsland, vervolgens per boot naar Zweden om van daaruit door te reizen naar de noordelijke grens bij Haparanda. Het grote probleem was Duitsland zelf, dat sinds 1914 aan het oostfront honderdduizenden Russische soldaten had afgeslacht. Lenins dilemma leek onoplosbaar. Door Duitsland reizen stond gelijk aan landverraad, in Zwitserland blijven betekende geen gehoor geven aan de lokroep waarop hij zijn hele leven had gewacht.

Lenin koos natuurlijk voor de eerste optie. Dit werd mogelijk gemaakt doordat het Duitse opperbevel onverwacht bereid bleek zijn medewerking te verlenen. De patstelling in de loopgraven had alle Europese grote mogendheden genoodzaakt om los van het slagveld te zoeken naar andere manieren om vooruitgang te boeken. In 1917 had een kleine groep hoge ambtenaren op het

Duitse ministerie van Buitenlandse Zaken een plan ontwikkeld om oproerkraaiers op hun vijanden af te sturen, zodat die de situatie achter de linies konden destabiliseren. Ze verleenden financiële steun aan muitende militairen in Frankrijk, ze bewapenden Ierse nationalisten en ze droomden ervan aan de Indiase grens een opstand te ontketenen. Toen iemand Lenins naam noemde, bedachten de Duitsers al snel dat hij de Russische oorlogsinspanningen mischien danig in de war kon sturen. Als de zaken verder naar wens verliepen, en het Duitse leger zag kans de Engelsen en Fransen een verpletterende nederlaag toe te brengen, dan zouden ze zijn hulp daarna niet lang meer nodig hebben.

Met deze aanlokkelijke gedachte in hun achterhoofd zagen de Duitse hoge ambtenaren er geen been in om de bolsjewistische leider een veilige doortocht door hun land te bieden. Ze stemden zelfs in met zijn verzoek de wagon waarin hij met zijn gevolg zou reizen te verzegelen en als een exterritoriale entiteit te behandelen, zodat hij niet van contact met de vijandelijke bevolking kon worden beticht. Ze schrokken er zelfs niet voor terug enkele van zijn revolutionaire operaties financieel te ondersteunen met behulp van het beruchte 'Duitse goud'. De Fransen en Britten wisten van de reis, en hoewel het hun lastig viel de echte feiten van de vele geruchten te onderscheiden, bood Lenins reputatie hun voldoende reden tot grote zorg. Sommigen drongen er zelfs op aan hem tot stoppen te dwingen, mogelijk ergens in de bossen in het Zweedse poolgebied. Maar toen dit moment zich voordeed, bleek niemand bereid de verantwoordelijkheid op zich te nemen en gericht te handelen.

Het was een verhaal dat zo uit de pen van John Buchan had kunnen vloeien. Nog maar enkele maanden daarvoor had de schrijver van *The Thirty-Nine Steps* de spionagethriller *Greenmantle* gepubliceerd, waarin de gelijknamige schurk het eveneens tijdens de Eerste Wereldoorlog opnam tegen de Britten en hun bondgenoten. *Greenmantle* kwam weliswaar niet uit Rusland (Buchan koos voor het Midden-Oosten als decor) maar de plot draaide om de bereidheid van een geheim agent om heel Duitsland door te reizen om hem te bereiken. 'Ik had een grote barricade met prikkeldraad en loopgraven verwacht,' legt de hoofdpersoon van het boek, Richard Hannay, uit. 'Maar aan de Duitse kant was niets te zien dan een half dozijn wachtposten in veldgrijs. (...) [Een onderofficier] liet ons uitstappen en dreef ons allen samen in een kale wachtkamer waar een grote kachel brandde. Ze namen ons met twee tegelijk mee naar een binnenvertrek voor nader onderzoek. (...) Ze lieten ons spiernaakt uitkleden. (...) De mannen die deze taak verrichtten, waren vrij

beleefd, maar gingen ook zeer grondig te werk.³ Lenin moest deze beproeving in het echt ondergaan, en wel in het douanekantoor van Tornio. Onder de kritische blikken van enkele Russische grenswachten ging in zijn geval een Britse officier zeer grondig te werk.

De reis eindigde bij het Finlandstation in Petrograd. Lenin stapte er triomfantelijk uit te midden van de drommen aanhangers die zich daar hadden verzameld, om de loop van de Russische geschiedenis voorgoed een andere wending te geven. De vermoeienissen van de acht dagen lange rit waren hem nauwelijks aan te zien. De bolsjewieken gebruikten dit verhaal als de basis voor een ronkende mythe, maar de meest treffende typering van het gebeuren komt van Winston Churchill: ‘We moeten in aanmerking nemen hoe wanhopig de Duitse oorlogsleiders er toen al aan toe waren,’ schreef hij achteraf. ‘Niet zonder vrees besloten ze het meest verschrikkelijke wapen van allemaal tegen Rusland in te zetten. Ze vervoerden Lenin als een pestbacil in een verzegelde goederenwagon van Zwitserland naar Rusland.’⁴

De goederenwagon was in werkelijkheid niet echt verzegeld: de deuren zaten bijna nooit op slot en er stapten mensen in en uit. De reis was ook veel zwaarder dan Churchills woorden suggereren. De Russen hadden er drie volle dagen voor nodig om door Duitsland te rijden, en al die tijd konden ze nergens iets te eten kopen, laat staan even uitstappen om hun benen te strekken. Voor zover ze een oog dicht deden, was dat in volgepakte, eenvoudige coupés, met hun hoofd op de schouder van de persoon naast hen, hun dromen doortrokken van de geur van oudbakken brood en onfrisse sokken. Het beeld van een bacil herken ik echter meteen. Net zoals de Eerste Wereldoorlog de aanleiding vormde voor geweldige intriges, zijn er ook in mijn tijd mondiaal vele diplomatieke, economische en militaire machtsspelletjes gespeeld.

De wereld is tegenwoordig bijna net zo instabiel als in Lenins tijd. Een select groepje grote mogendheden zet – in een iets wisselende samenstelling – nog steeds alles op alles om de eigen dominantie veilig te stellen. Omdat direct militair ingrijpen vaak heel kostbaar is, kiezen ze er bij regionale conflicten voor om lokale rebellen te steunen en financieel bij te staan, soms in het land waar het om gaat maar soms ook door hen ter plekke te droppen, zoals met Lenin gebeurde. Ik denk aan Zuid-Amerika in de jaren tachtig van de twintigste eeuw, aan alle vuile oorlogen in Centraal-Azië sinds die tijd. De huidige conflicten in de Arabische wereld doen me huiveren. De geschiedenis van Lenins trein behoort niet alleen tot het domein van de Sovjets. Tot op zekere hoogte is die een parabel over hoe het gekonkel tussen grote mogendheden

werkt, met als een van de belangrijkste regels dat de strategie van grote mogelijkheden bijna altijd averechts uitpakt.

Ik beseftte dat ik de treinrit zelf ook zou moeten maken. Een reis gaat niet alleen over plaatsen, afstanden en tijden, maar ook over dingen die je onderweg met je eigen ogen moet zien. Mijn eerste opgave was de precieze treinroute uit te zoeken. Historici hebben allerlei varianten beschreven, maar ik moet nog altijd de eerste kaart zien van de route die Lenin echt volgde. De meeste deskundigen laten hem via het noorden reizen, over een spoorweg die in 1917 feitelijk nog niet eens was aangelegd, en ten minste één boek – een klassieker die vele malen is herdrukt – zit er met de reis zelfs meer dan vijftienhonderd kilometer naast.⁵ Deze route is meer dan zomaar een detail. Het maakt nogal wat verschil of er een boot over de Oostzee wordt genomen of in Lapland een lange rit door de sneeuw wordt gemaakt. Een reis door een verlaten woud zonder licht of zichtbare wegen is heel wat dreigender dan een ritje langs een stel charmante kuststadjes.

Hoe prachtig *Bradshaw's Continental Railway Guide* uit 1913 er met zijn kleurrijke omslag ook uitziet, dit lijvige spoorboek kan ons niet veel verder helpen. De treintijden varieerden in oorlogstijd van week tot week en zelfs in 1916 werden er nog altijd nieuwe spoorlijnen aangelegd. Dus ik heb het spoorboek van Bradshaw in mijn boekenkast laten staan. In plaats daarvan wapende ik me met de dienstregeling uit 1917 die ik uit een archief had opgediept, mijn aantekeningen op basis van de 55 delen van Lenins verzamelde werken en een forse landkaart. Behalve een notitieblok en een pen nam ik ook een kleine digitale audiorecorder mee. Wanneer ik die geluidsopnames nu aan mijn schrijftafel afspeel, hoor ik het lied van een Europa dat volop in beweging is: een koor van talen, het rumoer van verkeer in de omliggende straten, dan het geluid van de locomotief, de intercom, piepende remmen en het sissen van de deuren. Als ik het apparaatje vervolgens nog aan had laten staan, zou het urenlange gesprekken hebben vastgelegd: nu eens op gedempte of verveelde toon, dan weer enthousiast en onbevangen, maar zelden op een volume dat uitkwam boven het geruststellende achtergrondgeluid van de cadans van de treinwielen.

Ik nam me voor niet alleen Lenins precieze route te volgen, maar ook zijn reisschema aan te houden. Ik zou op 9 april uit Zürich vertrekken en acht dagen later en ruim drieduizend kilometer verderop in Sint-Petersburg aankomen. Het beloofde een onstuimige rit te worden, zelfs met de snelste Europese

VOORWOORD

treinen van tegenwoordig, maar Lenin popelde van ongeduld en ik richtte me op dat gevoel. Ook al moest ik elke aansluiting halsoverkop zien te halen, net als Lenin kreeg ook ik schier eindeloze uren aan vrije tijd in mijn schoot geworpen, waarin ik in alle rust het passerende landschap in me op kon nemen. Er zijn inmiddels honderd jaar verstreken sinds de grote Rus hier langskwam. De Duitse stadjes die hij zag, mooi en overzichtelijk als een verzameling speelgoedhuisjes bij elkaar, zijn tegenwoordig omgeven door industrieterreinen, winkelgebieden en snelwegen. Soms houdt het uitgedijde stadslandschap nog kilometerslang na de oude buitenwijken aan. Maar het meest opvallend van allemaal is het totale ontbreken van enige dreiging. Toen mijn trein vanuit Zwitserland Duitsland in reed hield deze niet eens stil, maar in Lenins tijd wemelde het aan de grens van de wapens en had het land dat voor hem lag een duistere reputatie van moord en geweld. Mijn reis verliep gesmeerd, snel en veilig; die van Lenin stond in het teken van de Europese oorlog die overal om hem heen woedde en was daardoor zwaar en beangstigend.

Lenin zou mogelijk ook grote moeite hebben gehad om de steden en stadjes waar ik uitstapte nog te herkennen. In Zürich liep ik vlak voor mijn vertrek door het nauwe straatje waar hij ooit woonde. Onderweg naar het meer midden in de stad wandelde ik langs de cafés waar de Russische ballingen elkaar vroeger ontmoetten. Deze wijk was destijds arm, maar tegenwoordig voert zelfs de korte wandeling naar de bibliotheek waar Lenin graag ging werken langs allerlei winkeltjes, waarbij het enige schrikbarende de prijzen zijn van de te koop aangeboden handgemaakte schoenen en geïmporteerde merktassen. De arbeidersklasse heeft de wijk inmiddels verlaten, de fabrieken zijn er verdwenen. Het luxehotel Baur au Lac is een van de weinige herkenningspunten die er nog altijd min of meer uitzien als in 1915, de tijd dat Parvus, de schimmige tussenpersoon die een deel van Lenins Duitse geldstroom beheerde, er een suite boekte. Een eeuw later is de situatie er althans voor de rijken geheel naar wens.

In het licht van deze gedachte bleek het verfrissend te ontdekken dat er nog altijd een vorm van kleinhandel bestaat die op een of andere manier de jaren heeft doorstaan. Doordat de hypermoderne Duitse treinen me zowat in slaap hadden gewiegd was ik het bijna vergeten, maar de zeeweg tussen Sassnitz en de Zweedse havenstad Trelleborg was eeuwenlang een populaire smokkelroute. Toen ik mijn koffer door de zware metalen deur van de veerboot rolde waren alle vliegtuigstoelen op de boot, kaarsrecht in het gelid als de kerkbanken van een presbyteriaanse kerk, al ingenomen door gezinnen en mannen

met oplichtende laptops, maar de bar, een bont allegaartje van plastic palmen en blauwe muurbankjes, deed eerder denken aan Tirana of Boekarest, vooral toen er opeens geschreeuw klonk. We hadden de haven van Sassnitz nog niet verlaten of het vloeken begon. De commotie ontstond naar aanleiding van een monsterlijke in plastic verpakte rolpallet vol bier, lomp en onhandelbaar als een restaurantkoelkast, waaraan meerdere mannen stonden te sjorren om deze een drempel over te helpen. Ik kwam rechtstreeks uit de trein, voelde me moe, verkreukeld en bovenal dorstig, dus ik nam aan dat de drank bestemd zou zijn voor de dichtstbijzijnde bar aan boord. Maar toen de tiende rolpallet voorbijkwam, en de twintigste, helemaal volgestouwd met Duitse bierblikken, begreep ik dat ik reisde via een belangrijke handelsroute voor belastingvrije drank. De smokkelwaar stond met touwen vastgesjord onder grondzeilen opgestapeld en vormde imposante muren tussen de groepjes handelaren die een kaartje legden en op hun telefoon keken.

Deze smokkelaars – zakenlieden, bedoel ik – konden bogen op een indrukwekkende traditie. Hun voorlopers maakten tijdens de Eerste Wereldoorlog al gebruik van deze route, soms om medicijnen te vervoeren en soms ook codebrieven, geschreven met een vroege soort onzichtbare inkt. Maar een ironische wending van de geschiedenis maakte het huidige gezelschap zo bijzonder, namelijk dat deze kleine biermagnaten afkomstig waren uit samenlevingen waarin het communistische bewind particuliere handel ooit had verboden. Deze snelle ommekeer helpt te verklaren waarom het enthousiasme van Lenins landgenoten over de grote voorman van de revolutie de afgelopen jaren danig is bekoeld. Ze hebben hem als een levensgrote pop gebalsemd en zijn brein uitputtend onderzocht, maar tegenwoordig is er niemand meer die van hem houdt; het lijk wordt bewaard zonder hart. Lenins reputatie is het slechtst in de plaatsen waar de Sovjetmacht onder dwang werd opgelegd. Zo worden zijn ideeën in West-Oekraïne zozeer verafschuwd dat er in 2014 een nieuw woord, *Leninapad* ('Leninstorm'), werd gemunt toen demonstranten op het Majdanplein en elders de standbeelden van Lenin met tientallen tegelijk neerhaalden.

Een van mijn medereizigers bleek afkomstig uit Sofia. Toen we wat babbelden in een van de smalle gangen tussen de hoge muren van bier herinnerde ze zich het Bulgaarse communisme en ze klakte met haar tong in haar tandeloze mond. Ze was hoogst verbaasd dat ik bijna niets bij me had. Als ik haar had verteld over mijn zoektocht naar Lenin, had ze me waarschijnlijk voor gek versleten. Wat die dode man in landen als het hare is gaan symboliseren – cor-