

Unverkäufliche Leseprobe

Alle Rechte vorbehalten. Die Verwendung von Text und Bildern, auch auszugsweise, ist ohne schriftliche Zustimmung des Verlags urheberrechtswidrig und strafbar. Dies gilt insbesondere für die Vervielfältigung, Übersetzung oder die Verwendung in elektronischen Systemen.



Catherine Merridale

Lenins Zug

Die Reise in die Revolution

Aus dem Englischen
von Bernd Rullkötter

S. FISCHER



Erschienen bei S. FISCHER

Die englische Originalausgabe ist 2016
unter dem Titel ›Lenin on the Train‹
bei Allen Lane/Penguin Books erschienen.
© Catherine Merridale 2016

Für die deutschsprachige Ausgabe:
© 2017 S. Fischer Verlag GmbH,
Hedderichstr. 114, D-60596 Frankfurt am Main

Satz: Dörlemann Satz, Lemförde
Druck und Bindung: CPI books GmbH, Leck
Karten: Peter Palm, Berlin
Printed in Germany
ISBN 978-3-10-002274-5

Inhalt

Karten – 6

Anmerkung zum Text – 9

Einleitung – 11

1. Dunkle Mächte – 34
2. Schwarzmärkte – 64
3. Roter See – 90
4. Scharlachrote Bänder – 117
5. Karten und Pläne – 147
6. Der plombierte Waggon – 175
7. Führungslos – 199
8. Lenin in Lappland – 225
9. Vom Finnischen Bahnhof – 253
10. Gold – 280
11. Weggenossen – 308

Anmerkungen – 337

Weiterführende Literatur – 365

Dank – 371

Abkürzungen – 374

Abbildungsnachweise – 375

Register – 377

Einleitung

... den Massen muß stets die Wahrheit gesagt werden,
die restlose, unbeschönigte Wahrheit, ohne zu fürchten,
daß diese Wahrheit sie abschrecken könnte.

N. K. Krupskaja

Die folgende Aussage stammt von Thomas Cook: Es gebe drei Stätten auf der Erde, die jeder, der sich als Weltreisender bezeichne, unbedingt gesehen haben müsse. Eine davon sei die Wüstenzitadelle Timbuktu, eine andere die antike Stadt Samarkand. Die dritte sei ein kleiner Ort in Schweden. Vor hundertfünfzig Jahren mochten es die Nordlichter gewesen sein, die Cook nach Haparanda lockten. Die Einwohner prahlten auch mit Piraten, die ihr Unwesen getrieben hätten, aber das Gleiche ließ sich über jeden anderen Hafen an der Küste sagen. Entscheidend war vielleicht das Gerücht von einem Mann mit einem wallenden Mantel, einem Zauberheiler, der sich auf den Gebrauch von Kräutern verstanden habe und wie ein großer Vogel durch die Polarnacht geflogen sei.

Der kleine Ort war nicht nur abgeschieden, sondern auch faszinierend und gefährlich, und er lag ganz am Ende der bekannten Welt. Haparanda befindet sich an der Spitze des Bottnischen Meerbusens, der die nördlichen Territorien Schwedens von Finnland trennt. Die Gegend ist von einer Flussmündung geprägt, und einst umfasste der Ort auch eine Reihe tiefliegender Inseln sowie festeren Erdboden im Westen. Andere Sied-

lungen entstanden gleichfalls an der Küste, darunter eine viel größere Ortschaft namens Tornio, doch alle Bewohner mussten sich die Naturschätze teilen, um zu überleben: Sie jagten die Wintertiere der Region, trieben Vieh zum Weiden auf die nahen Hügel und wateten in den kurzen Tauwetterperioden hinaus, um die Aale zu fangen, die zwischen den dahintreibenden Schilfmatten glitzerten.

Die Bevölkerung hatte wenig gemeinsam mit der Stockholms (die meisten Menschen sprachen einen Ortsdialekt), aber die gesamte Zone war bis ins frühe 19. Jahrhundert ein Teil von Schweden. Im Jahr 1809 wurde jedoch in einem Vertrag am Ende eines der zahlreichen Kriege zwischen Russland und Schweden verfügt, dass das Ostufer des Flusses, darunter die zentrale und geschäftigste Insel, dem Großherzogtum Finnland zuzuteilen sei, das die Russen gerade für ihr Reich an sich gebracht hatten. Haparanda blieb am schwedischen Ufer zurück und schaute über den Fluss zu seiner größeren Schwester Tornio hinüber. Die beiden waren einander nun fremd.

Vom Moment ihrer Ziehung an schien die Grenze nie völlig ungefährdet zu sein. Die schwedische Regierung konnte nicht vergessen, dass Russland Expansionsgelüste hatte. Als riesige Eisenerzvorkommen in Kiruna, weniger als fünfhundert Kilometer nordwestlich, entdeckt wurden, mussten Investoren in Stockholm ihre Pläne für eine moderne Eisenbahnstrecke zügeln, da sie fürchteten, dass Haparanda ein Tor für eine neue Welle einfallender russischer Horden werden könne. Das Dampfzeitalter Schwedens hatte seinen Höhepunkt erreicht, doch während sich die Gleise wie Nervenstränge nach Norden vorschoben, wurden keine Schienen nach Haparanda verlegt. Im Sommer, wenn die Schlitten der Jäger kein Eis mehr überqueren konnten, war eine Holzbrücke die einzige solide Verbindung nach Finnland.

Die Situation änderte sich durch den Ersten Weltkrieg. Die Großmächte der europäischen Atlantikküste, Großbritannien und Frankreich, waren nun mit dem Russischen Reich verbündet. Sie mussten Menschen hin und her schicken und hatten sich einverstanden erklärt, die Russen mit lebenswichtigen Kriegsmaterialien, etwa Zündschnüren und Präzisionsvisieren, zu versorgen, doch der direkte Kontakt zwischen West und Ost war blockiert. Die Routen durch Deutschland hatte man natürlich versperrt, und wo die Seewege durch Nord- und Ostsee nicht voll von Minen waren, wurden sie von U-Booten abpatrouilliert. Allein der Landweg durch Nordschweden war benutzbar, wiewohl aufreibend und abgeschieden. Thomas Cook starb im Jahre 1892. Wenn er Haparanda einmal für exotisch gehalten hatte, hätte er es sich 1917 anschauen sollen.

Die Eisenbahnverbindung wurde 1915 fertiggestellt. Es handelte sich nur um eine einspurige Nebenstrecke, und die Lokomotiven mussten von Karungi im Norden heruntertuckern. Obwohl die Strecke nun eine Lebensader für den Kriegshandel war, machte sie vor Finnland halt, dessen Schienen (wie alle von Russland kontrollierten) ohnehin eine andere Spurbreite hatten. Da die beiden Seiten weiterhin so nervös miteinander umgingen, musste alles (einschließlich der Passagiere) am Bahnhof von Haparanda entladen, über den Fluss befördert, am gegenüberliegenden Steilufer hochgewuchtet und auf russische Züge umgeladen werden. Im Winter setzte man von Rentieren oder kräftigen kleinen Pferden gezogene Schlitten auf der Strecke ein; im Sommer war jedes Boot, das sich finden ließ, auf dem Wasser im Einsatz.

Der Engpass war lästig, ein zeitraubendes Ärgernis, doch Haparanda stand ein Boom bevor. Zusammen mit seiner Schwester an der finnischen Seite wurde es bald zum emsigsten kommerziellen Grenzübergang in Europa. In den Bars der Kleinstadt, in

denen sich einst nur örtliche Hirten zusammengefunden hatten, wimmelte es nun von Schwindlern, Schwarzhändlern und den Geheimpolizisten, die ihr Leben damit verbrachten, die Ersteren zu beobachten. Die Zimmer im einzigen Hotel waren für die hauptsächlich britischen, französischen und russischen Diplomaten und Politiker reserviert, die plötzlich durch den Ort reisten. Das Klima und die ermüdenden, langsamen Züge gefielen ihnen nicht, aber es gab keine bequemere Reisemöglichkeit.

Diese ungünstige Tatsache führte auch zu einem höchst unwahrscheinlichen Besuch. Die Zarinwitwe von Russland, Maria Fjodorowna, war in Westeuropa gewesen, als der Krieg ausbrach. Sie schaffte es, sich auf die Heimfahrt zu machen, doch ihr kaiserlicher Zug blieb in Dänemark stecken, und deutsche Regierungsvertreter weigerten sich, ihn auf ihren eigenen Gleisen nach Russland dampfen zu lassen. Die Situation war kompliziert, aber der beispiellose Frost des Januar 1917 erwies sich als Rettung. Als das Eis am dicksten war, traf ein Heer von Arbeitern ein, die provisorische Schienen zwischen Harparanda und dem Bahnhof von Tornio über den Tornionjoki verlegten. Der kaiserliche Zug (mit Boudoir, Thronsaal, Küchen und einem mobilen Generator) wurde dann, jeweils zwei Waggons zur Zeit, hinübergezogen und auf der anderen Seite an eine finnische Lokomotive gekoppelt. Man hatte den Zug mit speziellen Laufrollen versehen, damit er die größere Spurbreite bewältigen konnte. Die Waggons waren kaum nach Finnland verschwunden, als die Männer mit Brecheisen aufs Eis zurückkehrten, um die Schienen zu beseitigen.¹ Kriegsfotos aus dem Ortsmuseum zeigen Geschöpfe, die aus einer anderen Welt hätten stammen können. Steif, in Korsetts geschnürt und fremdartig, wirken sie absonderlich in ihren Uniformen, mit ihren Goldtressen und allerlei mit Federn besetzten Hüten.

Heutzutage ist keine Spur ihrer Geister in der Landschaft zu entdecken. Die Zwillingssorte am Tornionjoki haben sich vereinigt – in den Touristenführern ist von »HaTo« die Rede –, und man kann zwischen Schweden und Finnland hin und her spazieren, indem man den Platz vor dem Einkaufszentrum überquert.² Der finnische Teil ist dem schwedischen permanent eine Stunde voraus, was das Lesen des Busfahrplans erschwert, aber die üblichen Grenzhemmnisse – Pässe, Zoll, Verkehrsschlangen – sind sämtlich geglättet worden wie frische Euroscheine. Das einzige nennenswerte Denkmal ist eine massive dunkelblaue Box: das größte Ikea-Geschäft der Welt. Im April ist es von einer Einöde aus Ölpfützen und schmutzigen, grobkörnigen Schneehaufen umgeben, doch sobald sie schmelzen, füllt sich der Parkplatz. Die Russen kommen weiterhin, genau wie Finnen und Rentierhirten aus Lappland. Der Mann, dessen Geschichte ich erzählen möchte, hätte gewiss Verständnis für die Situation gehabt, denn er äußerte sich sehr detailliert über den Welthandel. Außerdem überquerte er diesen Fluss auf dem Eis. Es war eine Reise, durch die sich die Welt veränderte.



Im April 1917, auf dem Höhepunkt des Ersten Weltkriegs, kehrte Wladimir Iljitsch Lenin, der verbannte Führer der Bolschewiki, mit dem Zug zurück nach Russland. Bevor das Jahr zu Ende ging, war er zum Gebieter eines revolutionären neuen Staates geworden. Lenins größte Leistung bestand darin, dass er die Ideen, die Karl Marx fünfzig Jahre zuvor zu Papier gebracht hatte, in eine Regierungsideologie umformte. Er schuf ein Sowjetsystem, das im Namen der arbeitenden Menschen regierte, die Umverteilung des Vermögens anordnete sowie radikale Wandlungen auf den Gebieten der Kultur und der Gesellschaftsbeziehungen förderte. Lenins Programm ermöglichte

vielen der Armen seines Landes Hoffnung und Würde, nicht zuletzt, indem es Frauen ein nie dagewesenes Maß an Gleichheit gewährte. Die Kosten aber waren unzählige Menschenleben, beginnend mit Zehntausenden von Morden zu Lenins Lebzeiten. Manche starben wegen des ruchlosen Verbrechens, eine Brille in ihrem Besitz gehabt zu haben. In den sieben Jahrzehnten der Existenz der Sowjetunion sollte die Zahl ihrer schuldlosen Opfer auf mehrere Millionen ansteigen. Gleichzeitig wurde der Leninismus durch sein praktisches, unsentimentales Eintreten für die Entrechteten zum Entwurf für vielfältige revolutionäre Parteien: von China und Vietnam bis hin zum indischen Subkontinent und zur Karibik. Den Ausgangspunkt für all das, vom jungen Sowjetstaat bis hin zum globalen Kalten Krieg, bildete jene bedeutsame Reise im Jahr 1917.

Lenin weilte in der Schweiz, als sich die Geschichte zu entfalten begann. Von den zaristischen Gerichten zum Exil verurteilt, war der Führer der Bolschewiki in seiner neuen Heimat kaum gefährdet, doch seine Ungeduld, die Revolution zu erleben, die er seit über zwanzig Jahren vorhergesagt hatte, ließ sich nicht zügeln. Wie viele Sozialisten erwartete er, dass sie irgendwo in Westeuropa beginnen werde, doch in den ersten Monaten des Jahres 1917 hörte man Nachrichten über umfassende Proteste in der russischen Hauptstadt Petrograd. Die Überraschung war noch nicht ganz verarbeitet, als die Welt erfuhr, dass der Zar abgedankt hatte. Kurz vor der Kampfsaison, in der es Pläne für eine Großoffensive im Westen hegte, war die Zukunft des Russischen Reiches plötzlich ungewiss geworden. In Petrograd jubelten die Menschen. Ihr Land hatte sich in eine Republik verwandelt, jedenfalls bis eine Verfassung verabschiedet würde.

Wie fast jeder russische Exilant war Lenin entzückt, als er diese Nachricht hörte. Als Führer der militantesten revolutio-

nären Partei Russlands wollte er unbedingt heimkehren. Das Problem war jedoch, dass er in der Falle saß. Weder Großbritannien noch Frankreich neigten dazu, ihm bei seinen Reiseplänen zu helfen. Sie kannten ihn als grimmigen Kriegsgegner, und ihre gesamten diplomatischen Bemühungen richteten sich darauf, Russland, ob es frei war oder nicht, zur Fortsetzung der Kämpfe zu bewegen, damit die Alliierten den Sieg davontragen konnten. Dieser wenig hilfreiche Standpunkt ließ Lenin nur einen einzigen Ausweg: Er musste Deutschland mit einem Zug durchqueren, mit der Fähre nach Schweden übersetzen und nach Norden zum Grenzpunkt Haparanda weiterfahren. Allerdings war in diesem Fall gerade Deutschland ein Problem, denn dessen Armee hatte seit 1914 an der Ostfront Hunderttausende von Russen niedergemetzelt. Das Dilemma schien unlösbar zu sein. Die Reise durch Deutschland war Verrat, doch wenn er in der Schweiz blieb, würde er den Ruf ignorieren, auf den er sein ganzes Leben lang gewartet hatte.

Natürlich entschied sich Lenin für die erste Möglichkeit. Sie ließ sich durch die unerwartete Kooperation der deutschen Obersten Heeresleitung realisieren. Der Stillstand in den Schützengräben hatte die Großmächte Europas gezwungen, außerhalb des Schlachtfelds nach Vorteilen zu suchen. 1917 hatte sich eine kleine Gruppe einflussreicher Personen im deutschen Auswärtigen Amt dafür entschieden, Aufrührer einzusetzen, um ihre Feinde zu destabilisieren. Sie unterstützten Militärrebelln in Frankreich, sie bewaffneten irische Nationalisten und träumten davon, eine Rebellion an den Grenzen Indiens auszulösen. Als ihnen Lenin empfohlen wurde, begriffen sie rasch, welches Potential für die Störung der russischen Kriegsbemühungen darin lag, ihn zu unterstützen. Wenn alles gutging und das deutsche Heer die Gelegenheit nutzte, einen wirklich vernichtenden Schlag gegen Großbritannien und Frankreich

zu führen, würde man seine Hilfe ohnehin nur kurzfristig benötigen.

Angesichts dieses erfreulichen Gedankens hatten deutsche Staatsdiener nichts dagegen, die sichere Durchfahrt des Bolschewikenführers durch ihr Land zu organisieren. Sie gingen sogar auf Lenins Verlangen ein, den Waggon, den seine Begleiter und er benutzten, als extraterritoriales Gebilde zu behandeln, abgekapselt von der Umwelt und dadurch ohne Kontakt zur feindlichen Bevölkerung. Kontroverser war, dass sie auch finanzielle Hilfe – das berüchtigte »deutsche Gold« – für seine revolutionären Aktionen bereitstellten. Franzosen und Briten wussten von der Reise, und obwohl es ihnen schwerfiel, Gerüchte und Tatsachen voneinander zu trennen, gab ihnen Lenins Ruf durchaus Grund zur Sorge. Manche rieten sogar, ihn zu stoppen, beispielsweise in den schwedischen Polarwäldern. Als der Zeitpunkt jedoch kam, war niemand bereit, die Verantwortung zu übernehmen und Schüsse abzufeuern.

Die Geschichte hätte ohne weiteres aus der Feder von John Buchan stammen können. Tatsächlich hatte dieser ein paar Monate vorher einen Spionagethriller mit dem Titel »Grünmantel« veröffentlicht, dessen gleichnamiger Schurke im Krieg ebenfalls Hasspredigten gegen die Briten und ihre Verbündeten hielt. Grünmantel war nicht in Russland ansässig (Buchan wählte den Nahen Osten als seine Heimat), doch der Ausgangspunkt der Handlung war die Bereitschaft eines Geheimagenten, ganz Deutschland zu durchqueren, um des Schurken habhaft zu werden. »Ich hatte eine dicke Barrikade mit Stacheldraht und Schützengräben erwartet«, erklärt der Held Richard Hannay in dem Buch, »aber auf der deutschen Seite war nichts zu sehen als ein halbes Dutzend Posten in dem Feldgrau. (...) wir wurden alle in einen großen, kahlen Wartesaal geführt, wo ein riesiger Ofen brannte. Je zwei und zwei von uns wurden in ein kleines

Büro zur Überprüfung geführt. (...) wir mußten uns nackt ausziehen (...). Die Männer, die diese Prozedur vornahmen, waren einigermaßen höflich, aber außerordentlich gründlich.«³ Lenin musste diese Prüfung im wirklichen Leben über sich ergehen lassen, und zwar im Zollhäuschen von Tornio. Zudem war die »außerordentlich gründliche« Person ein britischer Offizier, dem eine Gruppe skeptischer russischer Grenzwächter bei der Untersuchung zusah.

Die Reise endete am Finnischen Bahnhof in Petrograd. Der triumphierende Lenin, der nach achttägiger Fahrt kaum eine Spur von Ermüdung erkennen ließ, schritt durch die Reihen seiner ehrerbietigen Anhänger, um den Verlauf der russischen Geschichte für immer umzugestalten. Die Bolschewiki schufen einen bewunderungsvollen Mythos um diese Darstellung, aber das denkwürdigste Urteil wurde von Winston Churchill abgegeben. »Vollauf berücksichtigt werden muss der verzweifelte Einsatz, auf den sich die deutschen Kriegsführer bereits einließen«, kommentierte er im Rückblick. »Gleichwohl empfanden sie ein Gefühl der Scheu, als sie die grausigste aller Waffen auf Russland richteten. *Sie beförderten Lenin wie einen Pestbazillus in einem plombierten Waggon aus der Schweiz nach Russland.*«⁴

Der »Waggon« war im Grunde nicht plombiert, denn man konnte auf der Gleisseite ein- und aussteigen. Auch war die Reise viel mühsamer, als Churchills Worte andeuten. Die Russen benötigten nicht weniger als drei Tage, um Deutschland hinter sich zu bringen, und währenddessen durften sie keine Speisen kaufen oder gar den Wagen verlassen, um sich die Beine zu vertreten. Wenn sie überhaupt schliefen, dann auf den harten Sitzen in ihren gedrängt vollen Abteilen, wobei ihre Köpfe an die Brust ihrer Nachbarn sackten und ihre Träume vom Geruch schalen Brotes und alter Socken durchdrungen waren. Die Vorstellung von einem Bazillus leuchtet mir jedoch

unmittelbar ein. Genau wie der Erste Weltkrieg etliche große Intrigen hervorrief, hat es zu meinen Lebzeiten viele globale Spiele – dramatischer, wirtschaftlicher und militärischer Art – gegeben.

Auf dem Planeten herrscht kaum weniger Instabilität als in Lenins Tagen, und eine (etwas anders zusammengesetzte) Gruppe von Großmächten bemüht sich nach Kräften, an der Spitze zu bleiben. Eine ihrer Techniken im Rahmen regionaler Konflikte – da direkter militärischer Einsatz meist zu viel kostet – läuft darauf hinaus, lokale Rebellen zu unterstützen und zu finanzieren, wobei sich manche vor Ort befinden, während andere genau wie Lenin eingeschleust werden müssen. Ich denke an Südamerika in den 1980er Jahren und all die schmutzigen Kriege in Zentralasien seither. Mit Schaudern betrachte ich die heutigen Konflikte in der arabischen Welt. Die Geschichte von Lenins Zug gehört nicht ausschließlich den Sowjets. Teils ist sie eine Parabel über Großmachtintrigen, und eine Regel besagt, dass Großmächte fast immer Irrtümer begehen.



[...]