

Catherine Merridale este istoric, manifestând un interes special pentru Rusia. Printre cărțile sale se numără *Night of Stone: Death and Memory in Russia*, care a câștigat Premiul Heinemann pentru Literatură și a fost nominalizată la Premiul Samuel Johnson, *Ivan's War: The Red Army, 1939–45* și *Red Fortress: The Secret Heart of Russia's History*, care a câștigat Premiul Wolfson pentru Istorie și Premiul Pușkin.

CATHERINE MERRIDALE

TRENUL LUI LENIN

CĂLĂTORIA CARE A SCHIMBAT
CURSUL ISTORIEI

Traducere din limba engleză de
PETRU IAMANDI



București
2018



Editura Litera

O.P. 53; C.P. 212, sector 4, București, România
tel.: 021 319 63 90; 031 425 16 19; 0752 548 372
e-mail: comenzi@litera.ro

Ne puteți vizita pe



Trenul lui Lenin. Călătoria care a schimbat cursul istoriei
Catherine Merridale

Copyright © 2018 Grup Media Litera
pentru versiunea în limba română
Toate drepturile rezervate

Traducere din limba engleză:
Petru Iamandi

Editor: Vidrașcu și fiii
Redactor: Aloma Ciomâzgă-Mărgărit, Georgiana Harghel
Corector: Andrada Nistor
Copertă: Flori Zahiu
Tehnoredactare și prepress: Anca Suciu

Descrierea CIP a Bibliotecii Naționale a României
MERRIDALE, CATHERINE

Trenul lui Lenin. Călătoria care a schimbat cursul istoriei/ Catherine
Merridale; trad.: Petru Iamandi. – București: Litera, 2018

ISBN 978-606-33-3162-6

I. Iamandi, P. (trad.)

821.111-31=135.1



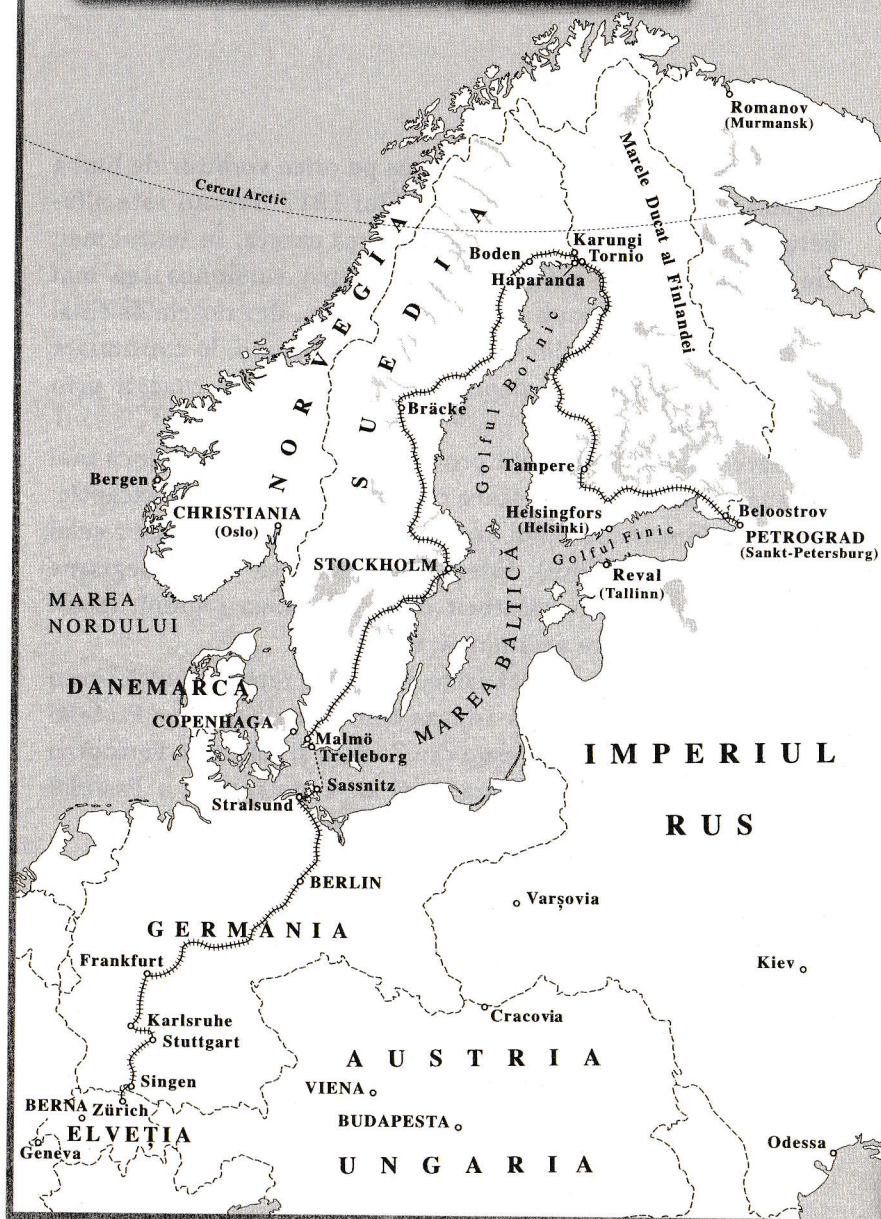
Această carte a apărut cu sprijinul Institutului de Investigare a
Crimelor Comunismului și Memoria Exilului Românesc. Conținutul
acestui volum nu reprezintă obligatoriu poziția oficială a Institutului.

Cuprins

Notă asupra textului.....	7
Hărți	8
Introducere.....	11
1. Forțe întunecate	30
2. Piețe negre	55
3. Lacul roșu	77
4. Panglici stacojii	99
5. Hărți și planuri	122
6. Trenul sigilat	144
7. Fără lider.....	163
8. Lenin în Laponia.....	184
9. De la Gara Finlanda	206
10. Aurul.....	228
11. Tovarăși de drum	251
Note	275
Bibliografie recomandată	311
Mulțumiri	316
Lista ilustrațiilor	319
Indice.....	322

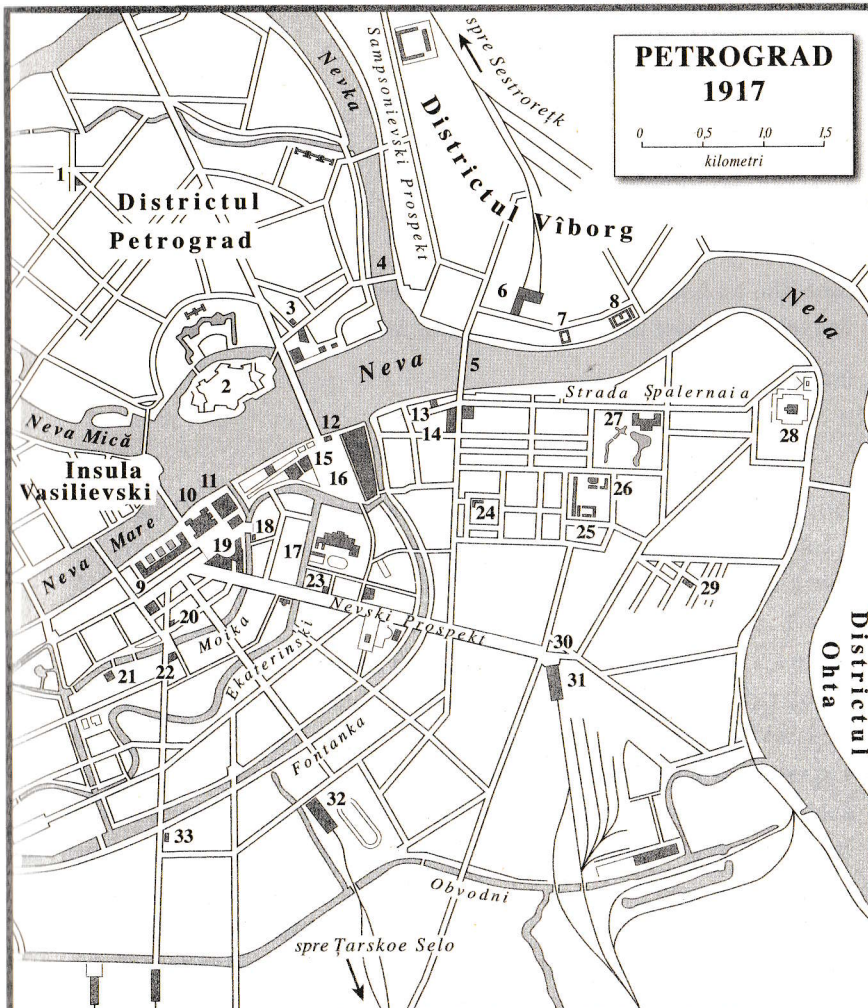
DRUMUL LUI LENIN - APRILIE 1917

0 100 200 300 400 500
kilometri



PETROGRAD 1917

0 0,5 1,0 1,5
kilometri



- | | | |
|-----------------------------|-------------------------------|--------------------------|
| 1 Apartamentul Eliazov | 12 Ambasada Marii Britanii | 23 Hotelul Europa |
| 2 Fortăreața Petru și Pavel | 13 Ambasada Franței | 24 Cazarma Litovski |
| 3 Vila Kșesinskaia | 14 Departamentul de artilerie | 25 Cazarma Volhînski |
| 4 Podul Sampson | 15 Cazarma Pavlovski | 26 Cazarma Preobrajenski |
| 5 Podul Liteinîi | 16 Câmpul lui Marte | 27 Palatul Taurida |
| 6 Gara Finlanda | 17 Teatrul Mihail | 28 Institutul Smolnîi |
| 7 Închisoarea Kresti | 18 Sediul <i>Pravdei</i> | 29 Apartamentul Alliluev |
| 8 Arsenalul | 19 Clădirea Statului Major | 30 Piața Znamenskaia |
| 9 Clădirea Amiralității | 20 Hotelul Astoria | 31 Gara Nicolae |
| 10 Palatul de Jarnă | 21 Palatul Iusupov | 32 Gara Țarskoe Selo |
| 11 Muzeul Ermitaj | 22 Palatul Mariinski | 33 Cazarma Izmailovski |

CAPITOLUL 1

FORȚE ÎNTUNEcate

Azi ministru, mâine bancher, azi bancher, mâine ministru. O mână de bancheri, care controlează întreaga lume, strâng averi de pe urma războiului.

V.I. Lenin

În martie 1916, un ofițer britanic, pe nume Samuel Hoare, pornea spre Rusia. Ultimul lucru la care se gândea era socialismul revoluționar. Dacă l-ar fi întrebat cineva, probabil ar fi mormăit că vrea să lupte pe front – după izbucnirea războiului cu Germania, fusese printre primii care se înrolaseră în regimentul de cavalerie –, dar, din cauza fragilității fizice, fusese declarat inapt pentru serviciul militar activ. Așa că, la vârsta de 36 de ani, fusese recrutat de sir Mansfield Smith-Cumming, legendarul „C”, să lucreze pentru Serviciul Britanic de Informații Secrete în capitala Rusiei, Petrograd.¹ În timp ce alți membri ai promoției lui se aflau în tranșee, Hoare se perfecționa în spionaj, cenzură și cifru. Și probabil avea ceva experiență și în arta deghizării. Noul lui șef era mare amator de așa ceva, pregătindu-și mai multe travestiri la atelierul lui William Berry Clarkson, de pe strada Wardour din cartierul Soho.²

Misiunea lui Hoare era complicată. Trebuia să afle dacă aliații ruși își respectau promisiunea de a impune embargoul comercial asupra Germaniei pe timp de război. Pentru britanici, această măsură era extrem de importantă, dată fiind intenția lor de a pătrunde pe piața Rusiei după câștigarea războiului.

Totodată existau temeri că legăturile comerciale care mai rămăseseră între Rusia și Germania ar putea servi ca acoperire pentru acțiuni de spionaj și poate chiar tentative de sabotaj. Întrucât urma să colaboreze cu Comisia de restricționare a schimburilor de mărfuri cu inamicul, care activa mai mult sub semnul hazardului, Hoare trebuia să monitorizeze importurile Rusiei, negustorii, piețele și reclamațiile privind eventualele lipsuri,³ la care se adăuga obligația de a ține sub observație și de a dirija activitatea Serviciului Britanic de Informații Secrete în capitala Rusiei. Prin urmare, misiunea lui avea un dublu caracter: militar și economic. După cum îi explicase Frank Stagg, coordonatorul agenților britanici din Rusia, înainte ca Hoare să părăsească Londra, „o poziționare fermă în Rusia” putea să furnizeze „suficiente informații privind șansa unor investiții avantajoase nu numai pentru guvernul britanic, ci și pentru marile cercuri financiare și comerciale din City”.⁴

Era o sarcină ce presupunea mult tact. În primul rând, francezii erau cei care îi cunoșteau cel mai bine pe ruși. De zeci de ani, francezii erau prezenți la curtea țarului ca parteneri comerciali și de investiții, arbitri ai modei și furnizori de șampanie. Ofițerii francezi aveau cele mai bune contacte în cadrul serviciilor secrete ale Rusiei. Într-o oarecare măsură, situația avea avantajele ei, întrucât Marea Britanie și Franța erau aliante, legate una de cealaltă și de Rusia printr-un sistem de tratate numit Tripla Antantă, deși, în 1916, această înțelegere nu se mai dovedea suficientă. În ziua când exportatorii britanici aveau să pătrundă pe piața Imperiului Țarist postbelic, aceiași francezi deveneau automat rivalii lor.

Mai presant era faptul că C trebuia să rezolve un șir de probleme în Rusia. Încă de la început, existaseră tensiuni între agenții lui și colonelul Alfred Knox, atașatul militar britanic; în plus, ofițerul pe care C îl desemnase șef al operațiunilor în Rusia, maiorul Archibald Campbell, tocmai fusese rechemat la Londra, ca urmare a unui val de reclamații.⁵ Pe de altă parte,

ambasadorul, sir George Buchanan, făcea parte din școala veche, era foarte stăpân pe el și, din principiu, respingea operațiunile clandestine. „Există dificultăți“, raporta Hoare, „create de dispute interdepartamentale privind locul pe care ar trebui să-l ocupe Serviciul Secret în ierarhia oficială.“⁶ Exprimarea este, în cel mai bun caz, un eufemism specific englezilor. Ca parlamentar și baronet, Hoare era cel mai potrivit pentru rezolvarea acestor probleme.

Noul spion trebuia să ajungă singur la locul de muncă. Hoare își rezervase o cabină pe un vapor norvegian numit *Jupiter*, care urma să ridice ancora din Newcastle. Printre ceilalți călători, îngrămădite în ceața densă ca niște păsări exotice, câteva reprezentante ale unor case de modă din Franța mergeau și ele în Rusia, împreună cu o suită întreagă de manechine. O călătorie riscantă, dat fiind că respectiva cale maritimă atrăgea ca un magnet submarinele germane. Când *Jupiter* a ieșit de pe râul Tyne, toată lumea a început să scruteze valurile. De data aceasta, traversarea s-a desfășurat fără peripeții, Hoare coborând în portul Bergen, printre oficiali palizi la față, oameni de afaceri, contrabandiști și manechine. De aici, călătoria a continuat până la Christiania (Oslo), capitala Norvegiei, iar de acolo, cu vagonul de dormit, la Stockholm.

Hoare a fost nevoit să traverseze țările scandinave „în haine civile... ascunzând sabia într-un toc de umbrelă“.⁷ Ca ofițer în serviciul unei puteri beligerante, putea fi închis dacă era prins de poliție în Suedia, țară neutră. Cel puțin în teorie. În realitate, Hoare a găsit o Suedie care colcăia de spioni, deși părea să-i agreeze numai pe cei germani. Vizitându-l pe sir Esmé Howard, ambasadorul Marii Britanii la Stockholm, Hoare a aflat cât de volatilă era starea de spirit a suedezilor. Interdicția de a face comerț cu Germania îi afecta profund, aprovizionarea cu alimente, ca și păstrarea locului de muncă, devenind tot mai dificile din cauza presiunii crescânde a navelor britanice care își arogau dreptul de a controla în aceeași măsură încărcătura

navelor statelor neutre, cât și a celor beligerante. Copiii rămăneau fără medicamente, oamenii de afaceri nu-și mai puteau încasa cecurile, iar negustorii nu mai găseau cui să-și vândă cheresteaua, grânele și fierul. O mare parte din elita conducătoare a Suediei agreea ideea unui pact, chiar și a unei alianțe, cu Germania.⁸ La urma urmelor, Marea Baltică mai degrabă unea cele două țări decât să le despartă. Ajuns la Grand Hotel din Stockholm, Hoare și-a agățat haina de blană în cuier și a privit cu amuzament cum un agent german s-a și apropiat pe furiș ca să-i umble prin buzunare.

Pe măsură ce a înaintat spre nord, haina de blană s-a dovedit tot mai folositoare. Din Stockholm s-a îndreptat spre îndepărtatul Norrland, un ținut sălbatic pe care vânătorii laponi îl împărțeau cu elanii, vulpile arctice și urșii. Cum scria Arthur Ransome, după ce mersese pe același drum: „ținutul promite să fie interesant, dar foarte rece“.⁹ Reprezentând Chelsea în Parlament, Hoare a călătorit tot drumul la clasa I. „Călătoria“, va scrie el mai târziu, „a fost liniștită, chiar monotonă. La un moment dat, trenul n-a putut să înainteze cu mai mult de opt kilometri pe oră, iar asta mi-a lăsat mai mult timp la dispoziție ca să mă delectez cu excelentele mese calde servite în unele stații.“¹⁰ Una dintre stații, la aproape 970 de kilometri nord de Stockholm, a fost portul botnic Luleå, în ale cărui docuri era încărcat minereul de fier din minele de la Kiruna și Gallivare. Cu un an în urmă, după câte știa Hoare, comandantul unui submarin britanic, căpitanul Cromie, scufundase un mare număr de nave suedeze ieșite chiar din acest port, încălcând embargoul, toate încărcate cu minereu de fier pentru Germania, cu mii de tone în fiecare cală.¹¹

Era un loc în care nici un ofițer britanic nu s-ar fi simțit în largul lui, dar iată că Hoare se îndrepta spre cel mai periculos oraș. Mersul trenurilor dinainte de război nu-i menționa ruta fiindcă de-abia în vara anului 1915 se construise o cale ferată acolo. Arthur Ransome, care ajunsese în Rusia pe vremea când

linia se oprea la Karungi, își amintea că ultimii kilometri din Suedia îi făcuse „în lumina slabă a iernii, întins pe sanie, încălzit de vizitiul lapon care stătea pe burta mea în timp ce şuiera la reni, prin troienele de zăpadă și peste râul înghețat spre frontiera finlandeză, la Tornio”.¹² 15 luni mai târziu, Samuel Hoare călătorea mult mai confortabil, în trenul care își făcea loc pe șine printre mormane de zăpadă înnegrită și siluetele copacilor de-abia vizibile prin aburul locomotivei. Ultimii kilometri au fost anunțați de apariția a nenumărate lăzi din lemn, stivuite în grămezi uriașe în fiecare stație. Apoi, au apărut săniile trase de reni și oamenii îmbrăcați în paltoane albite de fulgi. Hoare era în Haparanda, orașul de graniță care controla acest drum atât de important, din Europa spre Rusia și, mai departe, spre Shanghai.

Nu s-a oprit să vadă ce era mai important de văzut. Ar fi putut explora mlaștinile înghețate, unde lăzile cu marfă din Statele Unite, Marea Britanie, Danemarca, Franța și Suedia erau depozitate pe străzi și în curți improvizate, ca un al doilea oraș. Ar fi putut intra într-o cârciumă. Acolo, privindu-i pe pescarii și pe vizitiii care se încălzeau la un pahar, ar fi putut afla noutăți de pe trei continente odată. Câteva luni mai târziu, un politician rus, pe nume Pavel Miliukov, care a trecut prin Haparanda în direcția opusă, într-o călătorie oficială la Londra, avea să facă fotografii cu soarele de la miezul nopții cu un aparat Kodak.¹³ Un activist revoluționar pe nume Aleksandr Șliapnikov, care trecea granița atât de des încât ajunsese să cunoască fiecare casă conspirativă pe o rază de zeci de kilometri, se minuna la vederea aurorei boreale pe cerul iernii. Hoare, însă, un adevărat englez, a fost impresionat cel mai mult de vreme. „Totul era de un alb orbitor sub soarele puternic”, își amintea el. „Zăpada nu avea nici măcar o pată, iar căciulile din blană de oaie ale soldaților din garnizoana suedeză păreau galbene în lumina aceea.”¹⁴

Postul de la granița rusească, din Tornio, arăta sumbru după Haparanda. Majoritatea nou-veniților erau nevoiți să aștepte

mult în barăcile care serveau drept puncte de control pentru grănicerii țariști. Hoare venea în Rusia ca trimis al guvernului britanic; un agent sub acoperire al Serviciului Britanic de Informații Secrete era probabil binevenit, dar noul spion al lui C nu-și putea permite să atragă atenția asupra lui declinându-și gradul. După câteva experiențe nefericite, Arthur Ransome învățase să se folosească de o scrisoare scrisă pe hârtie scumpă, cu antet și, chiar dacă scrisoarea era, de fapt, trimisă de Biblioteca din Londra somându-l să înapoieze mai multe cărți, semnătura directorului bibliotecii, dr. Charles Theodore Hagberg Wright, era atât de înflorită încât îi impunea până și celui mai conștiincios birocrat un servilism onctuos.¹⁵ Lipsiți de inspirația lui Ransome, majoritatea călătorilor se înfiorau la amintirea orelor petrecute în barăcile de la graniță. Hoare a așteptat atât de mult încât, la un moment dat, a apucat să vadă și un grup de soldați ruși care au început să danseze sperând poate să capete câțiva bănuți de la privitori. La capătul a ceea ce i s-a părut a fi o zi întreagă, documentele au fost ștampilate, bagajul pus la locul lui, iar Hoare a putut urca în trenul finlandez care se îndrepta spre sud.¹⁶

Calea ferată era din nou doar o singură linie. Înaintarea era anevoioasă și cu mult fum, pentru că, de la începutul războiului, locomotivele de pe această rută mergeau mai mult cu lemn decât cu cărbune. Nori de scrum pătrundeau pe orice fereastră lăsată deschisă. Fumul cenușiu și aburul ascundeau priveliștea celebrelor lacuri finlandeze. Deși zilele deveneau tot mai lungi, trenul lui Hoare a sosit noaptea în Beloostrov, gara de la graniță. Aici, intrând în Rusia din provincia ei finlandeză, Hoare s-a confruntat cu o nouă rundă de verificări de documente și de comenzi de neînțeles. Șifonat și derutat ca un țăran sosit la oraș, a ajuns în principala stație terminus din nordul Petrogradului, în Gara Finlanda, la miezul nopții. Peroanele și sala de așteptare erau slab luminate și aproape pustii.¹⁷ Epuizat, s-a lăsat cuprins de panică până a deslușit o uniformă britanică familiară;

în sfârșit, șoferul care trebuia să-l aștepte. În câteva minute, cu bagajul la loc sigur, Samuel Hoare s-a urcat în mașină râsuflând ușurat, scăpat de scurta sa întâlnire cu barbaria.

Mașina a prins repede viteză prin cartierul muncitoresc din spatele gării. După ce a traversat râul (lat și pe jumătate înghețat), Hoare s-a îndreptat spre zona cu aer imperial a orașului și un pat de hotel. Diplomații aveau grijă să evite străzile unde locuiau și munceau oamenii de rând. O lecție pe care Hoare avea s-o învețe în zilele următoare, odată cu regulile etichetei de la curte și cu dificultatea găsirii unei servitoare de încredere. Ajuns, în sfârșit, în Petrograd, parlamentarul britanic mai avea puțin și își începea activitatea pentru Serviciul Britanic, „nou, secret și foarte nebulos“.

În 1916, Petrogradul avea peste două milioane de locuitori, o populație tot mai numeroasă după izbucnirea războiului datorită grupurilor de muncitori migranți și refugiați.¹⁸ Construit în delta râului Neva, orașul era împărțit pe subdiviziuni sociale. Săraccii locuiau mai mult în jurul noilor uzine de armament și de prelucrare a metalelor. Străzile din spatele Gării Finlanda duceau spre curți înguste și case cu ferestre acoperite de obloane, fiindcă acesta era districtul Viborg, unde se aflau uzinele prelucrătoare de metal și constructoare de mașini Erikson, uzinele Nobel și Noul Lessner (ambele specializate în arme și explozibili), fabrica de tricotaje Old Sampson și mai multe oțelării mari. La sud de râu, spre est, cartierul Ohta se lăuda cu o fabrică de explozibili aflată în proprietatea statului și o fabrică de praf de pușcă, iar spre sud-vest, cu masivele uzine Putilov, unde munceau zeci de mii de oameni, care produceau șine de cale ferată și material rulant, plus tunuri. Deși în anii premergători războiului manufactura fusese o mină de aur pentru speculanți, construcția de case pentru angajați se dovedise o investiție mai puțin atrăgătoare.¹⁹ Dar, în ciuda greutăților,

din satele învecinate continua să vină forță de muncă în căutare de lucru.

Ceilalți cetățeni ai Petrogradului, cei care își permiteau să aibă o trăsură și lojă rezervată la teatru, locuiau în marginea de sud a Insulei Vasilevski, de-a lungul cartierului Petrograd, și în cartierele mai elegante de lângă Palatul de Iarnă. Clădirile înalte de pe malurile rețelei de canale ale orașului ofereau apartamente spațioase la primul etaj clienților cu dare de mână, în timp ce subsolurile și mansardele erau disponibile, contra unor chirii mai modeste, oricărui doritor, de la negustori la scriitori fără succes. În general, oamenii cu bani luau contact cu zonele mai defavorizate ale orașului prin intermediul servitorilor, vizitiilor și paznicilor. Magnificul Nevski Prospect, bulevardul principal al Petrogradului, era un loc în care rareori păseau săracii și cei privați de drepturi civile. În perioadele tensionate (în 1905 fusese o revoluție), guvernatorul orașului putea hotărî ridicarea podurilor, transformând Neva într-un obstacol natural imens care bloca accesul dinspre aproape toate suburbiile rău famate. Din acest punct de vedere, gara principală de lângă Nevski Prospect nu era deloc bine plasată, ca și uzinele, vizibile în spatele palatelor. Dar cei care tulburau liniștea publică puteau fi oricând înghesuiți în celulele unor închisori precum Fortăreața Petru și Pavel sau Kresti, ambele puncte de reper pe un chei impunător.

Ambasada Marii Britanii ocupa o mare parte din Palatul Saltikov, o clădire cunoscută și sub numele de Palatul de pe Dig numărul 4. Amplasarea era impresionantă, la câțiva pași de Palatul de Iarnă și cu vedere, peste râu, spre Fortăreața Petru și Pavel, cu turla ei aurită. Ambasada „era o clădire enormă, spațioasă și confortabilă, deși departe de a fi frumoasă“, avea să scrie mai târziu fiica ambasadorului, Meriel Buchanan.²⁰ Principalele ei puncte de atracție erau scara grandioasă și sala de bal, ambele cu ferestre care dădeau spre râu. Birourile, însă, erau prea mici, iar clădirea era împărțită cu o prințesă ajunsă