

Podle The Times, The Financial Times a Economist  
kniha roku 2016

# LENIN VE VLAKU



CATHERINE MERRIDALEOVÁ

**ARGO**

CATHERINE MERRIDALEOVÁ

LENIN

VE

V L A K U

ARGO

Přeložila Daniela Orlando

Argo, 2018

Copyright © Catherine Merridale, 2016

Translation © Daniela Orlando, 2018

ISBN 978-80-257-2372-2 (váz.)

ISBN 978-80-257-2453-8 (e-kniha)

## OBSAH

ÚVOD .....	6
1. TEMNÉ SÍLY .....	23
2. ČERNÉ TRHY .....	42
3. RUDÉ JEZERO .....	59
4. NACHOVÉ STUŽKY .....	76
5. MAPY A PLÁNY .....	94
6. ZAPLOMBOVANÝ VLAK .....	111
7. BEZ VŮDCE .....	126
8. LENIN V LAPONSKU .....	142
9. Z FINSKÉHO NÁDRAŽÍ .....	160
10. ZLATO .....	176
11. SOUPUTNÍCI .....	194
DOPORUČENÁ ČETBA .....	212
PODĚKOVÁNÍ .....	216
POZNÁMKA K TEXTU .....	218
POZNÁMKY .....	219
PŘEHLED ILUSTRACÍ .....	251
OBRAZOVÁ PŘÍLOHA .....	254

# ÚVOD

„Masám je vždy třeba říkat celou pravdu, pravdu nepřikrášlenou, a nebát se, že je pravda odpudí.“

Naděžda K. Krupská

Podle Thomase Cooka jsou na světě tři místa, která zkrátka musí vidět každý, kdo se považuje za světoběžníka. Jedním z nich je pouštní citadela v Timbaktu, dalším staroslavné město Samarkand. Třetím je jedno malé městečko ve Švédsku. Před sto padesáti lety to mohla být polární záře, co Cooka přilákalo do Haparandy. Místní lidé sice troušili i zmínky o pirátech, jenže těmi se holedbal každý přístav v širokém okolí. Snad nakonec podlehl zvěstem o muži ve vlajícím plášti, čarodějném léčiteli-bylinkáři, prohánějícím se polární nocí jako velký pták.

Nebylo to jen vzdálenou polohou městečka. Šlo o vzrušující, nebezpečnou výspu na samém konci známého světa. Haparanda se rozkládá v nejzazším bodě Botnického zálivu, který odděluje severní část Švédska od Finska. Zdejšímu kraji vévodí říční delta a k městu jeden čas patřila kromě pevnější půdy západně od něj také šňůra nížinných ostrovů. Na pobřeží zálivu vznikly i další osady včetně mnohem většího města zvaného Tornio, ale každý, kdo tu žil, musel přispět svým dílem ke společnému úsilí – lovit zimní zvěř, pást skot na okolních stráních a při krátkých oblevách se brodit plovoucími spleťmi rákosí, mezi nimiž se míhají úhoři.

Obyvatelé Haparandy nemívali mnoho společného se Stockholmem (většina jich hovořila místním nářečím), ale celý kraj patřil ke Švédsku až do počátku 19. století. Mírová smlouva uzavřená v roce 1809 po skončení jedné z mnoha rusko-švédských válek však stanovila, že východní břeh řeky i s rušným centrálním ostrovem přejde do vlastnictví Finského velkoknížectví – útvaru, který Rusové právě přičleňovali ke své říši. Haparanda zůstala na švédském břehu, odkud se už mohla jen dívat přes řeku na své větší dvojče Tornio. Obě města se vzájemně odcizila.

Nově vzniklá hranice nepůsobila nikdy zrovna nejjistěji. Švédská vláda nemohla zapomenout, že Rusko plánovalo širší expanzi. Objevení

rozsáhlých ložisek železné rudy u Kiruny, necelých 500 km severozápadně od Haparandy, přimělo investory ve Stockholmu odvolat plánovanou výstavbu nové železniční trati v obavě, aby se město nestalo vstupní branou invazivních ruských hord. Ve Švédsku zrovna vrcholil věk páry a tratě už křižovaly severem jako nervové dráhy. Do Haparandy však stále žádný vlak nejezdil. Přes léto, kdy se s loveckými saněmi nedalo jezdit po ledě, představoval jediné pevné spojení s Finskem dřevěný most.

Situaci změnila až první světová válka. Velmoci atlantické části Evropy – Británie a Francie – byly nyní spojenkyněmi ruské říše. Potřebovaly dopravovat své lidi tam i zpět a navíc slíbily Rusům dodávky nezbytných válečných komponent v podobě roznětek a přesnějších mířidel, jenže přímé spojení mezi západem a východem bylo zablokováno. Silniční tahy vedoucí přes Německo byly samozřejmě uzavřeny a plavební trasy v Severním i Baltském moři byly buď zaminované, nebo hlídané ponorkami. V úvahu přicházela navzdory své odlehlosti a úmornosti jediné pozemní trasa přes severní Švédsko. Thomas Cook zemřel v roce 1892. Pokud se mu Haparanda zdála kdysi romantická, měl ji vidět v roce 1917.

Železniční spojení bylo navázáno v roce 1915. Byla to pouhá přípojná trať, jednokolejka, a parní lokomotiva sem musela zajíždět z Karungi, městečka ležícího pěkný kus cesty severně od Haparandy. Šlo o jednu z tepen životně důležitého válečného obchodu, která však končila na hranicích Finska, kde se každopádně používal jiný rozchod kolejí (stejně jako ve všech ostatních oblastech ovládaných Rusy). Jelikož mezi oběma stranami přetrvávala vzájemná nejistota, všechno (včetně cestujících) se muselo vyložit na haparandském nádraží, převzt přes řeku, na druhém břehu vytáhnout po vysokém náspu a naložit do ruského vlaku. V zimě na této trase operovaly saně tažené soby nebo statnými koníky, zatímco přes léto brázdily řeku všechny lodě, které byly k dispozici.

Dopravní bariéra představovala nešikovný, protivný zádrhel, ale pro Haparandu znamenala rozkvět. Město se spolu se sesterskou obcí na finské straně brzy stalo nejrušnějším veřejným hraničním přechodem v Evropě. Zatímco kdysi v místních hospodách popíjeli jen pastýři z okolí, teď se to v nich hemžilo překupníky, hochštaplery a tajnými agenty, kteří tu zabíjeli čas jejich sledováním. Pokoje v jediném hotelu si rozebrali diplomaté a politici převážně britské, francouzské a ruské národnosti, kteří tudy najednou začali projíždět. Sice se jim nezamlouvalo

zdejší podnebí ani únavně pomalé vlaky, ale žádná snazší možnost se jim nenabízela.

Tato nemilá skutečnost byla i důvodem jedné krajně nepravděpodobné návštěvy. Ruská carevna vdova Marie Fjodorovna byla zrovna v západní Evropě, když vypukla válka. Jí samotné se sice podařilo vrátit domů, ale její skvostný vlak zůstal v Dánsku a němečtí úředníci mu nedovolili pokračovat v cestě do Ruska po německých kolejích. Vznikla nepříjemná situace, kterou však zachránily rekordní mrazy v lednu 1917. Jakmile led dosáhl maximální tloušťky, dorazila armáda dělníků, která položila nouzové koleje přes řeku Torne (finsky Tornionjoki) z Haparandy na nádraží v Torniu. Carevnin vlak, jehož součástí byl i dámský salonek, trůnní sál, kuchyně a přenosný generátor elektrického proudu, byl následně odtažen vždy po dvou vagonech a na protějším břehu připojen za finskou lokomotivu. K vagonům byla za tímto účelem přimontována speciální přídatná kola, aby mohly jezdit po širších kolejích. Poslední vagon ještě ani nezmizel ve Finsku a dělníci se už vraceli na led se sochory, aby trať opět rozebrali.<sup>1)</sup>

Válečné snímky z místního muzea zachycují stvoření jako z jiného světa – strnulé, sešňorované, cizokrajné postavy v bizarních uniformách se zlatými prýmký a nejrůznějším peřím pošitých čapkách. Po jejich přízracích dnes není v tamější krajině ani památky. Města ležící na protilehlých březích řeky Torne se spojila (v turistických průvodcích se pro ně používá zkratka HaTo), takže návštěvník může dojít ze Švédska do Finska a zase zpátky přes prostranství před nákupním střediskem.<sup>2)</sup> Na finské straně je bez výjimky o hodinu víc než ve Švédsku, což komplikuje jízdní řády autobusů, ale obvyklé pohraniční mrzutosti – pasy, cla, dopravní kolony – už mají průběh hladký jako čerstvě vytištěná eurobankovka. Jedinou významnější památkou v okolí je obří tmavomodrá krabice, v níž sídlí největší Ikea na světě. V dubnu obklopuje dvojměstí pustina plná špinavých hald hrubého sněhu a louží, na jejichž hladině plavou mastná oka, ale jakmile závěje roztají, nenajdete na parkovišti jediné volné místo. Rusové sem totiž jezdí dál stejně jako Finové a pasťevci sobů z Laponska. Muž, jehož příběh zde hodlám vylíčit, by pro to určitě měl pochopení. Často se totiž rozepisoval o světovém obchodu. I on navíc překonal zamrzlou řeku Torne. Byla to cesta, která změnila svět.



Exilový vůdce bolševiků Vladimir Iljič Lenin se vrátil do Ruska vlakem v dubnu 1917, kdy vrcholila první světová válka. Na sklonku roku už byl vládcem nového revolučního státu. Leninovým vrcholným úspěchem bylo rozvedení myšlenek načrtnutých o čtyřicet let dřív Karlem Marxem do podoby státní ideologie. Vypracoval systém sovětů (rad), který vládl jménem pracujícího lidu, vynucoval přerozdělování bohatství a zaštiťoval neméně radikální proměny kultury i společenských vztahů. Leninův program nabízel naději a důstojnost širokým vrstvám ruské chudiny – v neposlední řadě tím, že zaručil ženám bezpříkladnou míru rovnoprávnosti. Mezi vzniklé náklady spadal bezpočet lidských obětí včetně desetitisíců vražd spáchaných ještě za Leninova života. Někteří ze zavražděných zemřeli kvůli zločinům, jejichž veškerá ohavnost spočívala ve vlastnictví brýlí. Počet nevinných obětí se během sedmi desetiletí existence Sovětského svazu vyšplhal na několik milionů. Praktická a věcná obhajoba nemajetných zároveň učinila leninismus vzorem pro revoluční politické strany od Číny a Vietnamu až po indický subkontinent a Karibik. Výchozím bodem toho všeho, nově založeným sovětským státem počínaje a celosvětovou studenou válkou konče, byla přitom ona památná válečná cesta.

Lenin žil na začátku našeho příběhu ve Švýcarsku. Bolševický vůdce, carskými soudy odsouzený k vyhnanství, se v novém domově těšil relativnímu bezpečí. Nemohl se však dočkat revoluce, kterou předpovídal už déle než dvacet let. Stejně jako mnoho socialistů počítal s tím, že k ní dojde někde v západní Evropě, ale v prvních měsících roku 1917 obletěla svět zpráva o masových protestních demonstracích v hlavním městě ruské říše, v Petrohradu. Veřejnost se ještě ani nestihla vzpamatovat ze šoku, když car Mikuláš abdikoval. Budoucnost ruského impéria se znenadání ocitla na vážkách v předvečer bitevní sezony, kdy už se na západě rozjížděla plánovaná velká ofenziva. V Petrohradu však lidé provolávali slávu. Jejich země se stala republikou, tedy alespoň do té doby, než bude schválena ústava.

Lenina ta zpráva potěšila stejně jako snad každého ruského exulanta. Jeho hlavní prioritou jako předsedy nejmilitantnější revoluční strany v Rusku byl návrat domů. Problém vězel ale v tom, že se ocitl v bezvýhodné situaci. Británie ani Francie mu nehodlaly pomoci s vycestováním. Znaly ho jako zuřivého odpůrce války a samy vynakládaly v zájmu svého vítězství veškeré diplomatické úsilí, aby přiměly Rusko bojovat dál, ať už jako svobodný, či jiný stát. Leninovi se v tomto překérním

postavení naskýtala jediná možnost, již představovala jízda vlakem přes Německo, plavba trajektem do Švédska a přestup na vlak mířící na sever, k hraničnímu přechodu v Haparandě. Potíž vězela v samotném Německu, jelikož německá armáda od roku 1914 masakrovala ruské vojáky na východní frontě po statisících. Leninovo dilema se zdálo být neřešitelné. Vstoupit na německé území by se rovnalo zradě, ale zůstat ve Švýcarsku znamenalo neuposlechnout signálu, na který čekal celý život.

Lenin přirozeně zvolil první variantu. Umožnila mu ji nečekaná spolupráce vrchního velitelství německé armády. Patová situace v zákopech přinutila všechny evropské velmoci hledat metody, jak získat výhodu jinde než na bojišti. V roce 1917 už se nepočtená skupinka úředníků z německého ministerstva zahraničí přikláněla k myšlence využít povstalce k destabilizaci nepřátelských států. Za tímto účelem podporovali činnost vojenských vzbouřenců ve Francii, vyzbrojovali irské nacionalisty a snili o rozpoutání povstání na indických hranicích. Když padlo Leninovo jméno, okamžitě jim došlo, jak by se dal využít k narušení ruského válečného programu. Kdyby všechno šlo hladce a německé vojsko se chopilo příležitosti zasadit skutečně zdrcující úder Británii a Francii, ani by se nemuseli spoléhat na jeho pomoc příliš dlouho.

Německým úředníkům s touto slastnou představou před očima nepřipadalo nijak těžké zajistit bezpečný průjezd Německem pro vůdce bolševiků, a dokonce vyhověli i žádosti, aby vagon s jeho spolucestujícími byl považován za exteritoriální entitu odříznutou od okolního světa, a tudíž nepřicházející do styku s nepřátelskou populací. Diskutabilnější už bylo poskytnutí finanční podpory, nechvalně proslulého „německého zlata“, pro některé z jeho revolučních aktivit. Francouzi i Britové o Leninově cestě věděli, a přestože jim činilo obtíže oddělit fámy od faktů, jeho pověst pro ně byla zcela dostatečným důvodem ke znepokojení. Někteří se dokonce zasazovali o to, aby byl zastaven například ve švédských polárních lesích. Když však došlo na lámání chleba, nikdo nebyl ochotný převzít odpovědnost a vystřelit.

Byl to příběh, který by docela dobře býval mohl pocházet z pera Johna Buchana. Buchan skutečně jen o několik měsíců dřív vydal špiónážní román *Zelený plášť*, jehož titulní zlosyn také horoval proti válčícím Britům a jejich přátelům. Domovem Zeleného pláště sice nebylo Rusko (Buchan dal přednost Střednímu východu), ale zápletka knihy stála na zvláštním agentovi ochotném hnát se za ním přes celé Německo.

„Očekával jsem velkou barikádu s ostnatým drátem a zákopy,“ vypráví hrdina románu Richard Hannay. „Nebylo tam však viděti na německé straně nic než půl tuctu hlídek v polní šedi. [...] Byli jsme všichni sehnáni jako stádo do velké holé čekárny, kde hořelo ve velkých kamnech. Vzali nás oba dva zároveň do vnitřní místnosti k prohlídce. [...] Lidé, kteří to měli obstarati, chovali se dosti zdvořile, ale přece jen postupovali rázně.“<sup>3)</sup> Lenin měl toto martyrium absolvovat v reálu, a sice na tornijské celnici. Tím, kdo postupoval rázně, byl navíc v tomto případě britský důstojník před nedůvěřivýma očima skupinky ruských pohraničnicků.

Konečnou zastávkou bylo Finské nádraží v Petrohradu. Lenin, na kterém skoro nebylo vidět vypětí z osmidenní jízdy, vítězoslavně procházel špalírem nadšených příznivců, aby navždy změnil směřování ruských dějin. Bolševici tuto historiku opředli obdivným mýtem, ale nejvýstižnější komentář k ní pronesl Winston Churchill. „Je třeba brát v úvahu, k jak zoufalým krokům se tou dobou uchýlovalo německé vojenské velení,“ prohlásil později. „Svou nejstrašlivější zbraň však přesto vypustili na Rusko s posvátnou bázní. Převáželi Lenina ze Švýcarska do Ruska v zapečetěném dobytčáku jako morový bacil.“<sup>4)</sup>

Zmíněný „dobytčák“ přitom nebyl tak docela zapečetěný, protože dveře vedoucí na nástupiště byly jen málokdy zamčené a ve vagonu docházelo k příchodům i odchodům cestujících. Cesta byla navíc mnohem náročnější, než by se z Churchillova podání mohlo zdát. Přejezd Německa zabral Rusům celé tři dny, během nichž si nemohli koupit nic k jídlu, natož vyjít ven a protáhnout se. Ti, kterým se podařilo usnout, spali natěsnáni v kupé 3. třídy s hlavou opřenou o sousedovo rameno a vdechovali ve spánku oděr ponožek a suchého chleba. Představa bacila mi však zní velmi povědomě. První světová válka dala zrod dalekosáhlým intrikám, ale i za mého života se odehrála řada globálních partií diplomatického, hospodářského i vojenského ražení.

Dnes je planeta skoro stejně rozkolísaná jako za Leninových časů a nepatrně pozměněná hrstka velmocí se stále snaží všemi silami udržet v čele. Jelikož přímá vojenská střetnutí bývají velmi drahá, využívají v regionálních konfliktech mimo jiné podporování a financování místních povstalců, kteří někdy bývají přítomni na daném území, ale občas se musejí dovážet podobně jako kdysi Lenin. Vybavuje se mi Jižní Amerika v 80. letech a všechny ty špinavé války ve Střední Asii, které následovaly poté. Když slyším o současných konfliktech v arabském světě, běhá mi mráz po zádech. Dějiny Leninova vlaku nejsou výhradním

majetkem Sovětů. Zčásti jsou totiž podobenstvím o velmocenských intrikách a jedno z jejich základních pravidel zní, že velmoci se prakticky neustále dopouštějí nějakých přehmatů.

\* \* \*

Bylo mi jasné, že tu jízdu vlakem budu muset podniknout osobně. Cesta se sice neskládá jen z míst, vzdáleností a dob, ale některé věci je třeba vidět na vlastní oči. Nejdřív jsem se musela ujistit, že mám správný itinerář. Historici už předložili mnohá podání, ale zatím jsem neviděla mapu, která by zachycovala Leninovu skutečnou trasu. Většina odborníků ho dopravuje na sever po trati, která v roce 1917 ještě neexistovala, a minimálně jedna kniha, klasika vydaná v mnoha dotiscích, se v délce cesty mylí o více než 1 600 kilometrů.<sup>5)</sup> Otázka trasy přitom není jen pouhým detailem. Je rozdíl mezi plavbou přes Baltské moře a vleklým putováním napříč zasněženým Laponskem. Trať vedoucí liduprázdným lesem bez jediné lampy či silnice v dohledu stále představuje mnohem hrozivější vyhlídku než plavba parníkem kolem rozverné šňůry přímořských městeček.

Ani Bradshawův jízdní řád evropských vlaků (*Continental Railway Guide*) z roku 1913 není při vši své obsáhlosti a překrásné barevné obálce příliš užitečný. Jízdní řády se za války měnily týden co týden a ještě v roce 1916 se pokládaly nové koleje. Nechala jsem tedy Bradshawa na policiče a vyzbrojila se archivním jízdním řádem z roku 1917, poznámkami vypsanými z pětapadesátisvazkového vydání Leninových *Sebraných spisů* a velmi podrobnou mapou. Kromě zápisníku a pera jsem měla v batohu také malý digitální záznamník. Když si ho teď přehrávám u psacího stolu, slyším píseň Evropy v pohybu – sbor jazyků, hluk provozu v přilehlých ulicích a pak lokomotivy, ampliony, brzdy a sykot dveří. Kdyby diktafon pokračoval v nahrávání, zachytil by hodiny rozhovorů, tlumených, znuřených, důvěrných i obhroublých, které však jen zřídka přehlušují konejšivé drncání kolejí v pozadí.

Měla jsem v úmyslu dodržet nejen Leninovu přesnou trasu, ale i časový rozvrh cesty. Odjížděla jsem z Curychu 9. dubna, do Petrohradu jsem přijela o osm dní a o víc než 3 000 kilometrů později. I s nejrychlejšími vlaky v Evropě to měl být překotný úprk, ale Lenin byl nedočkavý. Rozhodla jsem se řídit podle něj. Při přestupech z jednoho spoje na druhý jsem neměla ani vteřinu nazbyt, a přitom jsem se mohla

celé hodiny nerušeně kochat proměnami krajiny jako kdysi Lenin. Od návštěvy slavného Rusa už uplynulo sto let. Německá městečka, která vídal úhledně rozestá po krajině jako dřevěné hračky, jsou nyní obklopená nákupními středisky a rychlostními dálnicemi. Velkoměstská zástavba zasahuje do vzdálenosti mnoha kilometrů za historická předměstí. Nejnápadnější je ale absence jakéhokoli pocitu nebezpečí. Můj vlak ani nezastavil, když vjížděl ze Švýcarska do Německa, zatímco za Leninových časů se hranice ježila puškami a kraj ležící za ní měl vražednou pověst. Má cesta probíhala hladce, rychle a bezpečně. Leninovo putování válkou rozvrácenou Evropou bylo lopotné a děsivé.

Lenin by zřejmě také měl problémy poznat města a městečka, ve kterých můj vlak zastavoval. V Curychu jsem se před odjezdem prošla úzkou uličkou, v níž kdysi bydlel. Cestou k jezeru jsem navštívila kavárny, v nichž se scházeli ruští exulanti. Tehdy to bývala chudá čtvrť, zatímco dnes obchody lemují i krátkou trasu do knihovny, v níž Lenin tak rád pracoval, a jediný hrůzný pohled zde skýtají ceny ručně šitých bot z dovozu. Dělnická třída už vymizela a továrny jsou tytam. Nejluxusnější hotel ve městě, honosný Baur au Lac, je jedním z mála orientačních bodů vypadajících víceméně stejně jako v roce 1915, kdy se v jednom apartmá ubytoval Parvus, ta záhadná spojka, přes kterou šly některé z Leninových německých financí. Přinejmenším boháči si tedy o sto let později přišli na své.

Setkání s jednou formou příležitostného přivýdělků, již se kdovíjak podařilo přežít dodnes, bylo po této zkušenosti příjemným zjištěním. Ultramoderní německé vlaky mě ukoľebaly natolik, až jsem zapoměla, že plavební dráhu ze Sassnitz do švédského přístavu Trelleborg už několik staletí využívají pašeráci. Než jsem procplala kufr plechovými dveřmi, veškerá letadlová sedadla v trajektu – rovná jako lavice v presbyteriánském kostele – obsadily rodiny a osamělí muži s poblikávajícími laptopy, ale v jídelně, pouťově vyzdobené modrými čalouněnými lavicemi a umělohmotnými palmami, panovala atmosféra spíš jako v Tiraně nebo Bukurešti, zejména když všichni začali pokřikovat. Ještě jsme ani nevypluli z přístavu Sassnitz a vzduchem už létaly nadávky. Jejich terčem byla obří paleta s pivem zabalená v průsvitné fólii, nemotorná jako průmyslová lednička, kterou se několik mužů snažilo dostat přes práh. Po poslední jízdě vlakem jsem měla žízeň, nemluvě o únavě a rozčuchanosti, takže instinkt mi velel následovat ji do nejbližšího baru pro cestující, ale když se přikodrcal desátý paletový vozík a pak

i dvacátý, všechny bez výjimky naložené plechovkami německého piva, došlo mi, že cestuji po tepně, kterou proudí nezdaněný alkohol. Kontraband zabalený do igelitu a převázaný motouzem se vršil do vysokých zdí kolem jednotlivých skupinek obchodníků, kteří už seděli u karet a každou chvíli nahlíželi do svých telefonů.

Tihle pašeráci – podnikatelé, jak jinak – pocházeli z úctyhodného rodu. Jejich předchůdci operovali na těžce trase za první světové války. Někdy převáželi zdravotnické potřeby, jindy šifrované vzkazy zapsané primitivním neviditelným inkoustem. Na jejich dnešních následovnicích však byla nejzajímavější dějinná ironie, jelikož všichni ti malí pivní magnáti pocházeli ze společností, v nichž komunistický režim svého času zakázal soukromé podnikání. Náhlá změna poměrů zčásti vysvětluje, proč Leninovi krajané vůči svému rodákovi poslední dobou tak ochladli. Nabalzamovali ho jako pískací panenku a podrobně prozkoumali jeho mozek, ale nikdo už ho nemiluje – a mrtvola byla mumifikována bez srdce. Nejhorší pověst má v krajích, jimž byla sovětská nadvláda vnucena násilím. V jednom z nich, na západní Ukrajině, jsou jeho myšlenky odsuzovány tak důrazně, že bylo třeba zavést nové slovo *leninopad* (leninopád), když majdanští demonstranti svrhli v roce 2014 desítky Leninových soch naráz.

Ukázalo se, že jedna z mých spolucestujících pochází ze Sofie. Během rozhovoru v průrvě mezi všemi těmi pivními basami vzpomínala na bulharský komunismus a nesouhlasně mlaskala jazykem o bezzubé dásně. Dost se divila, že nepřevážím žádné zboží. Kdybych jí byla řekla, že putuju v Leninových stopách, asi by mě odsoudila jako slabomyslnou. V zemích, jako je ta její, se mrtvý stal symbolem tak prohnílého systému, státu prolezlého korupcí, bídou, lžemi a zneužíváním moci, že ho ani nelze označit za fosilii. Víم však, že kdysi žil a dýchal. Jako každý sběratel zkamenělin jsem snila o návratu do jeho doby.

\* \* \*

Když jsem před šesti dny odjížděla z Curychu, bylo ještě jaro. V závějích Tornia je zima jako v márnici. Zdejší nádraží, další z pozůstatků první světové války, tvoří cihlová budova, která se nyní osaměle tyčí nad řekou. Haparandské nádraží na druhém břehu, byť ne přímo naproti (něco takového jako obvykle nehodlal nikdo riskovat), bylo rozlehlejší, ale obě nádraží jsou teď opuštěná a tratě jsou už dlouhé roky pro osobní

přepřevu uzavřené. Cesta z Haparandy na nádraží navíc vede kolem místní věznic. Finská strana je hezčí, tedy přinejmenším dnes, a rozhodně nepůsobí tak odstrašujícím dojmem. Na finském nádraží je také pamětní deska připomínající Leninovu slavnou výpravu, jediná svého druhu, kterou se mi podařilo objevit v Haparandě-Torniu. Finy určitě k její instalaci přiměli Sověti. Když Rusko v 60. letech slavilo 50. výročí diktatury proletariátu, ruští diplomaté v Evropě se snažili přesvědčit hostitelské země, aby přišroubovaly nějakou tu plaketu na každý dům, kolem kterého kdy Lenin prošel.

Problém s pomníky vězí v tom, že lidé je časem přestanou vnímat. O dva dny dříve jsem hledala mosaznou cedulku v hotelu Savoy v Malmo, kde Lenin s ostatními vyhládlými soudruhy večerel po plavbě trajektem z Německa. Prameny zmiňují nádhernou výzdobu a personál vyhlášený svou profesionalitou. Recepční se však tvářila popleteně. „Lenin?“ vypadlo z ní nakonec. „Myslíte Johna Lennona?“ Ukázalo se, že na protějším konci vstupního sálu je skutečně upevněna pamětní deska. Když jsem ji ale uviděla, pochopila jsem, proč se té mladé ženě nevybavilo Leninovo jméno (ačkoli mě vzápětí zaskočila prohlášením, že sama pochází z Ruska). Mosaz je sice z větší části vyleštěná do krásného lesku, ale ta část, na níž stojí Leninovo jméno, je zašlá a zastíněná hvězdami zcela odlišného kalibru – Judy Garlandovou a Brigitte Bardotovou, kapelou ABBA a spisovatelem Henningem Mankellem.

Ve Stockholmu alespoň věděli, kdo byl Lenin. Na prohlídku města jsem měla jen jeden den (stejně jako Lenin) a několik lidí se mě ptalo, proč musím tak brzy odjet. „Vy pátráte po Leninovi?“ vykřikl jeden prodavač. „Copak to nevíte? Přijela jste o dobrých sto let pozdě!“ Zasmáli jsme se, ale přesně o tohle mi koneckonců šlo. Nepřijela jsem převyprávět starou historku a nic víc. Nechtěla jsem jen zaplnit mezery v dějinách bez ohledu na to, jaké nové podrobnosti se nyní vynořují z ruských archivů. Podnikla jsem cestu vlakem, abych zopakovala cestu absolvovanou před sto lety, ale tuto knihu píšu proto, že nyní už všichni žijeme v jiném světě.

Studená válka přistříhla křídla naší představitosti, když všechno srovnala do řady mezi dva póly – pro a proti, pravice a levice – a v konečném důsledku tím zbavila dějiny jejich pestrosti. Většina z nás místo toho vzala zavděk knížkami o Romanovcích a půvabných kněžnách v bílém. Když jsem však uvažovala o Evropě v roce 1917 a snažila se představit si v ní Lenina, neustále se mi vracely odrazy dnešní doby.