

HANS GLAUBITZ

Vervaagde grenzen

*Een blik achter het gordijn van een
voorgoed verdwenen Europa*

2019 Prometheus Amsterdam

Ter nagedachtenis aan Coen Stork (1928-2017),
vriend en leermeester

© 2019 Hans Glaubitz

Omslagontwerp Suzan Beijer

Foto omslag AKG Images/Imageselect

Foto auteur Jelle Oldenhof

Lithografie afbeeldingen BFC, Bert van der Horst, Amersfoort

Zetwerk Elgraphic

www.uitgeverijprometheus.nl

ISBN 978 90 446 4203 2

De nieuwsgierigheid

Het zal ergens rond 1964 zijn geweest dat ik *Der Zug war pünktlich* las, van Heinrich Böll. Ik zat in de vijfde klas van het gymnasium en had het geluk een leraar Duits te hebben die aardig, geestig en inspirerend was. Hij raadde ons aan de Duitse boeken die hij met ons besprak zoveel mogelijk in de oorspronkelijke taal te lezen zodra we die een beetje onder de knie hadden. Leraren hadden een universitaire titel, waren soms zelfs gepromoveerd, hadden gezag, er werd naar hen geluisterd. Zij straalden een weldadige soberheid uit, kwamen wandelend of op de fiets naar school, een enkeling bereed een Solex. Toen een van de leraren Latijn en Grieks zich als eerste een auto aanschafte, een tweedehands Opel Rekord, werd dat algemeen, door ouders en overige leraren, als een ongehoorde extravagantie gezien, niet passend bij het calvinistisch karakter van de school.

De hoofdpersoon in het boek van Böll is de jonge Duitse soldaat Andreas. In 1943, in de trein van het Roergebied terug naar het oostfront, naar Przemyśl, wordt hij bevangen door de angst, zo niet de zekerheid, dat hij spoedig zal sneuvelen in de buurt van Lemberg. Ik was zeventien, net iets jonger dan Andreas. Het idee dat je op die leeftijd zou kunnen sneuvelen was mij vreemd. Przemyśl, Lemberg? Dat zouden wel steden zijn, ergens in het oosten van Europa. Ik had geen idee waar, had er nog nooit van gehoord. Warschau, Praag, Moskou, die steden kon ik aanwijzen op de kaart. Boedapest

ook, zeker na de Hongaarse opstand van 1956, maar Lemberg? Het was al een klein wonder dat in de Bosatlasuitgave van 1960 de gezochte plaatsnamen op de enige aan Oost-Europa gewijde landkaart überhaupt voorkwamen. Wie interesseerde zich in die tijd nu voor dat gedeelte van Europa? Het mysterieuze, vreeswekkende IJzeren Gordijn, kwam je wel heelhuids terug als je daarachter eens een kijkje wilde nemen? Zelfs menig weldenkende twijfelde daaraan.

Eén zeer summiere landkaart werd in de Bosatlas voor Polen en de Sovjet-Unie voldoende geacht, met minimale gegevens. Heel wat minder gedetailleerd dan de kaarten van West-Europa, de vs en – toen nog – onze voormalige koloniën. En de plaatsnamen nog aangeduid met de oude Duitse namen van de inmiddels in Polen en de Sovjet-Unie liggende steden. De atlas toonde op de kaart zowel de vooroorlogse grenzen van Polen en Duitsland als de nieuwe die in 1945 in Jalta en Potsdam waren getrokken. De nieuwe geografische vormgeving van Europa en de nieuwe Poolse namen van de oude Duitse steden werden anno 1960 nog lang niet overal erkend. ‘Tijdelijk onder Pools bestuur’ vermeldde de Bosatlas voor het voormalig Duitse gedeelte van Polen. Przemysł bleek in het oosten van Polen te liggen, aan de rivier de San, op een steenworp afstand van de grens met de Sovjet-Unie, Lemberg slechts enkele tientallen kilometers verderop aan de andere kant van de grens, in het westen van de Oekraïense Socialistische Sovjetrepubliek.

Het kwaad was geschied, de nieuwsgierigheid naar hoe het daar zou zijn, hoe het dagelijks leven eruit zou zien in een gedeelte van Europa waarover bij ons weinig bekend was, waarover vrijwel nooit werd geschreven, heeft mij nooit meer losgelaten. Als er al iets naar buiten kwam over oostelijk Europa, dan toonde dit een weinig vrolijk stemmend beeld van een grauwe, eenvormige, naar-geestige maatschappij, met slecht geklede, somber kijkende mensen, walmende schoorstenen van kolen- en staalfabrieken. Een sa-

menleving zonder vrolijkheid of humor, kortom, om met Marten Toonder te spreken, een dal waar de zon niet doordringt en waar zelden een lach wordt gehoord. Daarentegen werd vanuit Oost-Europa zelf altijd een beeld van ongekende rooskleurigheid en volmaaktheid aan de buitenwereld getoond, een paradijs voor arbeiders en boeren, vrolijk dansende en spelende kinderen met bloemen in het haar. *Sozialismus, Quelle der Lebensfreude*, in het propagandajargon van de DDR. Werd er uit dat geheimzinnige deel van Europa al eens iets uit eerste hand vernomen dan was dat doorgaans uit de mond van voetballers die een interlandwedstrijd hadden gespeeld in Leipzig of Sofia, of een duel voor een of andere Europacup. Daarvan waren er toen nog vier, voor landskampioenen, bekerwinnaars, jaarbeurssteden en intertoto. Na hun behouden terugkeer deden zij dan in de pers hun zegje over het vieze eten, het smerige hotel waar het licht steeds uitviel en het water roestkleurig was, het slecht verlichte krakkemikkige stadion, vernoemd naar een held of een datum uit een voor de West-Europeaan onduidelijk revolutionair verleden, het zompige, onbespeelbare knollenveld. Spartak Trnava, Vorwärts Berlin, Lokomotiv Plovdiv, UT Arad, Chemie Halle, Ruch Chorzów, dat waren de clubs waar Ajax, PSV en Feyenoord met wisselend succes tegen speelden in de jaren zestig en zeventig. Altijd die combinatie in de naam van de club van stad, industrietak en socialistische prestatiedrift. Nu staan de sponsors gewoon op het shirt, maar zou Nederland ooit tot de socialistische wereld hebben behoord, dan had PSV vermoedelijk als Elektronica Eindhoven door het leven moeten gaan, en Heracles als Textiel Almelo.

Vijf jaar na de kennismaking met Böll begon ik in 1969 met mijn studie geschiedenis aan de universiteit van Leiden, na een intermezzo als dienstplichtige bij de Militaire Inlichtingendienst. De door Böll gewekte nieuwsgierigheid had in de eerste jaren van die studie concrete vormen aangenomen, in die zin dat ik belangstelling had opgevat voor de geschiedenis van het nog steeds onbeken-

de en mysterieuze Midden- en Oost-Europa, qua afstand niet eens zo ver weg maar in de perceptie onbereikbaar, achter de onneembaar geachte barrière van het IJzeren Gordijn. Ook naar de dagelijkse realiteit van het leven achter die hermetisch gesloten grens was ik nieuwsgierig. Wie daarover meer wilde weten was in hoge mate, zo niet exclusief aangewezen op Duitse media: *Der Spiegel* en *Die Zeit*, beide weekbladen, misschien niet eens toevallig alle twee met hoofdredacties in Hamburg die regelmatig journalistieke top-prestaties leverden qua diepgang en research. De hoofdredacteur van *Die Zeit* was vanaf 1968 Marion Gräfin Dönhoff (1909-2002). In 1945 vluchtte zij te paard uit Oost-Pruisen naar het Westen met achterlating van het landgoed Friedrichstein, dat meer dan twee eeuwen lang in het bezit van haar familie was geweest. Naar verluidt is daarvan behoudens enkele restanten van de fundamenten niets meer over.

Marion Dönhoff was vrijzinnig, liberaal en realistisch. Onder de leiding van de gravin ontwikkelde *Die Zeit* zich tot een weekblad dat zich tot de absolute top van de geschreven journalistiek mocht rekenen. In de jaren 1969-1974 was Willy Brandt bondskanselier en onder zijn leiding werd door West-Duitsland een volstrekt andere koers ingeslagen. De Bondsrepubliek nam afscheid van de Hallsteindoctrine, die het onderhouden van betrekkingen met landen die de DDR erkenden afwees. Er werden banden aangeknoopt met landen in Midden- en Oost-Europa die voorheen werden verketterd. Brandt ging in december 1970 in Warschau op zijn knieën zitten voor het monument voor de gevallen van de in 1943 door nazi-Duitsland meedogenloos neergeslagen opstand van het getto van Warschau. Deze moedige en oprechte boetedoening namens het Duitse volk was in dat tijdsgewricht revolutionair, en in Duitsland zeker niet onomstreden. De *Ostpolitik* van Willy Brandt, altijd onomwonden gesteund door Marion Dönhoff en *Die Zeit*, heeft – zo kan met de kennis van nu worden vastgesteld – het pad geëffend voor de door Michail Gorbatsjov geïnitieerde koerswijziging-

gen, vijftien jaar later. Niet voor niets hebben zij allebei, meer dan terecht, de Nobelprijs voor de Vrede gewonnen, Brandt in 1971, Gorbatsjov in 1990.

Resumerend kan worden gesteld dat wie in deze jaren op de hoogte wilde blijven van wat er allemaal in Oost-Europa speelde, al dan niet onder de oppervlakte, er goed aan deed met enige regelmaat *Die Zeit* ter hand te nemen.

Intussen kriebelde maar steeds de nieuwsgierigheid. Zo dolgraag zou ik eens zelf een kijkje willen nemen achter het IJzeren Gordijn. Maar Oost-Europa, dat was ook het Warschaupact, de tegenhanger van de NAVO, het militair samenwerkingsverbond tussen de Sovjet-Unie en haar bondgenoten, de machtige nucleaire vijand die elk moment de idylle in ons vredige West-Europa zou kunnen komen verstoren om zijn twijfelachtige verworvenheden aan ons op te leggen. Liever een raket in mijn tuin dan een Rus in mijn keuken, was de leus van wie daar weinig zin in had. Hoe de dagelijkse werkelijkheid eruitzag was zo goed als onbekend, maar kon niet anders dan grimmig zijn, zoveel was wel duidelijk, getuige de met harde hand neergeslagen opstanden in Oost-Berlijn in 1953, Boedapest en Poznań in 1956, Praag in 1968, Gdańsk in 1970 en de bouw van de Berlijnse Muur in 1961. Maar dat het achter het IJzeren Gordijn een eenheidsworst zou zijn, daar geloofde ik niets van.

In de zomer van 1971 zette ik dan eindelijk mijn eerste voetstappen in Oost-Europa. Verder dan het bord HALT! HIER ZONENGRENZE ergens aan de Duits-Duitse grens in Nedersaksen was ik daarvoor niet gekomen. Dit was bij een volstrekt illegaal uitstapje in 1968 tijdens mijn militaire dienst, bij een grote oefening in de Noord-Duitse laagvlakte, waar het Nederlandse legerkorps in geval van oorlog verondersteld werd de vijand tegen te houden. Goddank is het zover niet gekomen, ik heb er niet veel vertrouwen in dat dat zou zijn gelukt. De zonegrens was vanuit ons tijdelijk hoofdkwar-

tier niet ver weg. Op een goede zondag hebben mijn commandant – een vrolijke Limburgse kapitein die zo zijn eigen omgangsregels met het gezag had weten te ontwikkelen – en ik koers gezet richting grens. Het uitstapje was illegaal, het was ten strengste verboden je in uniform binnen het gezichtsveld van de vijand te begeven, om die niet onnodig te provoceren. Wij hadden ons echter in burgerkleding gestoken en hadden als officieren van de Militaire Inlichtingendienst recht op het gebruik van een grijze Volkswagen Kever, we hadden er een stuk of drie, waarvan je à la James Bond in een handomdraai de nummerplaten kon verwisselen. Daarvan waren per auto drie sets voorradig, een met Nederlandse militaire kentekens, een met Nederlandse civiele platen en een set met Duitse kentekens, waaruit kon worden afgeleid dat de inzittenden uit Hannover afkomstig waren. De Duitse kentekenplaten had de Nederlandse Militaire Inlichtingendienst gekregen van de *Kriminalpolizei* in Hannover, zodat we rondrijdend met deze Duitse kentekens in de regio al snel bekend waren bij de plaatselijke penoze. Toch maar snel het Duitse nummerbord aangebracht, geen uniform aan, een bezoekje aan de zonegrens leek geen enkel probleem, en dat was het ook niet. Ze bekeken ons wel, de Oost-Duitse grenssoldaten met hun verrekijkers vanuit hun wachttorens, en ze hebben hooguit gedacht: daar heb je weer een paar idioten uit Hannover.

De nieuwsgierigheid naar het dagelijks leven achter het IJzeren Gordijn bleek ik in Leiden te delen met twee medegeschiedenisstudenten. We planden een reis naar Hongarije. Een visum krijgen was geen enkel probleem. We reden naar Boedapest in de splinternieuwe vuurrode Citroën 2CV van de moeder van een van mijn vrienden, een auto die in Hongarije veel bekijks trok. Totdat in het centrum van Boedapest een keer een Alfa Romeo Spider met een Italiaans nummerbord achter onze Lelijke Eend parkeerde: toen was het snel gedaan met de Hongaarse belangstelling voor de simpele 2CV. Terwijl de Hongaren zich vergaapten aan voor hen onbe-

kende auto's, liepen ook wij daar rond met ogen op steeltjes. Aan onze kant van het IJzeren Gordijn was indertijd het beeld in de media zo gedefformeerd dat je je afvroeg of de maatschappij aan de andere kant wel min of meer normaal functioneerde, of daar wel eens iets vreselijk misging, een vliegtuig- of scheepsramp, de kranten berichtten er nooit over, hooguit op conspiratieve en speculatieve toon, of als het nieuws niet binnenboord was te houden. Om de illusie van perfectie niet aan te tasten werd door de Oost-Europese media zelden of nooit bericht over calamiteiten of andere zaken die de socialistische idylle in een kwaad daglicht zouden kunnen stellen.

Hongarije haalde in 1971 een hoop vooroordelen onderuit, we bleken door het hele land gewoon te kunnen tanken bij Shell-benzinestations. En Boedapest was een schitterende stad, beeldschoon en levendig, met nog steeds zeer herkenbare Habsburgse tradities. Heerlijk eten – in die tijd aan gene zijde van het Gordijn zeker niet voor de hand liggend –, een prachtige negentiende-eeuwse markt-hal met een keur aan verse groenten, paddenstoelen, vlees, salami, brood. Hongaren die er soms nog uitzagen en deden of het 1910 was, en alles nog *königlich und kaiserlich*, dronken koffie en verorberden smakelijke taartjes bij Gundel of bij Gerbeaud op Vörösmarty Tér. De stad ook met 's werelds meest aandoenlijke ondergrondse treintje, de metro van Boedapest uit 1896, de eerste ondergrondse op het Europese continent.

We waren in 1971 op een relatief goed moment in Hongarije. Het was het tijdperk van het goulashcommunisme, ofschoon die bevoording pas jaren later in zwang is geraakt ter duiding van de behoedzame stappen van de partijleiding op weg naar een minder totalitaire samenleving. Na het gewelddadig neerslaan van de Hongaarse opstand door de Sovjet-Unie in 1956, en de daaropvolgende jaren van oppressie, was bij de leiding van de Hongaarse communistische partij langzamerhand het besef doorgedrongen dat een minimum van draagvlak onder de bevolking noodzakelijk was om de macht te kunnen behouden. Dat wil in de eerste plaats zeggen: ervoor zor-

gen dat de bevolking voldoende te eten en te drinken heeft en de deur van en naar het land niet hermetisch op slot houden. In 1971 hebben wij van schaarste niets gemerkt, er was van alles voldoende, ofschoon ik mij eerlijk gezegd niet meer kan herinneren of dat alles redelijk betaalbaar was voor de gemiddelde Hongaarse beurs. Een vetpot zal het niet zijn geweest. Ook werden wij niet lastiggevalven door zwarthandelaren die ons probeerden te belazeren. Wij wisselden onze Nederlandse guldens of reischeques bij het staatstoerismebureau Ibusz gewoon in tegen Hongaarse forint, en konden er dan weer een tijdje tegenaan.

Niettemin was er voldoende waarover we ons konden verwonderen. Bijvoorbeeld het doen van een simpele aankoop in een levensmiddelenwinkel, om wat proviand voor onderweg in te slaan. Daartoe moesten wij in de winkel eerst naar een toonbank met uitgestalde waren, om de producten aan te wijzen die wij wilden kopen. We moesten veel aanwijzen en gebaren. Vervolgens kregen wij een briefje mee. Daarmee gingen we dan naar een centrale kassa midden in de winkel, waar moest worden afgerekend. Na betaling werd een stempel op het briefje gezet, waarna we tegen inlevering daarvan onze aankopen meekregen, brood, salami en vruchtensap.

Een avondje uit naar een opera in het Erkeltheater was een grote belevenis. In het vrijgevochten Nederland van eind jaren zestig, begin jaren zeventig kleepte vrijwel niemand zich nog feestelijk aan voor een avond naar de schouwburg of de concertzaal. In het communistische Boedapest was dat wel anders: smokings, bontstola's, lange jurken, glimmend gepoetste schoenen, we wisten niet wat we zagen. Toegegeven, hier en daar glimmende plekken op de smokings en lichtelijk kaalgevreten bont, maar gedragen met trots en stijl. En waar de Hongaren zich vergaapten aan onze 2CV viel er voor ons ook het nodige te genieten op het gebied van de automobieliteit. Om te beginnen de Ikarus 55-autobus. Een prachtig model uit het begin van de jaren vijftig, gestroomlijnd, ronde vormen, vanbinnen comfortabel. In speciale luxe modellen waren de zitbanken tegen-

over elkaar geplaatst, aan een tafeltje, met een lampje erop. De motor zat achterin, waardoor de bus een gestroomlijnd koket kontje had en er van achteren uitzag zoals de door de NS naar Italië teruggestuurde Fyra-treinen van voren. Verder reden er in Hongarije veel voertuigen rond van het Tsjecho-Slowaakse merk Velorex. Hoe dit ding nu weer te omschrijven, het Duitse woord *Geschöpfung* of het Engelse *contraption* dekt de lading nog het meest. De Velorex had drie wielen, twee voor, zo groot als fietswielen, maar breder, een kleiner wiel achter. Over een metalen frame werd canvas gespannen, meestal in schakeringen van de kleur bruin. Afhankelijk van het model kon een maximumsnelheid van 85 kilometer per uur worden bereikt. Het cabrioletachtige vervoermiddel hield het midden tussen een driewielig autootje en een overdekte motorfiets, en bood plaats aan twee personen. Die zaten gezellig naast elkaar, bij regen lekker droog, en konden bij goed weer de kap naar beneden doen. Er zijn er ongeveer zeventuizend van geproduceerd tussen 1943 en 1971, waarvan er in mijn eerste Oost-Europese beleving wel heel veel in Hongarije terecht zijn gekomen. In Polen heb ik ze daarna nooit gezien, maar dat kan met het klimaat te maken hebben, de Velorex was toch een beetje een autootje voor mooi weer.

Het viel ons als geschiedenisstudenten op hoezeer in 1971 de nasleep van de Eerste Wereldoorlog nog leefde in Hongarije. Het Verdrag van Trianon van 1920 reduceerde de grenzen tot wat die ongeveer nu nog steeds zijn. Ruim drie miljoen etnische Hongaren kwamen buiten Hongarije te wonen, in Transsylvanië (Roemenië), in Servië (Vojvodina) en in Slowakije. Eerlijk gezegd hadden wij indertijd geen idee van de gevoeligheid van dit onderwerp. Maar ja, wij kwamen uit het serene Nederland, dat met zijn buurlanden al eeuwen geen serieuze grenskwesties had gehad, behoudens Elten en Tudderden, na de Tweede Wereldoorlog ingelijfd maar al snel weer teruggegeven aan Duitsland, en Zeeuws-Vlaanderen, waar België na de Eerste Wereldoorlog even het oog op had laten vallen. De bepalingen van het Verdrag van Trianon werden door de men-