

THEMA

Baltische staten

In de themaoproep schreven we al: de Baltische staten zijn niet alleen leuk. Ook de inzendingen lieten een gemengd beeld zien. Stug volk, te weinig voorzieningen, langsrazend verkeer en eindeloze bossen vol mulle zandwegen. En toch moet je er heen. Waarom? Vanwege de eindeloze bossen vol rustige zandwegen, de vriendelijke mensen en de rijke cultuur en geschiedenis. En omdat er iets ongrijpbaars in de lucht hangt.

Omdat er daar iets bijzonders in de lucht hangt

Er is niks aan om in de Baltische staten te fietsen. Het asfalt is druk, het gravel eindeloos. Ik wilde er niet per se fietsen. Finland was het doel, we waren in Polen, de Baltische staten lagen ertussen. Toch hadden die kleine landen aan de Oostzee iets exotisch. Dicht bij huis en modern, maar toch zo anders.

Hemelsbreed zijn de Baltische staten niet ver weg, maar het is toch een hele reis om er te komen. Vanuit huis kun je de Hanze-route fietsen langs de Duitse kust, dan de Oostzeeroute van Polen tot Kaliningrad nemen en daar overstappen op de R1 naar Klaipėda (Litouwen), Riga (Letland) en Tartu (Estland). Wie minder tijd heeft, kan de trein naar Duitsland nemen en met een veerboot de Oostzee oversteken. Ook vanuit Zweden en Finland zijn er meerdere mogelijkheden

voor een overtocht. De meeste veerdiensten varen op Tallinn (Estland), Riga en Liepāja (Letland), en Klaipėda (Litouwen).

Jasper en ik staken de grens tussen Polen en Litouwen over bij het Vištyčio Nationaal Park. Langs het Meer van Vištytis lag een verlaten picknickplaats die als camping op de kaart stond. In het midden dreef een lijn boeien die de grens met de exclave Kaliningrad markeerde. Aan de overkant lag een stuk Europa waar we niet in mochten omdat we geen visum hadden. We konden er zo naartoe zwemmen. En daarin lag direct wat van de mystiek van de Baltische staten. Dat machtige, ongrijpbare Rusland was hier voelbaar dichtbij.

Hetzelfde effect had de grensovergang bij Kybartai, een stuk naar het noorden in Litouwen. We waren net op tijd om de doortocht van een Russische trein te bekijken. Het spoor kruiste de weg en daarachter lag de Oblast Kaliningrad. Voor de gesloten slagbomen stond een lange rij auto's en fietsers in een brede straat met kleurloze betonnen etagewoningen. De mensen kwamen op ons af om ons in onverstaanbaar en gepassioneerd Litouws de weg te wijzen. Het was een romantische bedoening. Ik voelde een soort misplaatste nostalgie voor een Sovjet-Unie die ik als kind van de jaren negentig nooit gekend heb en die ook niet zo'n goede naam heeft gemaakt in de Baltische staten.

Geen drie-eenheid

De recente geschiedenis van de Baltische staten hangt van ellende aan elkaar. De drie landen worden, ook in dit themanummer, als een soort drie-eenheid beschouwd, maar dat zijn ze van oudsher niet.

Vooraf Litouwen is een uitzonderingsgeval. In de zeventiende en achttiende eeuw was dit land onderdeel van het Pools-Litouwse Gemenebest. Estland en Letland werden in die tijd door een Duitstalige elite geregeerd, eerst als Zweedse provincie en later als onderdeel van het Russische keizerrijk. Pas aan het einde van de achttiende eeuw kwam ook Litouwen onder Russisch bestuur.

Wat de taal betreft is Estland de uitzondering. Finnen en Esten kunnen elkaar begrijpen zoals ook Nederlanders en Duitsers elkaar begrijpen. Litouws en Lets vormen samen een eigen taalfamilie en daar is voor niemand een touw aan vast te knopen. Bij de oprichting van de Baltische Assemblée in 1991, een samenwerkingsverband van de Baltische staten, werd al snel overgeschakeld op het – gehate – Russisch omdat de landen elkaar niet konden verstaan.

Rusland werd als onderdrukker beschouwd. Toen in 1918 het Russische keizerrijk door de Sovjets werd overgenomen, ontstond er grote chaos in de Baltische staten. De landen gebruikten die chaos om zich onafhankelijk te verklaren. Maar in 1940 stonden de Sovjets weer voor de deur. In het Molotov-Ribbentropact had nazi-Duitsland met de Sovjet-Unie afgesproken dat de landen elkaar niet zouden aanvallen. Hitler wilde zo een tweefrontenoorlog voorkomen. In een geheime clausule werd Polen verdeeld. De ene helft was voor Duitsland, de andere voor de Sovjet-Unie, die ook de Baltische staten mocht hebben. De Baltische geschiedenis is vanaf dat moment een treurige verzameling van deportatie- en executiecijfers. In 1941 deporteerden de Sovjets meer dan 200.000 Baltische inwoners naar andere delen van de Unie. In datzelfde jaar was Hitler klaar met West-Europa en viel hij, op weg naar Leningrad, alsnog Estland, Letland en Litouwen binnen.

Menselijke keten

Aanvankelijk werden de Duitsers enthousiast onthaald in de hoop dat nu de eeuwenlange, Russische overheersing zou worden doorbroken. De inwoners van de Baltische staten werkten in veel gevallen actief

mee aan de executie en deportatie van 200.000 joden in Litouwen en 90.000 in Letland. Toen in 1944 de Russen de boel opnieuw overnamen, werden de anti-communistische sympathisanten naar Siberië verbannen. 130.000 Litouwers, 40.000 Letten, en honderdduizenden Esten werden gedeporteerd. Ook vluchtten veel mensen naar

Tussen de hoofdsteden werd een menselijke keten gevormd om te demonstreren tegen de Sovjetoverheersing

het Westen. De vrijgekomen woningen en banen werden in Estland en Letland ingenomen door Russen. Nu nog is een kleine dertig procent van de bevolking in de Baltische staten Russisch.

Na de Tweede Wereldoorlog streeden de landen opnieuw individueel voor onafhankelijkheid. Over het algemeen ging dat er vreedzaam aan toe. Tijdens de Zingende Revolutie, van 1987 tot 1991, werden nationalistische liederen gezongen die door de Sovjets streng verboden waren. Een beroemd hoogtepunt was de Baltische Weg, precies vijftig jaar na het Molotov-Ribbentropact, waarin een aaneengesloten menselijke keten over de wegen tussen de hoofdsteden Tallinn, Riga en Vilnius werd gevormd om te demonstreren tegen de Sovjetoverheersing. Litouwen bereikte in maart 1990 als eerste de onafhankelijkheid. Daarna volgden Estland en Letland in 1991. In 2004 werden de Baltische staten lid van de NAVO en de Europese Unie. En toen ze





Straatbeeld in Liepāja, een vervallen industriestadje in Letland. Houten huizen zijn hier vaak een teken van armoede.



De hobbelige gravel- en zandwegen in de Baltische staten zijn eindeloos

➤ aan het monetaire beleid van de eurozone voldeden, voerden ze ook de euro in.

Levensgevaarlijk asfalt

De verschillen tussen de landen zijn nog goed voelbaar. Je ziet het onder andere terug in de spoorverbindingen, die van oudsher altijd oost-west georiënteerd waren en voorzien van een Russisch breedspoor. Er is geen doorgaande noord-zuidroute door de drie staten. Op de grens moet je uitstappen, een stuk fietsen en verderop weer op een volgende trein stappen. Het grote spoorwegproject Rail Baltica moet daar verandering in brengen. Als alles volgens planning verloopt, zijn de Baltische staten in 2026 met de rest van het Europese spoorwegnetwerk verbonden. Als je door de landen fietst, merkt je duidelijk wanneer je een grens bent gepasseerd. In grote lijnen is Litouwen doorgaans

wat ruiger, de mensen zijn vriendelijk en arm. In Letland zijn de wegen beter, de winkelcentra zien er fris uit, de auto's zijn duurder en de mensen wat afstandelijker. Estland – zo heb ik me laten vertellen, want ik stapte in Riga op de boot naar Finland – is modern, met een uitgebreid netwerk van fietspaden en internet.

Wat de landen verbindt, is niet zozeer het land maar de zee. De Oostzee is een geografische eenheid waar van oudsher barnsteen wordt gedolven en handel wordt gedreven. Een minder romantische overeenkomst is dat in alle drie de landen het asfalt vaak levensgevaarlijk is, ook in het rustige binnenland. Wij moesten aardig doorfietsen om onze veerboot naar Finland te halen en waren daarom

**Ik hoef er niet zo nodig naar terug,
maar je moet er een keer heen**

overgeleverd aan vrachtwagens en busjes die zonder veel tact over de weg denderden, zodat het aan het einde van de dag steeds weer een wonder leek dat we nog leefden. Steeds vaker kozen we voor hobbelige gravelwegen door het agrarische binnenland. Er was daar niks dan grind en glooiende velden. We kampeerden in kleine bosjes langs de weg. Over een zandpad duwden we onze fietsen de fonkelende hoofdstad Riga binnen.

Ik was opgelucht toen ik van de veerboot de uitgestrekte bossen van Finland in reed. Eindelijk rust, goede gravel en wat minder gesloten mensen. Maar als ik terugkijk, zijn die Baltische staten me het meeste bijgebleven. Er hangt daar iets bijzonders in de lucht, maar wat het precies is weet ik nog steeds niet. Misschien het broeierige verleden, misschien de gekke contrasten tussen West- en Oost-Europees. Ik hoef er niet zo nodig naar terug en toch zeg ik tegen iedereen: je moet er een keer heen, het is daar fascinerend. 🚩

REISVERBINDINGEN – www.balticferries.nl

Stena Line: Travemünde (DLD) - Liepāja (LET)

DFDS Seaways: Kiel (DLD) - Klaipėda (LIT)

TT-Line: Rostock (DLD) - Klaipėda (LIT)

Finnlines: Travemünde (DLD) - Helsinki (FIN) (vervolgens veer naar Tallinn)

Tallink Silja Line: Stockholm (ZWE) - Riga (LET)

Tallink Silja Line/Viking Line/St. Peter Line: Stockholm (ZWE) - Tallinn (EST)

DFDS Seaways: Kappelskär (ZWE) - Paldiski (EST)

DFDS Seaways: Karlshamn (ZWE) - Klaipėda (LIT)

TT-Line: Trelleborg (ZWE) - Klaipėda (LIT)