

Geert Mak

In Europa

Reizen door de twintigste eeuw

Uitgeverij Atlas – Amsterdam/Antwerpen

Inhoud

Proloog 13

JANUARI – 1900-1914

Amsterdam 23

Parijs 26

Londen 38

Berlijn 51

Wenen 66

FEBRUARI – 1914-1918

Wenen 87

Ieper 99

Cassel 110

Verdun 117

Versailles 123

MAART – 1917-1924

Stockholm 148

Helsinki 159

Petrograd 170

Riga 191

APRIL – 1918-1938

Berlijn 211

Bielefeld 247

München 257

Wenen 272

MEI – 1922-1939

Predappio 288

Lamanère 298

Barcelona 315

Guernica 324

München 332

JUNI – 1939-1941

Fermont	347
Duinkerken	354
Chartwell	363
Brasted	372
Londen	375

JULI – 1940-1942

Berlijn	387
Himmlerstadt	399
Auschwitz	408
Warschau	419
Leningrad	425
Moskou	430

AUGUSTUS – 1942-1944

Stalingrad	465
Odessa	474
Istanbul	483
Kefallonía	490
Cassino	498
Rome	505
Vichy	509
Saint Blimont	516

SEPTEMBER – 1944-1956

Bénouville	531
Oosterbeek	540
Dresden	547
Berlijn	557
Neurenberg	565
Praag	570
Budapest	591

OKTOBER – 1956-1980

Brussel	605
Amsterdam	619
Berlijn	626
Parijs	634
Lourdes	643
Lissabon	651
Dublin	662

NOVEMBER – 1980-1989

Berlijn	683
Niesky	697
Gdańsk	709
Moskou	717
Tsjernobyl	727

DECEMBER – 1989-1999

Boekarest	737
Novi Sad	746
Srebrenica	762
Sarajevo	774

Epiloog	779
---------	-----

Verantwoording	799
----------------	-----

Literatuur	802
Register	822

I

Toen ik op maandagochtend 4 januari 1999 uit Amsterdam vertrok woei er een gierende storm. De wind trok ribbels op de waterige keien, zette koppen op de golven van het IJ, floot onder de kap van het Centraal Station. Een ogenblik dacht ik dat Gods hand al dat ijzer even oplichtte en weer liet zakken.

Ik sleepte een grote zwarte koffer achter me aan met een notebook, een mobiele telefoon waarmee ik mijn dagelijkse stukjes kon doorsturen, wat hemden en toiletspullen, een cd-rom met de *Encyclopaedia Britannica* en zeker vijftien kilo boeken tegen de zenuwen. Ik wilde beginnen met de nieuw-barokke steden van 1900, met de lichtheid van de Parijse Wereldtentoonstelling, met koningin Victoria die regeerde over een imperium van zekerheden, met het opstuwende Berlijn.

De lucht was vol lawaai: het slaan van de golven, het gekrijs van de meeuwen op de vlagen, het geraas in de kale boomtakken, de trams, het verkeer. Er was weinig licht. De wolken joegen als donkergrijze schimmen van west naar oost. Even namen ze een paar tonen mee, het verwaaiide kwartier van een carillon. De kranten meldden dat het morsesignaal was afgeschaft en dat bij het vliegveld Oostende laagvliegende Iljoesjins regelmatig de pannen van het dak zogen. Op de financiële markten maakte de euro een glansrijk debuut. 'Euro begint met een uitdaging aan de hegemonie van de dollar,' kopte *Le Monde*, en de munt was die morgen zelfs even 1,19 dollar waard. Maar in Nederland werd het leven die dag geregeerd door de wind, de laatste ongetemde kracht die overal sporen trok, noord-oost, zuid-west, een telkens terugkerend gebeuk dat de vormen van meren en polders bepaalde, de loop van de vaarten, de dijken, de wegen, en zelfs van de spoorlijn waarover ik door het natte polderland naar het zuiden reed.

Naast me zat een jongen met een blauwe das en een aardig gezicht die onmiddellijk zijn notebook openklapte, reeksen tabellen tevoorschijn toverde en met zijn collega's begon te bellen. Hij heette Peter Smithuis. 'De Duitsers willen een honderd-procent-oplossing, de andere Europeanen maar vijfenzeventig,' zei hij in het niets. 'We kunnen het nu in de richting zoeken van een vijfenzeventig-plus-optie, waarbij we de Duitsers neutraliseren door ze toch weer op honderd procent te zetten... O. Mmm.

Dus de productie staat al vanaf juli stil?... Je weet het, als ze te snel beslissen, loopt alles vast, wees voorzichtig.'

De regen kletterde tegen de ramen van de wagon, bij de Moerdijkbrug dansten de schepen op de golven, bij Zevenbergen stond een heel vroege boom in bloei, duizend rode puntjes in het water. Na Roosendaal werden de masten van de bovenleiding roestig: de enige grensaanduiding die nog restte tussen het ordelijke Nederland en de rest van Europa.

Voor mijn vertrek had ik een lang gesprek gehad met de oudste Nederlander die ik kende. Hij was, van al degenen die ik dat jaar zou ontmoeten, de enige die de volle eeuw had doorleefd, op Aleksandra Vasiljeva (1897) uit Sint-Petersburg na, die de tsaar nog had gezien en die als debutante in het Mariinski-theater had geschitterd.

Hij heette Marinus van der Goes van Naters, maar de mensen noemden hem 'de rode jonkheer'. Hij was uit 1900, en ooit had hij een prominente rol gespeeld in de sociaal-democratische partij.

Hij had me verteld over de stad waar hij opgroeide, Nijmegen, waar welgeteld twee auto's rondreden, een De Dion-Bouton en een Spijker, beide tot in de details handgemaakt. 'Mijn broer en ik renden naar het raam als er eentje langskwam.' Die eerste autobezitters had hij nooit gemogen. 'Het waren dezelfde mensen die je nu op straat in draagbare telefoons ziet praten.'

De sociale kwestie. 'Wij waren op een gegeven moment helemaal begeesterd door de nieuwe verhoudingen die zouden komen. Een arbeider, daar wilden we mee praten, maar we kenden er niet één. Via via ontmoetten we uiteindelijk een arbeidersvrouw, die ons iets voorlas uit een krant. Ik vraag me nog altijd af waarom we niet gewoon een arbeider op straat aanspraken, als we er toch zo graag eentje wilden leren kennen.'

De techniek. 'Mijn vriendje en ik waren altijd bezig met het verschijnsel elektriciteit. We hadden een jongensboek waarin een toestel voorkwam waarmee je met iedereen draadloos kon praten, hoe ver weg ook. Ongevoelbaar leek ons dat. We legden lampjes aan, bouwden telefoons waarmee we elkaar tot twee kamers ver konden horen, we lieten de vonken knallen, we deden uitvindingen, echte uitvindingen!'

Mijn gastheer trok uit de kast een boek waarvan de bladzijden bijna loslieten. Edward Bellamy, *In het jaar 2000*, Amsterdam, 1890. 'Hier praatte we over, over dit soort dingen.' Het verhaal was simpel: een negentiende-eeuwse man valt, na een hypnose, in een diepe slaap en ontwaakt pas in het jaar 2000. Hij blijkt terecht te zijn gekomen in een stad vol standbeelden, fonteinen, overdekte trottoirs, heren met hoge hoeden, dames in avondkostuum. Dankzij het alom aanwezige elektrische licht be-

staat er geen duisternis meer. De nacht is opgeheven. Ieder huis heeft een muziekkamer die via een permanente telefoonlijn is verbonden met een van de stedelijke concertzalen.

‘Kijk, lees maar eens wat zo’n twintigste-eeuwer hier zegt: “Thuis hebben wij comfort, maar de pracht van het leven zoeken wij in de maatschappij.” Ja, dat was een wereld voor ons, dat jaar 2000. Geld zou geen enkele rol meer spelen. Iedere burger zou worden beschermd tegen “honger, koude en naaktheid”, goederen en diensten werden via een ingenieus kredietstelsel uitgewisseld, eten werd verzorgd in grote centrale restaurants en zo nodig via de buizenpost thuisbezorgd, de jongens zouden “fors” zijn, de meisjes “frisch en krachtig”, beide seksen zouden vrij en ongedwongen tegenover elkaar staan, particuliere winkels zouden zijn verdwenen, reclameborden zouden niet meer bestaan, uitgeverijen waren collectief bezit, krantenredacteuren werden door de lezers gekozen, criminaliteit en zelfzucht waren uitgebannen en, lees maar, zelfs de meest “dierlijke individuën” hadden “de goede manieren van den beschaafden stand” overgenomen. Hier, dit citaat: “Knielende, met het aangezicht ter aarde gebogen, bekende ik met tranen hoe onwaardig ik was de lucht van deze gouden eeuw te ademen. De lange en verdrietige winter van de menscheit is geëindigd. De hemelen zijn voor haar geopend.” Wat een boek!’

Het winterlicht viel op het vergeelde behang van de werkkamer, op de verkleurde boeken in de kast, de lamp met lappen en kwasten, de stevige handen van mijn gastheer, de wat vlekkerige huid, de heldere ogen.

‘Wat ik vind van deze eeuw, nu alles bijna voorbij is? Ach, zo’n eeuw, dat is toch enkel een wiskundige constructie, een menselijk bedenkfel? Toen dacht ik in maanden, een jaar hooguit. Nu reken ik in periodes van twintig jaar, dat is voor mij niks meer. Je wordt verwend als je zo onbehoorlijk oud bent. Tijd deert je niet meer...’

2

De nieuwe eeuw was vrouwelijk, daarover was iedereen het eens in 1900. Neem de omslagplaat van het Engelse lied 'Dawn of the Century', een 'March & Two Step' van een zekere E.T. Paul. In een gouden wolkenhemel balanceert een vrouw op een gevleugeld wiel, om haar heen zweven een tram, een typemachine, een telefoontoestel, een naaimachine, een camera, een dorsmachine, een locomotief en onderaan komt zelfs een auto om de hoek zetten.

Ook de Europese metropolen waren vrouwelijk, alleen al door de uitbundige vormen van de duizenden burgerpaleisjes die aan de nieuwe boulevards en woonstraten werden gebouwd, vol krullen en slingers, in alle neostijlen die maar denkbaar waren, een bronstige overdaad die je terugvindt van Barcelona tot Berlijn.

De voorkant van de catalogus van de Parijse Wereldtentoonstelling van 1900: uiteraard een vrouw, een vrij forse ditmaal, met wapperende haren en een banier in de hand. Op de toegangspoort: een gipsen vrouw van zes meter hoog in een wijde mantel en een avondtoilet van couturier Paquin. Bij de opening sprak de Franse president Émile Loubet over de deugden van de nieuwe eeuw: rechtvaardigheid en menselijke mildheid. Zijn minister van Handel verwachtte nog meer van het goede: zachtmoedigheid en solidariteit.

De vijftig miljoen bezoekers vielen van de ene verbazing in de andere. Er stonden röntgenapparaten waarmee je dwars door man en vrouw heen kon kijken, er was een autotentoonstelling, er stonden toestellen voor draadloze telegrafie en buiten reed de eerste ondergrondse lijn van de Métropolitain, in nog geen anderhalf jaar aangelegd tussen Porte de Vincennes en Porte Maillot. Veertig landen deden mee. Californië had een imitatie-goudmijn laten uitgraven, Egypte kwam met een tempel en een antieke grafkamer, het Verenigd Koninkrijk showde met alle koloniën van het imperium, Duitsland had een stoomlocomotief die honderdtwintig kilometer per uur kon rijden, Frankrijk toonde het motorvliegtuigmodel van Clément Ader, een reusachtige vleermuis met vleugels van vijftien meter, want eens zou de mens toch de aarde kunnen verlaten.

Er stond een Danspaleis waar permanent alle soorten ballet werden

opgevoerd, een Grand Palais vol Franse beeldende kunst en een gebouw waar de bezoeker voor twee franc op een speciaal plafond de hele wereld kon 'afreizen': van de Japanse bloesemtuinten, via de Akropolis, tot de Spaanse kusten, alles met groot vakmanschap vastgelegd door de schilder Dumoulin en zijn mannen. Er was een cineorama, een variant op een panorama, waarbij je kon genieten van het uitzicht uit een luchtschip of een wagon van de Transsiberië-express. De militaire afdeling bracht de nieuwste wapentechnieken: de mitrailleur, de torpedo, de pantserkoepel, de apparaten voor draadloze telegrafie, het militaire automobiel. En er draaide, helemaal nieuw, een fono-cinematheater, met nieuwsfilms die werden begeleid door het geluid van een fonograaf. De schokkende beelden van Pathé Frères vertoonden onder andere – actueel! – de familie Rostand in de loge bij de première van *L'Aiglon*, en verder lieten ze de sensaties van die tijd zien: de proefvlucht van het eerste luchtschip van graaf Zeppelin, de opening van een spoorlijn door Afrika, nieuwe katoenfabrieken in Manchester, zegevierende Britten in de Boerenoorlog, een toespraak van de Duitse keizer, de tewaterlating van een slagkruiser.

Op de vogelvluchtkaart in de catalogus is duidelijk het imposante tentoonstellingsterrein te zien, vanaf het Grand Palais, langs de lanen met de paviljoens links en rechts van de Seine-oever, tot de Eiffeltoren en de grote tentoonstellingshallen op het Champ de Mars. De wereldtentoonstelling vormde een onderdeel van de stad als geheel. Of, anders gezegd, het Parijs met zijn boulevards, zoals dat vanaf 1853 onder prefect Georges Haussmann was ontwikkeld, ging naadloos over in de tentoonstelling omdat het zelf een permanente expositie was geworden, de grote etalage van Frankrijk, de staatsstad van de nieuwe eeuw. En beide – ook dat tonen de foto's in de catalogus – waren geschapen voor de nieuwe stadsbewoner bij uitstek, de flaneur, de acteur/toeschouwer bij het theater van de straat, de jongere-met-toelage, de adellijke grondbezitter, de gefortuneerde officier, de jeugdige bourgeois die bevrijd was van de zorgen om geld.

'Het weer is zo warm, zo mooi, dat ik na het eten weer naar buiten ga, hoewel ik een vermoeidheid voel opkomen,' noteert de jonge schrijver André Gide in de zomer van 1905. 'Eerst over de Champs-Élysées, schitterend langs de *cafés-concerts*, ik dring me tot de rotonde, daarna keer ik om, opnieuw langs de Élysée; de menigte viert feest, tot de rue Royale steeds talrijker en vrolijker.' Op andere dagen laat hij zich meevoeren op het imperiaal van een omnibus, wandelt in het Bois de Boulogne, bezoekt de opera, dan weer naar een nieuwe tentoonstelling van Gauguin, Van Gogh en Cézanne, 'onmogelijk om deze dagen niet naar het Louvre te gaan'.

De thuishaven van de *boulevardier* was het café, de marmeren tafel met kirsch en warme chocola en vrienden rondom, de democratische opvolger van de aristocratische salon. Zijn voornaamste kwaliteit bestond uit een feilloos gevoel voor timing: op het beste moment in het beste etablissement zijn. Het flaneren was een spel tussen de oude en de nieuwe tijd, een duik in de anonimiteit van de menigte, en dan weer een terugval in de oude geborgenheid van de eigen stand. Het was een levensvorm die overal opdook in de literatuur, een moderne hoofsheid die alle grote Europese steden veroverde.

André Gide, 1 september 1905: 'Ik verlies mijn voeten, ik laat me meenemen door deze monotone stroom, meeslepen door de loop van de dagen. Een grote slaperigheid omvat me, vanaf het opstaan tot de avond; het spel redt me soms, maar langzamerhand verlies ik mijn gewone bestaan...'

Ik wandel van het Champ de Mars, langs de Seine en het razende verkeer op beide oevers, tot de dichtgetimmerde ingang van het halfflege Grand Palais. Op de Eiffeltoren staat met grote lichte letters: 'Nog 347 dagen tot het jaar 2000'. Van de toenmalige tentoonstelling staan het Grand Palais en het Petit Palais nog altijd overeind, en natuurlijk de Pont Alexandre III, met vier zuilen op de hoeken, reusachtige gouden paarden daarbovenop, langs de randen een kantwerk van bronzen lantaarns met glazen als diamanten.

In dezelfde aprilmaand waarin de Pont Alexandre III en de Wereldtentoonstelling 1900 geopend werden, voerde het anti-semitische dagblad *La Libre Parole* een inzamelingsactie voor een stel degens. Ze waren bestemd voor de jodenhater Raphaël Viau ter ere van diens twaalfde duel 'voor de goede zaak'. Viau hoopte dat ze 'niet lang maagdelijk zouden blijven'.

Drie grote schandaalprocessen schokten de Europese hoofdsteden rond de eeuwwisseling. Het waren scheuren in de façades, de eerste breuken in die vaste wereld van rangen en standen. In Londen was er, in 1895, de veroordeling van de briljante schrijver Oscar Wilde wegens 'perverse' activiteiten. In Berlijn gebeurde tussen 1907 en 1909 iets soortgelijks rond vorst Philipp zu Eulenburg, oud-ambassadeur in Wenen en een van de intiemste vrienden van de Duitse keizer. Maar het meest ingrijpende schandaalproces was de zaak-Dreyfus.

Geen kwestie hield de Fransen tussen 1897 en 1899 meer bezig dan het mogelijke eerherstel van de ten onrechte veroordeelde Alfred Dreyfus. Deze joodse kapitein was naar het Duivelseiland verbannen omdat hij voor de Duitsers zou hebben gespioneerd. Langzamerhand werd ech-

ter steeds duidelijker dat officieren van de krijgsraad met zijn dossier hadden zitten knoeien en, om opgekomen twijfel te ontzenuwen, er almaar nieuwe vervalsingen aan hadden toegevoegd. De legertop wist het, maar hield voet bij stuk. Toegeven betekende heiligschennis, een bezoedeling van de *gloire militaire*.

Op den duur werd de affaire door heel Europa ademloos gevolgd. Nadat Émile Zola op 13 januari 1898 in *L'Aurore* de zaak juridisch opnieuw had opengebrouwen – zijn vlammende ‘J’accuse’ diende vooral om een aanklacht wegens smaad uit te lokken – begonnen tal van Europese schrijvers en intellectuelen zich ermee te bemoeien. Wat stond voorop? De rechten van het individu of het prestige van het leger en de natie? De progressieve principes van de Verlichting of de oude waarden van de contrarevolutie, van de glorie-tijd vóór 1789?

De zaak-Dreyfus, meende de historica Barbara Tuchman, was ‘de doodstrijd van de oude wereld’. ‘Het leven leek in die jaren tijdelijk opgeschort,’ schreef de latere minister-president Léon Blum. Het was ‘een menselijke crisis, niet zo verstrekkend en langdurig als de Franse Revolutie, maar niet minder gewelddadig [...]. Het was alsof alles draaide om één zaak en in de meest intieme gevoelens en persoonlijke verhoudingen werd alles onderbroken, alles ontwricht, alles met andere ogen gezien.’

Vrienden kwamen niet meer bijeen: Dreyfus lag als een handgranaat tussen hen in. Familieleden meden elkaar. Befaalde salons vielen uiteen. Een zekere monsieur Pistoul, krattenfabrikant, werd door zijn schoonmoeder voor het gerecht gedaagd na een familiediscussie over Dreyfus. Hij had haar uitgescholden voor *intellectuelle*, zij had hem uitgemaakt voor ‘beul’ en ‘bedrieger’, hij had haar geslagen, haar dochter had echtscheiding aangevraagd. Marcel Proust zat tijdens het herzieningsproces iedere dag op de publieke tribune met koffie en broodjes, om geen moment te missen. Proust en zijn broer Robert hielpen mee aan de organisatie van een petitie, ‘Het Protest der Intellectuelen’, met zo’n drieduizend handtekeningen, waaronder die van kunstpaus Anatole France, André Gide en Claude Monet. Voor Monet betekende de petitie het einde van zijn vriendschap met zijn collega Edgar Degas, vader Proust sprak van woe-de een week lang geen woord tegen zijn zoons.

De zaak-Dreyfus was, net als de affaires rond Oscar Wilde en Philipp Eulenburg, aangekaart door een krant. Het was dan ook in de eerste plaats een krantenoorlog. De affaire kreeg een ongekende dynamiek vanwege het verschijnsel ‘massakrant’ dat overal in Europa opkwam, sensatiebladen met oplagen die in de honderdduizenden liepen, en die tot in alle uithoeken van het land konden worden verspreid. Alleen al in Parijs ver-

schenen rond de eeuwwisseling tussen de vijftiende en vijftiende eeuw, die alle soorten van nieuws brachten en schiepen. Berlijn had zelfs zestig dagbladen, waarvan er twaalf tweemaal per dag verschenen. In Londen kostte de *Daily Mail* een halve stuiver, de krant had een oplage van ruim een half miljoen, elfmaal zoveel als de deftige, ouderwetse *Times*. Er ontstond daardoor een nieuwe macht, de ‘publieke opinie’, en al snel leerden de krantenmagnaten die volkssentimenten te bespelen als een kerkorgel. Ze bliezen geruchten op, verdoezelden feiten, alles was geoorloofd omwille van hogere oplagen, politiek gewin of de pure adrenaline van het nieuws.

Alleen: waarom was de Franse openbare mening uitgerekend voor deze kwestie zo gevoelig? Anti-semitisme speelde een rol, zeker. De anti-Dreyfus-pers schreef dagelijks over de perfide rol van ‘het syndicaat’, een groot complot van joden, vrijmetselaars, socialisten en buitenlanders, dat Frankrijk wilde verscheuren met list, bedrog, omkoping en vervalsing. Toen Dreyfus werd gedegradeerd, schreeuwde de menigte voor de hekken: ‘À mort! À mort les juifs!’ De joodse Parijse correspondent van de Weense *Neue Freie Presse* was zo geschokt dat hij naar huis ging en de eerste zinnen schreef van zijn traktaat *Der Judenstaat*: de joden moesten een eigen staat krijgen. Hij heette Theodor Herzl. De allereerste kiem van het ontstaan van de staat Israël ligt hier, bij de zaak-Dreyfus.

Dit was echter niet alles. In wezen ging het vooral om een botsing tussen twee verschillende soorten Frankrijk: het oude, statische Frankrijk van de symbolen en de opgelegde orde, en het moderne, dynamische Frankrijk van de pers, de publieke discussie, het recht en de waarheid. Ofwel: het Frankrijk van de paleizen en het Frankrijk van de boulevards.

Het vreemde was dat de kwestie ook opeens weer voorbij was. Op 9 september 1899 werd Dreyfus opnieuw veroordeeld, hoewel met het bewijsmateriaal aantoonbaar was geknoeid. Europa was verbijsterd dat zo iets in het verlichte Frankrijk kon gebeuren. ‘Schandelijk, cynisch, weerzinwekkend, barbaars,’ schreef de correspondent van *The Times*. Langzamerhand begonnen de Fransen te beseffen dat het beeld van hun land in de internationale opinie door de affaire steeds verder werd geschaad, en dat nog wel aan de vooravond van een wereldtentoonstelling die de grootste aller tijden moest worden. Dreyfus kreeg gratie aangeboden en aanvaardde die, uitgeput als hij was.

In 1906 werd hij door het leger gerehabiliteerd, hij werd tot majoor gepromoveerd en kreeg het Légion d’Honneur. Zola stierf in 1902, in 1908 werd zijn as overgebracht naar het Panthéon. Dreyfus zelf bleek, eenmaal vrij, minder idealistisch te zijn dan degenen die zich voor hem hadden ingezet. ‘Wij waren bereid om voor Dreyfus te sterven,’ zei een

van zijn felste aanhangers later. ‘Alleen Dreyfus zelf was dat niet.’ Toen een groep intellectuelen decennia later aan de bejaarde Dreyfus vroeg of hij een appèl wilde ondertekenen om de levens van Sacco en Vanzetti te redden – twee Amerikaanse slachtoffers van een politiek proces – werd hij woedend: hij wilde niets meer met dat soort zaken te maken hebben.

Ik laat me die eerste dagen in Parijs leiden door een Baedekergids uit 1896. De avenue Jean-Jaurès heet in mijn gids nog rue d’Allemagne, de Sacré-Cœur is pas half af, de belangrijkste kunstschilder is Louis Meissonier, de Moulin de la Galette heeft zijn activiteiten als windmolen net gestaakt. Ik laat me rijden in een van de dertienduizend fiacres, of ik pak een van de veertig omnibuslijnen die de stad doorkruisen. Alles werkt en beweegt op paardenkracht, tienduizenden paarden voor de huurrijtuigen, omnibussen, sleepkarren, koetsen, mijn hele stadsgids ruikt naar paard. Al die paarden moeten gestald worden, gevoed – vandaar de hooi- en havermarkten –, gedrenkt – er zijn tweeduizend stadsfontein –, en dan vergeet ik nog de mest.

Het is zonnig en zacht. Vanuit mijn hotelkamer kijk ik over de zinken daken van Montmartre, de resten van een oude windmolen, in de verte de nevelige heuvels. Onder mijn raam een paar oude tuinen met hoge bomen, een huis met een serre, de vroege lentegeluidjes van merels, mussen en spreeuwen. Het wordt langzaam donker. Tussen het grijs van de avondlucht en de daken komen steeds meer gele lichten. De stad dreunt zachtjes.

De wateren zijn blauw en de gewassen zijn roze; de avond is zoet om te zien;

Men gaat wandelen.

De grote dames gaan wandelen, achter hen gaan kleine dames.

Met dit lofdicht op Parijs van de Vietnamees Nguyen-Trong-Hiep uit 1897 begint de zwervende Europese schrijver Walter Benjamin zijn essay ‘De hoofdstad van de negentiende eeuw’. Waarom gaf hij Parijs die titel, en hij niet alleen? Waarom sprak iedereen rond 1900 altijd over Parijs, terwijl de macht allang in Londen zetelde, de industrie in Berlijn, de goede en kwade toekomst in Wenen? Waarom werd het negentiende-eeuwse Parijs algemeen beschouwd als de aanloop tot de moderne tijd?

Die verpletterende indruk had in de eerste plaats te maken met de nieuwe bouwmaterialen en bouwtechnieken, het ijzer en het glas, dat nergens

zo kwistig en kunstig werd gebruikt. Neem de paleizen, de Eiffeltoren, de metrotunnels onder de Seine met hun immense ijzeren trappenhuizen en hun liften, ooit zo groot als halve treinwagons. En overal waren er de befaamde galerijen, de ‘binnenboulevards’ waaraan Benjamin zijn belangrijkste werk ophing. De overdadige interieurs van de burgerhuizen – ‘het etui van de privémen’s’, zoals Benjamin schrijft – werden toevluchts-oorden voor de kunst. De opkomende fotografie – ook hierin liep Parijs voorop – dwong de schilders om naar totaal nieuwe vormen te zoeken. De schittering van een beweging werd nu vastgelegd, of de impressie van een namiddag. De impressionisten trokken zo het spoor voor schilders als Pablo Picasso, die later taferelen en objecten letterlijk uittrokken, zoekend naar de structuur.

De banden tussen de artiesten waren intens, de markt was gretig. Claude Monet kon zijn eerste schilderijen al direct verkopen voor driehonderd franc, tweemaal het maandsalaris van een onderwijzer. Week na week beschrijft André Gide in zijn dagboek nieuwe tentoonstellingen. Dat waren de plekken waar ‘iedereen’ kwam, waar ‘iedereen’ over sprak.

Verpletterend was Parijs ook in de boulevards, in de overweldigende orde die prefect Haussmann aan de stad had opgelegd, en waarin, aldus Benjamin, ‘de instituten van de wereldlijke en geestelijke heerschappij van het burgerdom hun apotheose vonden’. Nu hadden Haussmanns ‘grands travaux’ inderdaad een militaire achtergrond – bij een opstand konden legerenheden voortaan veel gemakkelijker opereren – maar dat was niet het belangrijkste doel. De boulevards waren vooral aangelegd als moderne transportassen tussen de diverse kopstations, want in het negentiende-eeuwse Parijs was, net als in Londen en Brussel, de verkeerschaos van paarden, karren, equipages, koetsen en omnibussen niet te overzien. Ook dienden ze als zichtlijnen tussen monumenten en grote overheidsgebouwen, nationale symbolen die door stedelingen en bezoekers vol ontzag moesten worden bewonderd en daarvoor alle ruimte nodig hadden. De boulevards brachten binnen de stad een scheiding aan tussen de burgerij en het gewone werkvolk, tussen de welgestelde arrondissementen en de smerige, rokende voorsteden. Maar tegelijk zorgde Haussmanns plan voor een ongekende dynamiek omdat het, voor de eerste maal, uitging van een allesoverkoepelende visie op het fenomeen ‘stad’.

‘Modern Parijs kón niet bestaan in [de gedaante van] het Parijs van vroeger,’ schreef de dichter-journalist Théophile Gautier jubelend. ‘De beschaving baant zich brede wegen te midden van de duistere doolhof van straatjes, kruispunten en doodlopende stegen van de oude stad; zij velt huizen zoals de pioniers in Amerika bomen vellen.’ Parijs moest zo de voorpost worden van de nieuwe tijd, het bakken voor de moderne geest,

het licht in de provinciale duisternis, het glorielied van Frankrijk, dé staatsstad van het nieuwe Europa.

Geen metropool is zo door en door stad, en tegelijk zo vergroeid met het platteland als Parijs. In de drie minuten vanaf mijn hotel naar de boulevard tel ik zes groentezaken, vijf bakkers, vijf slaggers, drie vishandelaren. Winkel na winkel staan de kisten buiten: appels, sinaasappels, sla, kolen, preien, stralend in de winterzon. De slagerijen hangen vol worsten en hammen, de vis ligt in bakken op de stoep, de bakkers geuren met honderd soorten brood, glanzend en knapperig.

De verhouding van de Parijzenaars met hun mysterieuze boerenwortels, 'la France profonde', is altijd gecompliceerd geweest, en tegelijk intens. Een groot deel van de Parijzenaars is afkomstig van het platteland, en anders zijn het hun ouders wel, of hun grootouders. Tegenwoordig willen de Fransen dat best weten, ze cultiveren het zelfs, met tweede huisjes en producten van 'thuis' op tafel. Het hoort allemaal bij 'l'exception française', al is tegenwoordig een derde van de stadsbevolking van buitenlandse origine.

Rond de eeuwwisseling leek het echter wel of ze, eenmaal in Parijs, het platteland zo snel mogelijk van zich af wilden schudden. Ook wat dat betreft was er sprake van twee Franse naties. Hoe meer de grote steden zich ontwikkelden tot machines vol licht en beweging, des te donkerder en slaperiger leek de provincie.

Boerenmensen werden door de Parijzenaars doorgaans als wilden of barbaren beschouwd. Altijd waren ze herkenbaar aan hun klossende en klepperende klompen, en zelfs als ze schoenen aanhadden, vielen ze in de stad direct op door de aparte loop die er met die zware klompen was ingesleten. Die scheiding der geesten bestond overal in Europa, maar nergens waren de extremen zo groot als in Frankrijk.

In de Pyreneeën, de Alpen en het Massif Central, in al die dorpen en rivierdalen waar iedereen nu vakantie houdt, hadden rond 1880 veel mensen nog nooit een wagen of een kar gezien. Alles werd er met paarden en muilezels versleept. Plaatselijke dialecten voerden de boventoon; volgens officiële cijfers sprak in 1863 nog een kwart van de Fransen nauwelijks een woord Frans. Veel streken hanteerden maten, gewichten en zelfs muntsoorten die officieel al een eeuw eerder waren afgeschaft. Degene die ooit Parijs had bezocht, al was het maar voor een etmaal, droeg levenslang de eretitel 'Parijzenaar'.

Er was weinig romantisch aan het 'pure' Franse boerenleven. De provinciale rechtbankverslagen getuigen regelmatig van een onmenselijke armoede en hardheid. Een schoondochter wordt vermoord 'omdat ze

ziekelyk is en we niks aan haar hebben'. Een schoonmoeder wordt in de put gegooid om van een jaarlijkse betaling van twintig franc en drie mud graan af te komen. Een oude vader wordt door zijn vrouw en zijn dochter in elkaar geslagen met een stamper, een hamer en een hark omdat ze geen zin meer hebben om hem eten te geven. De kleine Rémi uit *Alleen op de wereld* (1878) kon overal levend en wel worden gezien: in 1905 zwierven nog zo'n vierhonderdduizend bedelaars over het Franse platteland.

Terwijl in Parijs enorme voorzieningen waren aangelegd voor de aan- en afvoer van water – nog altijd liggen er kleine ondergrondse meren –, werd in Franse provinciesteden als Rouen en Bordeaux het rioolwater nog in een straatgoot geloosd. In Rennes, een provinciestad met zeventigduizend inwoners, waren rond 1900 welgeteld dertig badkuipen en twee huizen met een badkamer. In de literatuur doken steeds vaker klachten op over de stank van, bijvoorbeeld, inwonend personeel of medepassagiers.

Maar ook hier brak een periode van snelle en ingrijpende veranderingen aan. Vanaf de jaren tachtig stak de Franse staat tientallen miljoenen in het ontwikkelingsplan van de ondernemende Charles de Saulces de Freycinet. Deze minister van Openbare Werken wilde met de bouw van wegen en scholen in hoog tempo de kloof tussen Parijs en het platteland verkleinen, en tegelijk de stagnerende economie een nieuwe impuls geven.

Het effect werd al gauw merkbaar. Na 1900 werd het beruchte zwarte brood, het symbool van diepe armoede en achterlijkheid, vrijwel nergens meer gesignaleerd. De stugge, traditionele kleding werd binnen twee decennia vervangen door de soepele modeconfectie; rond 1909 zag een boerenmeisje op zo'n jaarmarkt er nauwelijks anders uit dan een opgedoft fabrieksmeisje uit de stad. Ook de kraampjes van de openbare schrijvers begonnen te verdwijnen: sinds 1880 leerde ieder boerenkind lezen en schrijven, en daarmee eindigde een soort afhankelijkheid waarvan wij nauwelijks meer weet hebben.

De plattelandsauteur Émile Guillaumin beschreef het lot van vijf knechten die op een hete zomerdag in 1902 bij Moulins een veld bieten stonden te schoffelen. Acht jaar later, in 1910, was de eerste boerenarbeider portier geworden, de tweede woonde in de stad Vichy, de derde werkte in een meubelfabriek, de vierde was lakei, en alleen de vijfde werkte nog op het land. In 1999, durf ik te gissen, werkten van hun honderd achterkleinkinderen nog hooguit twee op het land. Zeker een stuk of dertig zullen in Parijs terechtgekomen zijn, en de Parijzenaars lijken dat ook te beseffen, meer dan de inwoners van welke andere wereldstad: dat ze

allemaal achterkleinkinderen zijn van bietenschoffelaars bij Moulins, en dat ze bieten en schoffelaars in ere moeten houden.

Op het metrostation Opéra raak ik in gesprek met Pierre Maillot. Hij staat, met zijn grijze baard en zijn trouwhartige bril, in een van de metrogangen met een blikje en een stuk karton: 'Ik schaam me. Maar ik heb honger.' Op die manier verdient hij per dag zo'n honderd franc (ongeveer vijftien euro), genoeg voor een bed en een eenzame maaltijd met een kwart wijn. De ouderen geven goed, de jeugd is pesterig. 'Mijn enige vriend heb ik hier,' zegt hij, en hij haalt een in rood plastic verpakte bijbel uit zijn binnenzak. Daarna vertelt hij me een ingewikkeld verhaal over gevangenschappen, een echtscheiding, problemen in het hoofd, een verdwenen uitkering en andere onbeheersbare dingen in een mensenleven.

Boven de grond wordt gedemonstreerd. Er is bij mijn weten geen stad in Europa waar de kranten dagelijks plattegrondjes publiceren met verwachte volksoptochten, alsof het om het weerbericht gaat: illegalen, tandheelkundestudenten, royalisten, telecommunicatiewerkers, dag na dag gaat dat zo voort. Ik stuit op een gezelschap scholieren. Ze zijn boos omdat hun leraren tijdens de lopende cursus werden wegbezuinigd. Philippine Didier legt me uit dat ze nu geen examen Grieks meer kan doen. Ze wil, net als haar klasgenoten, naar de École Nationale d'Administration, de ENA, de broedplaats voor het politieke en bestuurlijke toptalent van Frankrijk. 'De minister haat ons,' zegt Philippine met grote stelligheid. 'Hij schijnt zelf ooit gesjeesd te zijn.' Ik begin al die rommelige joppertjes, scheve brillen, fluwelen hoedjes en ontroerende rugzakjes toch wat anders te bekijken: hier loopt dus de Franse elite van het jaar 2030, denk ik, de ministers, de topambtenaren, het ijzeren netwerk waarop Frankrijk voortdrijft, de orde van de toekomst.

In Parijs is het alledaagse vaak indrukwekkend. Dat geldt met name voor het openbaar vervoer. In de regio Parijs ligt een vervoerssysteem waar steden als Londen, Amsterdam en Berlijn pas over dertig, veertig jaar aan toe zijn. Alles getuigt van een ongekend kwaliteitsbesef: de automatische kaartjescontrole, de eenheid in prijzen, de heldere bewijzing, de hoge frequentie, de soplisse waarmee de treinen al die duizenden mensen door de stad schieten.

Zelden zie je er iemand hollen: na vier of twee minuten is er alweer een nieuwe trein. Zelden voel je je er onveilig: er zijn altijd mensen, alles wordt intensief gebruikt. Helemaal zelden voel je de verleiding om een auto te pakken: niets kan de snelheid van, pakweg, de RER-verbinding tussen de Eiffeltoren en Versailles evenaren. En het meest bijzondere is

dat dit systeem al zoveel jaren draait alsof het de normaalste zaak van de wereld is. Wie de toekomst wil zien, die reist gewoon een middag rond in en om Parijs.

Ondertussen krijgt mijn bejaarde Baedeker wel problemen. De Parijse buitenwijken vormen een woud van fabrieken, magazijnen en mensendozen, maar het uitvouwbare kaartje binnen in het gidsje toont zachtgroene velden en bossen, met dorpjes als Neuilly, Pantin en Montreuil. Le Bourget is een marktplaatsje aan een zijrivier van de Seine. Later kwam er het bekendste vliegveld van Parijs, nu is het alweer een museum.

Mijn expeditie naar Le Bourget was bedoeld voor het vliegtuig waarmee Louis Blériot op 25 juli 1909 als eerste het Kanaal overstak, maar uiteindelijk blijf ik de hele ochtend hangen bij de toestellen van zijn voorgangers, bij de kneuzen en de bluffers. Hierop is dus vooruitgang gebouwd: slimheid, non-conformisme en bovenal lef. Neem het stoomvliegtuig van Félix du Temple uit 1857; ik weet niets van de man, maar ik zie hem voor me, in zijn werkplaats: het toestel is van het model zwaluw-met-klapvleugels, boven op de vliegmachine staat een scheepsroer, daarnaast een goudkoperen ketel plus stoomfluit. Of de vierkante kar van Traia Vuia, een vleugel op een soort kinderwagenonderstel waarmee op 18 maart 1906 voor het eerst in Frankrijk gevlogen werd, vijftig centimeter hoog, twaalf meter ver.

Het toestel van Louis Blériot zelf. Ik vond een verslag van *Telegraaf*-correspondent Alexander Cohen over een reeks vliegexperimenten op het exercitieterrein van Issy-les-Moulineaux op de schemerige vrijdagmiddag van 22 november 1907. Hij zag de heer Farman in een ‘reuzeninsect’ van linnen, bamboe en aluminium van de grond komen, en enkele honderden meters vliegen. Zo niet het ‘vliegende beest’ van Blériot. ‘Een onderstel met vier raderen als bij Farman’s zweeftuig. De bestuurder van de “Libellule” – zo noemde de heer Blériot zijn machine, die ik “Vliegende Vis” zou hebben gedoopt – zit *in* het lichaam van het “beest” [...]. De “Libellule” snorde wél met bliksemsnelheid over het exercitieterrein en voerde ’n paar mooie zwenkingen uit. Maar ze kwam geen centimeter van de grond.’

Ruim anderhalf jaar later vloog Blériot tussen dit draad en linnen naar Engeland. Kort voor zijn vlucht dreigde zijn toestel bijna uiteen te vallen: de vislijm waarmee het geheel aan elkaar was geplakt, begon te ontbinden. Op het moment van vertrek vroeg hij terloops in welke richting Dover eigenlijk lag.

En dan de foto’s van de aviateurs. Melvin Vaniman (1909, pet) kijkt stoer vooruit, met achter zich een motor die in een vrachtschip niet zou misstaan. Coudron (1910, Bretonse baret) heeft iets lossigs, die maakt wel

een kans. Gilbert (1910, pak met das) ligt als een keurige huisvader in een soort hangmat onder zijn bamboevliegtuig. Het geheel is versierd met kwastjes. Ik kijk Octave Gilbert in de ogen. Zijn vaderlijke handen houden gespannen de dunne stuurtoewtjes vast die verbonden zijn aan de twee fietswielen van het landingsgestel. Angst, waardigheid, alles is bij hem ondergeschikt aan de vooruitgang. Zijn gezicht vol moed en wanhoop.