

‘Even’ tekenen

Ietwat ongemakkelijk zit ik in mijn stoel. Mijn paspoort ligt voor me, mobiele telefoon (Nokia, zwart, oud krenge) ernaast. Tegenover mij zit een blonde dame, zwart gekleed, geen glimlach maar verder vriendelijk. Ze is wat in de weer met papieren. Zwijgend gaat ze door de documenten die ik haar zojuist heb overhandigd.

Polen zijn bijzonder formalistisch ingesteld. „In Polen proberen veel mensen de boel te flessen”, krijg ik standaard als antwoord op de vraag of dat allemaal echt nodig is. In Nederland ook, denk ik dan. „Hebt u een permanente verblijfsvergunning?”, is de vraag zonder opkijken. Ik

zucht. Het is de zoveelste keer dat ik die vraag krijg, het antwoord heb ik ondertussen al paraat.

„Nee mevrouw. Een permanente verblijfsvergunning krijg je pas na verblijf van vijf jaar op het grondgebied van de Republiek Polen. Tot die tijd moet ik het hiermee doen.”

Ik open mijn paspoort waarin een onooglijk wit papiertje zit wegge-moffeld. Op de voorkant prijkt de Poolse adelaar (zwart-wit geprint) en een rood stempeltje: mijn tijdelijke verblijfsvergunning. Hier hebben ook EU-burgers deze nodig.

De blondine neemt het van me

aan, vouwt het papiertje open en controleert. Het lijkt in orde. Zoals ook mijn gemeentelijke inschrijving in orde is en mijn bankrekening. Die laatste was trouwens een stuk sneller geregeld dan dit. Hier moest ik na de eerste keer te-

rugkomen, omdat ze allerlei documenten van me wilden hebben.

De dame stapelt mijn papieren bijeen en geeft ze terug. Na een klik op de muis loopt ze naar een achterkamer. Ik hoor een printer zoemen. Ze komt terug met een pak papier in handen. Het is een contract, in drievoud uitgeprint. Of ik even wil tekenen.

Ik blader er snel doorheen. Op de laatste pagina zet ik een krabbel. Met wat een triomfantelijke blik in mijn ogen moet zijn geweest, schuif ik de papieren van mij af. De dame in zwart glimlacht voor het eerst. En ze schudt haar hoofd.

„Nee meneer. U dient iedere pagina te ondertekenen, met datum en volledige naam.”

Vragend kijk ik haar aan. „Dat zijn de voorschriften. Anders kunt u bij een conflict theoretisch zeggen dat u een bepaalde pagina van het contract niet hebt gelezen.”

Ik slaak een zucht en ga terug naar de eerste pagina. Blad voor blad, 27 pagina’s lang, schrijf ik mijn naam. Mijn klacht dat dit absurd is, wordt met de pagina luidder. De vrouw (haar glimlach is inmiddels weer verdwenen) kijkt wat om zich heen. Ze negeert me nu volledig.

Eenmaal klaar heb ik een beetje spierpijn in mijn schrijfarm. Met een zucht schuif ik het stapeltje opnieuw naar haar toe. Ze neemt het aan, maar haar blik verraadt dat er nog iets aan zit te komen.

„Het moet in drievoud en onze kopieermachine is kapot”, zegt ze. De andere twee, identieke stapeltjes liggen al voor haar. Hoewel ze niet kunnen praten, voel ik me alsof ze naar me grijnzen.

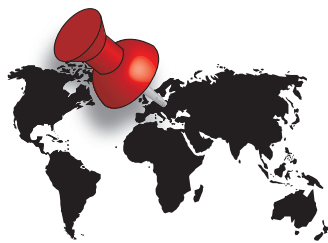
Eenmaal buiten doe ik wat anti-muisarmoefeningen. Het is geregeld: ik hoef niet meer pre-paid te bellen, nu heb ik uiteindelijk een abonnement voor een mobiele telefoon.



STANDPLAATS

POLEN

door Michiel van Blommestein



De metro der metro’s is 150 jaar oud

‘Een milde vorm van marteling’, zo beschreef de Britse krant The Times een ritje op de net geopende Circle Line van de London Underground. Deze maand rijdt de moeder aller metro’s 150 jaar rond.

door Koen Verhelst

In 1863 reed een stoomtrein onder Londen door, de eerste ondergrondse spoorlijn ter wereld. Het was uiteraard een revolutionaire gebeurtenis, weet de Britse schrijver Mark Ovenden. Hij is specialist op het gebied van metro’s en schreef onder andere het boek *Metrokaarten van de wereld*. Door een koninklijk verbod mochten er geen spoorlijnen door de stad getrokken worden, maar er waren wel overal stations langs de randen van Londen: Kings Cross, Euston, Victoria. „In Manchester werden mensen uit hun huis gezet om spoorlijnen door de stad te leggen. Dat wilde men in Londen niet en dus moest men ondergronds om de stations te verbinden”, vertelt Ovenden.

Een metroritje toentertijd was inderdaad - zoals *The Times* schreef - geen fijne aangelegenheid. „Toen de Londense metro een paar weken open was, begonnen de tunnels al te stinken van de rook, moesten ze nog meer schoorstenen boren naar de straat.”

Veel Europese steden kenden het probleem van kopstations die slecht verbonden waren. Boedapest (eerste metro op het Europese vasteland), Parijs, Madrid en Barcelona keken allemaal de kunst af van Londen.

Londen begon met een handvol witbetegelde stations om deze lichter te maken. „Vervolgens bouwde Parijs een heel stelsel met alleen witte stations en werd het bekend als ‘de witte tegeltjesmetro’, terwijl Londen eigenlijk eerder

was. Op haar beurt heeft Londen met de laatste nieuwe Jubilee-lijn weer veel van Hongkong ‘gepikt’ door lichte en ruime stations te bouwen”, zegt Ovenden.

Decennialang waren metrostelsels berucht om de criminaliteit. „Bijna elke stad met een metro heeft een periode gekend waarin veel te weinig geïnvesteerd werd. Inmiddels steekt ieder nadenkend bestuur geld in stadsvervoer.”

Zo is de metro hier en daar veranderd van stinkhol tot toeristische attractie. Een ritje in de Moskou metro is voor buitenlanders verplichte kost. Stations, zoals Majakovskaja, zien eruit als ondergrondse kathedralen.

Nog iets dat de hele wereld overging: de bekende Londense metrokaart. Het diagram is een vinding van technisch tekenaar Harry Beck.

Voordat zijn werkgever, London Underground, de kaart in 1933 met knikkende knieën aan het publiek uitdeelde, was elke metrokaart gebaseerd op het bovengrondse stratenplan.

Onnodig, vond Beck. Je hoeft alleen maar te weten hoe je van het ene station naar het andere reist. Dus rechte lijnen en felle kleuren. De kaart was een succes, maar Beck kreeg tijdens zijn leven weinig erkenning. Sinds Becks dood is de kaart legendarisch. Tientallen steden ter wereld hebben vandaag de dag een metro. Van Sjanghai tot Buenos Aires.



reageren?

spectrum@depersdienst.nl

illustratie Mark Ovenden en Adam Foale



De oudste

Als je in het Victoriaanse buurtje van Sherlock Holmes de Underground ingaat bij Baker Street-station, betreed je 's werelds oudste ondergrondse treindienst. Vanaf dit station in **Londen** vertrok in 1863 de eerste *tube*, zoals hij in de volksmond heet. Toen was de *tube* voorbehouden aan de welgestelden, tegenwoordig vind je er een dwarsdoorsnede van de Londense bevolking. Jonge mannen, strak in pak, scholieren, in uniform en gepoetste schoenen. Een man voert, druk gesticulerend en lachend, een gesprek met een medepassagier. De grappen rollen in Cockney, het accent van oost-Londen, door de trein. De trein dendert langs het antieke Great Portland Street-station en het hypermoderne Euston Square op weg naar Kings Cross St Pancras; een doolhof van tunnels en gangen waar duizenden mensen zich door de toegangspoortjes wurmen. Je hoort Frans, Vlaams en Nederlands. Vanaf dit station vertrekken de toeristen met de Eurostar naar Brussel en Parijs. Ze hebben hun roze, kartonnen kaartje in de hand. Londenaren gebruiken de Oystercard, vergelijkbaar met onze OV-chipkaart. **Michiel Willems**



De langste

In **Sjanghai** woedt elke paar minuten een ondergrondse strijd. Elke keer als een metro een station binnenrijdt, maken de honderden wachtenden zich op voor het gevecht om een zitplaats. Niets wachten tot passagiers zijn uitgestapt; gewoon duwen om binnen te komen. Alleen de sterksten die op het beginpunt zijn ingestapt, zijn verzekerd van een zitplek. Toch werkt de ondergrondse in China's grootste stad gesmeerd. Dagelijks halen 6,5 miljoen reizigers hun chipkaart langs de toegangspoortjes om te verdwijnen via een van de dertien lijnen. Afhankelijk van de rit betalen ze tussen de 30 cent en 1 euro. De grotere stations hebben de allure van kleine luchthavens, met als recordhouder station Volksplein in het centrum. Daar spuwen onophoudelijk drie naast elkaar gelegen roltrappen horden passagiers uit die vervolgens door glimmende gangen van de ene naar de andere lijn lopen. Langs de wanden koffietenten, geldautomaten en broodjeszaken. Een paar stations verder hangen monteurs een nieuwe plattegrond van het metronetwerk op. Onlangs zijn er weer twee lijnen toegevoegd aan wat nu al het langste metronet ter wereld is. **Remko Tanis**



De stoffigste

Van de Saad Zaghloul metrohalte vlak bij mijn huis naar het Tahrirplein in **Cairo** is slechts één halte. Maar tot voor kort was het sneller én comfortabeler om te lopen. Sinds hier geregeld wordt gereld, zijn de meeste wegen rond het plein afgesloten en is de metro de beste optie. Net als vrijwel alles dat met vervoer te maken heeft in Cairo, lijdt ook de metro aan permanente overbelasting. Ongeveer 4 miljoen mensen maken er dagelijks gebruik van. Het gedrang begint bij het loket, waar je een geel kaartje koopt voor 1 Egyptische pond, oftewel 1 eurocent. De toegangspoortjes zijn bijna allemaal stuk. In plaats daarvan worden kaartjes gecontroleerd door breed lachende en altijd rokende ambtenaren. Op de wanden van het station zijn politieke leuzen geschreven; tegen Mubarak, tegen het leger en inmiddels ook tegen de moslimbroederschap. De mensenmassa lijkt die kretten niet meer te zien. Onder het Tahrirplein stap ik uit en slof over het stoffige perron. De metro zet zich weer in beweging. Kleurrijke hoofdhoekjes in de coupés die gereserveerd zijn voor vrouwen, zoeven voorbij. **Dirk Wanrooij**



De antiekste

Een jochie knijpt zijn neus dicht als metro D het station Callao nadert. Een penetrante poeplucht, veroorzaakt door een lekkende riolering, walmt door de openstaande raampjes naar binnen. Welkom in de ondergrondse van **Buenos Aires**, door de bevolking *el subte* genoemd. Ondanks de soms onprettige luchtjes is het vervoermiddel erg populair. Het is snel, relatief comfortabel en goedkoop. Eén ritje kost 2,50 peso, ongeveer 30 eurocent. Vóór het jaar 2000 kocht je kleine aluminium muntjes, tegenwoordig een plastic rittenkaart met magneetstrip of een oplaadbaar paars-groen SUBE-pasje (*sube* betekent 'Stap in'). Het pasje is ook te gebruiken in de bus. Via een tourniquet betreed je vervolgens het systeem van zes metrolijnen, vier van west naar oost, twee van noord naar zuid. De *subterráneo* van de Argentijnse hoofdstad viert dit jaar zijn 100e verjaardag en is daarmee de oudste van Latijns-Amerika. Droevig genoeg verdwijnen dit jaar de antieke houten wagons van de A-lijn. De *coches la Brugeoise* werden tussen 1911 en 1919 in België geproduceerd en deden sindsdien onafgebroken dienst. **Simon van Woerden**

