

FERRY NAAR DOVER

Soeverein, maar met een rouwrandje

Our Finest Hour! jubelde de krant *Daily Express*, nu het Verenigd Koninkrijk zich eindelijk 'bevrijd' heeft van de Europese Unie. Maar met duizend doden per dag bederft corona danig het feestje. 'Uiteindelijk telt alleen je gezondheid, niet de politiek.'

Filip Rogiers - foto's Fred Debrock



Truckers zonder formulier voor de aangifte van 'goederen voor douanevervoer' (MNR) mogen niet op de ferry naar het VK.

Niemand bezong het grauw van nieuwjaarsdag beter dan de Engelse band Madness in de song 'Grey day': 'In the morning I awake, my arms my legs my body aches. The sky outside is wet and grey. So, so begins another weary day.'

Popmuziek was altijd al het peper en zout van dit machtige eiland, maar vandaag – 1 januari 2021, 9.35 uur – komt er op de P&O-ferry Spirit of Britain helaas alleen kleffe muzak uit de boxen. Het water zwiëpt tegen de ramen van de boot die Calais uitvaart op weg naar 'de bij scheidsrechterlijke beslissing van 30 juni 1977 vastgestelde scheidslijn op het Continentale Plat tussen Frankrijk en

het Verenigd Koninkrijk'. Zo heet in officiële Europese documenten de grens tussen het vasteland en Groot Brittannië.

Daar, op het snijpunt van 48°10'00,00" noorderbreedte en 9°22'15,91" westerlengte eindigt sinds oudejaarsnacht officieel de Europese Unie en begint het soevereine Verenigd Koninkrijk. Sinds 1973, het jaar waarin de Britten tot de Unie (toen nog Europese Gemeenschap) toetraden, is de Spirit of Britain pas de tweede boot van P&O op het traject van Calais naar Dover om de Unie te verlaten. De eerste, de Pride of Kent, voer uit om 6.20 uur.

'Zwijg mij van het aantal stempels dat ik moest verzamelen, alleen al om vandaag de plas over te steken'
Cocos Catalan, pendelaar tussen Italië en VK

De boot is uitgestorven, het anders drukke casino op slot. De handvol passagiers, vooral truckers, die vanmorgen inscheepte, ondervond als een van de eersten wat de Brexit na vier jaar gepalaver écht betekent. Een lichtbord waarschuwt truckers dat ze vanaf 1 januari de boot niet op mogen zonder een MNR ofte een formulier ter aangifte van 'goederen voor douanevervoer'.

'Zwijg mij van de paperassen die ik de voorbije dagen heb moeten invullen en het aantal stempels dat ik moest verzamelen, alleen al om vandaag de plas over te steken', zegt Cocos Catalan, die al jaren pendelt tussen Italië en het VK.

Kamelenbeet

Dat er een nieuwe, of eigenlijk oude (want pre-Unie-)tijd aanbreekt, ondervond ook wie met de personenwagen de oversteek maakt. Onze koffer wordt tot twee keer toe geïnspecteerd: eerst door de Franse, dan door de Britse politie. De controles zijn pittig, de vragensteller onvriendelijk. 'Voorlopig komt u er nog in met uw Belgische identiteitskaart', mort een vrouw vanachter haar spatmasker, 'maar breng de volgende keer toch maar uw reispas mee'.



Op de ferry is er maar een handvol passagiers aan boord, vooral truckers.

‘De Brexit is waanzin’, vertelt Ken O’Hara, een Noord-Ierse trucker met veel kilometers op de teller. ‘We keren nu terug naar de situatie zoals ik ze gekend heb vóór de douane-unie. Straks ga ik op dezelfde manier met pensioen zoals ik gestart ben, in de file.’

Voor Marian Mardani verandert er voorlopig nog niet veel. Hij woont in Londen en werkt in een stelplaats voor bussen. De job is saai – hij parkeert de bussen – en het loon karig. ‘Maar het is beter dan het Roemeense maandloon van 250 euro.’

De Roemeen keert terug van familiebezoek. ‘Ik speelde de kerstman’, zegt hij weemoedig. Hij mist ze nu al, zijn vader, zijn zus en vooral zijn dochter die in Roemenië is gebleven. ‘Ze komt twee keer per jaar, in juli en oktober, naar Engeland en ik tracht drie keer per jaar naar daar te gaan.’

*‘Kun je van een vooruitgang spreken als je teruggaat in de tijd?’
‘Angela Wilsoj, Britse vrouw*

Mardani heeft een groot stuk van Europa gezien. Niet omdat hij dat zo graag wilde, maar omdat het moest. ‘Halfweg de jaren negentig waren we van het communisme verlost, maar toen kwam de corruptie. Mijn ouders verloren hun job, ik was vijftien en moest van school af. Ik heb eerst vier jaar in de bouw in Turkije gewerkt, daarna had ik shitbaantjes in Roemenië. Vervolgens trok ik naar Spanje en Duitsland, waar ik dieren in het circus verzorgde’, vertelt hij. ‘Kijk’, zegt hij, terwijl hij een litteken op zijn voorarm toont. ‘Gebeten door een kameel.’

Toen Mardani zes jaar geleden in Engeland neerstreek, werkte hij eerst in een winkel die de klok rond open was, hij klopte er shifts van twaalf uur. Daarna kwamen de bussen. Zijn vrouw heeft zich bij hem in Londen gevoegd, daarna ook een broer. Ze wonen nu samen op een krap appartement, betalen 1.200 pond huur, ‘energie en wifi niet meegerekend’.

Het zal nog slechter worden voor het weer beter wordt, vreest Mardani. ‘De Brexit is voor niemand goed. Niet voor de Britten, niet voor jullie. Ik zie maar één voordeel: jullie zullen niet langer migranten naar ons kunnen sturen. Ik weet het, ik ben er zelf ook een en ik veroordeel niemand, maar de jongste jaren kregen we toch veel mensen met slechte bedoelingen over de vloer.’

Besmeurde kliffen

De ferry begint aan de laatste van de 37 kilometers van het Nauw van Calais, de witte kliffen komen in zicht. ‘Ze zijn allang niet meer wit’, lacht trucker Ken O’Hara. ‘Besmeurd, zoals het Britse blazen.’

Bij het buitenrijden van de haven controleert de politie of wie het eiland wil verlaten, een negatieve covidtest kan voorleggen. Er staan vandaag meer journalisten dan reizigers aan de post. Dover is een lege stad, de files die hier vorige week nog stonden nadat Frankrijk de grens had gesloten om de Britse variant van het sars-CoV-2-virus buiten te houden, zijn opgelost. In de straten zie je meer meeuwen dan passanten. Dat heeft alles met corona te maken. Dover is, zoals heel Kent, risicozone 4 en is in lockdown. Alleen voedingswinkels zijn open, contacten buitenshuis zijn beperkt tot één persoon. Het houdt de Britten vandaag meer bezig dan de Brexit.

