

Sonntag, 14.06.:

Um fünf Uhr klingelt der Wecker, es fängt gerade an zu dämmern. Nici merkt an, dass es draußen ganz schön gepfeifen hat (und manchmal, in den Böen immer noch pfeift). Langsamer als in den letzten Tagen schälen wir uns aus den Kojen und starten ein kleines Körperreinschiff, wohl auch als Katzenwäsche bekannt.

Dann setzt Nici Kaffee- und Teewasser auf und schmiert uns ein paar Brote für die Reise. Während ich am liebsten herzhaft frühstücke, ist sie lieber Joghurt mit ein paar frischen Beeren und ein Brot mit Frischkäse und Ruccola.

Die brandaktuelle Wettervorhersage hat sich kaum verändert; sie ist sogar noch etwas günstiger geworden. Statt der gestern noch mit maximal 32 Knoten angesagten Böen sind es jetzt nur noch 28 Knoten, immerhin aber auch noch sieben Windstärken. Da der Wind jedoch aus Nordwesten wehen soll (und auch tut) wird wahrscheinlich nur das erste Stück aus dem Hafen raus eklig werden.

Um kurz nach sechs steht Peter vor dem Schiff und bietet uns Hilfe beim Ablegen an, die wir gern annehmen. Glücklicherweise ist die Box hinter uns leer, was das Drehen in der nur zirka zwölf Meter breiten Boxengasse erheblich erleichtert. Um überhaupt drehen zu können, muss man Bug und/oder Heck ein Stückweit in eine andere Box stecken. Der Hafenmeister achtet darauf, dass nicht zwei lange Boote direkt gegenüber liegen.



Ablegen in Dünkirchen...

Wir drehen noch ein paar langsame Runden im östlichen Teil der Marina, die Nici zum Aufklaren des Decks nutzt. Erst nachdem alles seeklar ist, biegen wir in den Vorhafen und dann Richtung Hafeneinfahrt ab, wo eine ordentliche Welle steht.

Trotz 2.000 Umdrehungen, die bei glattem Wasser für sechseinhalb Knoten Fahrt reichen würden, bleiben wir in den Wellen manchmal stehen. Zum Glück können wir bald durch den Wind gehen, abfallen und die Genua im zweiten Reff ausrollen. Auch mit dieser kleinen Besegelung läuft die „NYALA“ am Wind sechseinhalb bis sieben Knoten, damit sind wir sehr zufrieden.

Nici hat in der letzten Nacht – vielleicht wegen der starken Böen, die sie besorgt haben – schlecht geschlafen und ziemlich viel Blödsinn geträumt. So sind wir mit dem Boot eine verschneite Bergstraße hinaufgesegelt. Deshalb schicke ich sie auf „Standby“, also mit Ölzeug und Rettungsweste, auf die Lee-Salonkoje. Binnen weniger Minuten ist sie im Tiefschlaf. Gut so, es wird wohl ein langer Tag werden, über den der Wind immer weiter abflaut.

Zuerst rolle ich die Genua ganz aus, dann bereite ich das Groß im ersten Reff zum Setzen vor. Lazyjacks in Lee noch vorn gebunden (damit sich das Achterliek nicht darin verfangen kann) ist einfach, bei anderthalb Meter Welle das Fall am ca. 2,50 m hoch über dem Deck befindlichen Kopfbrett anzuschäkeln ist schon ein etwas anspruchsvolleres Unterfangen.

Als ich das Segel gerade setzen will, frischt es kurzzeitig wieder auf neunzehn Knoten auf. Also warte ich damit lieber noch, bis Nici ausgeschlafen hat. Eine halbe Stunde später geht dann auch das Groß hoch, was nach einer weiteren Stunde ausgerefft wird. Wir haben nur noch zwölf bis 14 Knoten Wind, die dann leider auf neun bis zehn Knoten weiter abflauen. In der immer noch hohen Dünung machen wir nur noch viereinhalb Knoten Fahrt durchs Wasser. Über Grund sind es nur knappe drei Knoten, weil uns der Tidenstrom nun voll entgegenkommt.

Nach 51,5 geseelten Meilen rollen wir die Genua ein und werfen das Rütteleisen an. Damit lässt sich die Fahrt über Grund immerhin auf fünf Knoten steigern. Die Fahrt an der niederländischen und belgischen Küste entlang ist langweilig. Die Seebäder von Zeebrugge, Blankenberge, Oostende und Nieupoort sind zumindest von der Seeseite alle gleich öde. Riesige Betonburgen ohne jeglichen sichtbaren Charme.



Die „Skyline“ von Oostende

Während ich uns per Autopilot an den diversen Flachs vorbei manövriere, beschäftigt sich Nici mit den Einreisevorschriften für England. Das Visum haben wir ja schon elektronisch beantragt und auch erhalten. Es muss aber auch noch ein „Pleasure Craft Report“ nebst Reiseplan elektronisch eingereicht werden. Das werde ich dann im Hafen nach unserer Ankunft machen.

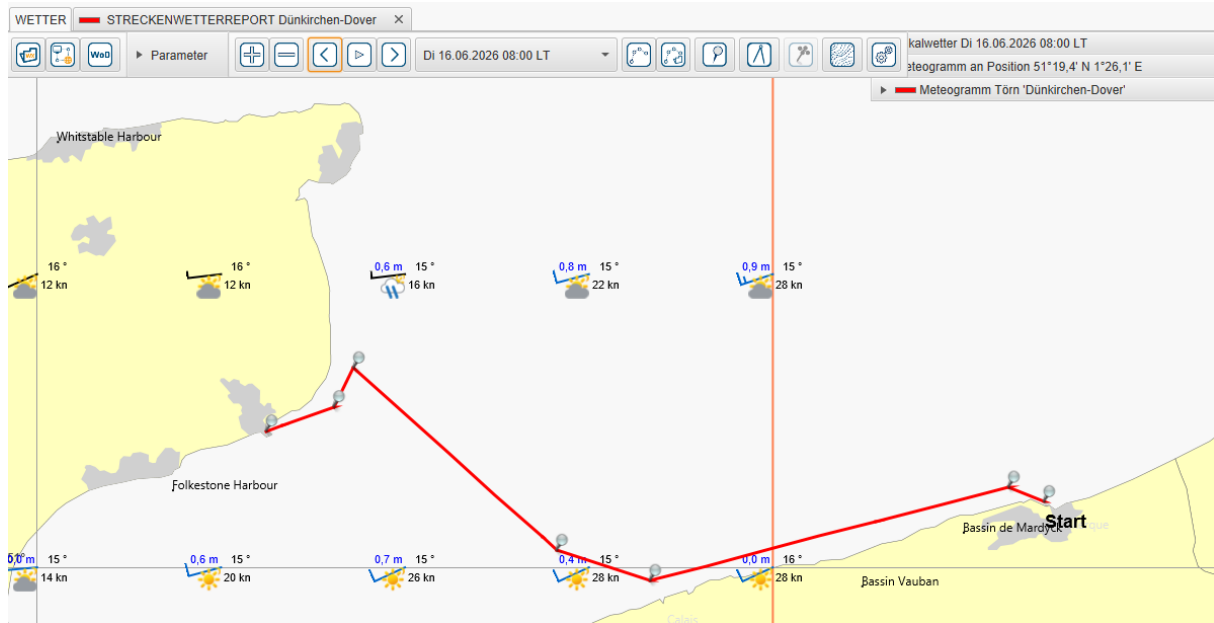
Viel blöder als der geforderte Formalismus sind allerdings die Einreisebestimmungen für England. Es ist (wie früher) immer noch streng verboten jedwede Form von Schweine-, Rindfleisch- und Milchprodukte nach England einzuführen.

Da fällt mir ein, dass mein in England gebürtiger Onkel Jim schon vor vierzig Jahren, als meine Oma ihrer Tochter zu Weihnachten ein Stück geräucherten Schinken geschickt hat (was nicht durch den Zoll kam oder von den Zöllnern selbst gegessen wurde), sagte: „Deutsche Schweine kommen nur bis Dover“. Noch heute frage ich mich, ob er sich der Zweideutigkeit seiner Aussage bewusst war.

Verdammter Mist! Wir haben unsere Kühlschränke und die Gefrierbox in Scheveningen gut mit genau diesen verbotenen Sachen gefüllt, weil die Preise für derartige Lebensmittel in England bis zu 60% höher als auf dem europäischen Festland sind. Es ist zwar nicht sicher, ob die Zöllner wirklich an Bord kommen, aber eine empfindliche Strafe und lange Debatten möchten wir in jedem Fall vermeiden. Also bleibt uns nichts anderes übrig, als gute Lebensmittel im Wert von mindestens hundertfünfzig Euro entweder wegzuwerfen oder – wenn wir im Hafen einen Interessenten finden- lieber zu verschenken.

Da Oostende so hässlich aussieht und wir es im Hellen auch noch bis Dünkirchen schaffen sollten, beschließen wir einfach weiterzufahren. Das trifft sich in gut, weil die Wettervorhersage für Montag noch Flaute, für Dienstagmorgen aber schon wieder frischen Südwest ansagt.

Zum Aufkreuzen eignet sich der Routenabschnitt von Dünkirchen nach Calais aber wegen eines stark befahrenen Fahrwassers und vieler Flachs in der Umgebung nur sehr bedingt. Deshalb wollen wir lieber dann morgen unter Maschine nach Dover fahren, statt wieder mindestens einen Tag in Dünkirchen festzuhängen.



Windvorhersage für Dienstagmorgen: Wind auf den Kopf, in Böen bis sieben Windstärken...

Gege 21:00 Uhr laufen wir in den Hafen von Dünkirchen ein. Nach etwas Suchen finden wir eine gute Box im Innenhafen des „Yachtclub de la Mer du Nord“. Nach dem Festmachen mache ich mich über den „Pleasure Craft Report“ her, gebe alle Boots- und Crewdaten ein, beantworte diverse Fragen zu den Einreisevorschriften und bin (noch) guter Dinge.

Nici soll derweil das Hafengeld online bezahlen. Da ihre Englischkenntnisse nicht so gut wie meine sind bittet sie mich um Hilfe, worauf ich ziemlich ungehalten reagiere. Den ganzen Tag habe ich mich auf die Navigation und alle Manöver konzentriert, habe sie versucht zu schonen und jetzt sitze ich über den verdammten Einreiseformalitäten für die Inselaffen.

Meine Ablehnung kommt nicht gut an, es gibt einen handfesten Steit, bei dem ich, sonst immer um sachliche Diskussionen und Contenance bemüht, fast ausraste. Ich fühle mich von ihr völlig zu Unrecht kritisiert, was umgekehrt aber genauso gilt.

Die Stimmung kippt völlig als ich dann die falsche Passnummer von Nici eingabe (wir haben jeder zwei Pässe mit, einen mit 32, und einen mit 48 Seiten). Nici ist zu „100 %“ sicher, dass wir auch für ihr Visum den 48-seitigen Pass genannt haben. Das stimmt leider nicht und ändern kann ich das nun auch nicht mehr.

Nici aus der Crewliste zu löschen und neu anzulegen geht auch nicht. Mal sehen, was uns nun morgen in Dover erwarten wird. Ich koche vor (eigentlich unberechtigtem) Zorn!

Meine Liebste ist um Frieden bemüht, hat inzwischen den verbotenen Proviant entsorgt, das Deck mit Süßwasser ab gespült und bietet nun sogar noch an, mir noch was zu Essen zu machen. Ich bin leider noch so wütend, dass ich selbst dieses Friedensangebot ausschlage. Sorry, Nici.

Montag, 15.06.:

Der Wecker sollte um sechs Uhr schellen, da war ich schon hellwach. Unser Streit ist mir die ganze Nacht hinterhergelaufen. Wieder mal ein blödes Missverständnis; zum Glück kommt das nicht häufig vor. Als sie meine Zahnbürste und die Druckwasserpumpe hört, wird auch meine Frau wach. Noch immer bin ich „angefressen“, auch weil ich kaum Schlaf hatte, wozu Nici aber nun gar nichts kann.

Einen Vorteil hat der „Beef“ jedenfalls: Wir legen schon um 06:15 Uhr ab, eine ganze Dreiviertelstunde eher als geplant. Als wir aus der Hafenausfahrt auslaufen, läuft der Strom schon mit einem guten Knoten mit. Das Meer ist glatt wie ein Ententeich, bei zwei Knoten Wind aus Südsüdost brauchen wir gar nicht erst über das Segelsetzen nachdenken.



Ein perfekter Regenbogen um kurz nach sieben am Morgen

Zufrieden brummt der Yanmar bei knapp 1.700 Umdrehungen vor sich hin, beim Steuern wechseln wir uns gegenseitig und mit dem Autopiloten ab. Schon um 09:30 Uhr laufen wir in das Verkehrstrennungsgebiet der Dover Strait von Süden ein. Die großen Dampfer kommen Schlag auf Schlag von Westen angebraust. Nici kredenzt mir zum Frühstück Steaks auf Toast, die konnten wir einfach nicht in die Mülltonne hauen. Kann man machen...



Rindersteak auf Toast zum Frühstück, damit wir die nicht wegwerfen müssen

Das AIS macht das Passieren einfach. Sollte uns eins dieser dicken „Bleche“ zu nahe kommen, schlägt unser Kartenplotter auf ziemlich nervige Art und Weise Alarm. Selbst nach dem Quittieren des Alarms piepst der blöde Kasten so lange weiter, bis die Gefahr definitiv vorüber ist.

Der Strom setzt die ganze Zeit mit zweieinhalb bis drei Knoten nach Westen, erst kurz vor der Hafeneinfahrt kentert der Strom und läuft uns mit zunächst einem, kurze Zeit später mit zwei Knoten hart entgegen.

Laut dem „Reeds Nautical Almanac“ müssen wir uns zwei Meilen vor der Hafeneinfahrt bei Dover VTS bzw. Dover Port Control anmelden. Eine Kabellänge vor der Hafeneinfahrt und nochmals im Innenhafen müssen wir erneut um Einfahrtserlaubnis in den Hafen bzw. in die Marina bitten.

Natürlich erfolgt der Informationsaustausch auf Englisch und wird äußerst höflich und korrekt abgewickelt. Wenn ich im Vergleich dazu an die deutschen Schleusenwärter in Brunsbüttel und Kiel denke, wird mir anders. Ein freundliches „Good morning Sailing Yacht NYALA, what is your intention???“ zaubert mir ein Lächeln ins Gesicht. So müsste das auch zu Hause sein.

Wir dürfen ohne Wartezeit in den Hafen einlaufen, alle ansteuerungsrelevanten Fragen werden höflichst, hilfsbereit und klar verständlich gegeben. Zumindest bei uns in Deutschland ist das eine eher löbliche Ausnahme.

Als wir an dem uns zugewiesenen Liegeplatz ankommen, winkt uns freundlich ein orange gekleideter Mann herbei, offensichtlich der Hafenmeister oder einer seiner Mitarbeiter. Unsere Leinen werden angenommen und ein ernstgemeint klingendes „Welcome to Dover“ ausgesprochen. Direkt daneben stehen zwei uniformierte Herren und eine uniformierte Dame, eine Abordnung vom Zoll.



Unsere restliche Butter wird zu köstlichen Shortbreads verarbeitet...

„Good morning Sir, welcome to Dover. Are you the yacht with the signal weapon on board?“ fragt der älteste der drei Zöllner. Ja, das sind wir. „Welcome on board“. Sehr freundlich und interessiert wird Nici nach unseren Reiseplänen befragt, während ich unter Deck den Waffensafe und die Signalpistole nebst Munition vorzeigen darf. Auch die Waffenbesitzkarte und

den Feuerwaffenpass möchten die Herren sehen. Mehrwertsteuernachweis? „Yes, if you have such a document, please show that to us, too“.

Es kommt ein nettes Gespräch mit den beiden Zöllnern in Gang, während die Dame lieber auf dem Steg wartet. Zwischendurch essen die Herren ein paar von Nici's eben erst gebackenen Shortbread-Keks, die auch von der Dame auf dem Steg über die Maßen gelobt werden. Nici hatte die Kekse nur gebacken, weil sie die Butter nicht auch noch wegwerfen wollte.

Für unseren (leider in Dünkirchen und zum Teil heute morgen auf See) weggeworfenen Proviant interessiert sich niemand. Da wir ja nun eine „saubere Weste“ haben, frage ich nach. Erstaunlicherweise kennen die Zöllner diese Regel gar nicht. Sie lachen sich halb scheckig über unsere Vorsicht und schauen dann sicherheitshalber nochmal in ihrer Dienstanweisung nach. Tatsächlich, da ist ja eine ganze Menge verboten, wundern sie sich. Und ja, auf das Einführen von Fleisch- und Milchprodukten stehen 5.000 Pfund Strafe...

Auch das Problem mit der falsch angegebenen Passnummer ist schnell gelöst. Zufrieden ziehen die drei Zöllner von dannen, nicht ohne noch einen leckeren Keks „for the way“ mitzunehmen. Wir sind baff! So eine angenehme Kontrolle habe ich noch nie erlebt.

Dass das keine Selbstverständlichkeit ist erfährt Nici kurze Zeit später. Ein anderer Deutscher hatte zwar ein Visum, hat aber vergessen, den schon ausgefüllten „Pleasure Craft Report“ an die Behörden zu übermitteln. Der Einhandsegler ist wohl gründlich gefilzt worden...

Im Hafengebäude werden wir wieder extrem zuvorkommend behandelt. Wenn wir irgendwelche Fragen haben sollten: „You are always welcome. Have a good time in Dover and a safe voyage..“ Da schmerzt das mit 60 € pro Nacht sehr hohe Hafengeld schon etwas weniger. Allerdings wird in der Marina auch deutlich mehr geboten als in den bisherigen Häfen.

Top moderne und blitzsaubere Sanitäreinrichtungen, eine piekfeine Steganlage und eine absolut sicher wirkende Anlage, die ringsherum eingezäunt und kameraüberwacht ist. Wifi, Wasser und Strom auf dem Steg ist natürlich ebenfalls inkludiert. Prima!

Wir machen einen Spaziergang ins nahe gelegene Städtchen Dover, um unsere Fleisch-, Wurst- und Käsevorräte wieder aufzustocken. Für einen 40l-Rucksack voll zahlen wir 104 Pfund, das sind etwa 120 Euro. Nici hatte es ja gesagt: England ist teuer...

Am Nachmittag muss ich ein wenig Schlaf nachholen, meine Süße macht sich zu den White Cliffs of Dover auf. Ich bin gespannt, was sie nach ihrer Rückkehr zu berichten hat...



Alte Gebäude an der Waterfront von Dover



Die berühmten „White Cliffs of Dover“

