

Unsere letztjährige Sommerreise führte uns durch Teile von Deutschland, der Niederlande, von Belgien, England und Frankreich.



Cream Tea und selbstgekochte Eier

Ein Reisebericht // Erich Koprowski

Unser Reisefahrzeug, ein Tandem mit Anhänger, bringt, bepackt mit unseren Utensilien, knapp 80 Kilogramm auf die Waage. Da heißt es, die Route möglichst so zu planen, dass Steigungen vermieden werden. Und so ging es von Köln aus erst einmal in Richtung Neuss, wo wir uns an der Trasse des Nordkanals entlang in Richtung Niederlande vorarbeiten wollten.

Der Nordkanal war ein im Jahre 1806 von Napoléon initiiertes Projekt zum Bau einer Wasserstraße zwischen dem Seehafen Antwerpen, der Maas und dem Rhein. Der Kanal wurde jedoch bis auf die Teilstücke von Neuss bis Neersen (NRW) und von Nederweert bis Beringe (Niederlande) nicht realisiert.

Wir folgten der Kanaltrasse über die „Fietsallee am Nordkanal“ bis Viersen und schwenkten dort in Richtung Schwalmthal ab. Am Hariksee bei Brüggen schlugen wir unser erstes Nachtquartier dieser Reise auf.

Über Roermond und Weert führte uns die weitere Route entlang der Zuid-Willemsvaart und dem Albertkanal nach Antwerpen. Der Albertkanal wurde 1930-39 angelegt und sollte als künstliche Wasserstraße die belgischen Städte Lüttich und Antwerpen verbinden, ohne das man dazu durch die Niederlande fahren musste.

Auf seinen knapp 130 Kilometern Länge wird das Kanalbett von Servicewegen der Schifffahrtsverwaltung begleitet, und diese Servicewege dienen heute überwiegend dem touristischen Radverkehr. Ähnlich den bei uns bekannten Flussradwegen lässt es sich dort unbekümmert radeln, und vor motorisiertem Verkehr ist man weitgehend sicher.

Antwerpen erreichen wir an einem frühen Nachmittag und beschließen, bereits jetzt Quartier zu machen und den Rest des Tages

zu einem Stadtrundgang zu nutzen.

Was dem Kölner die Schäl Sick, ist dem Antwerpener das Linkeroever. Die Frage ist nur: wie kommt man dahin? Während der Autoverkehr durch den Waaslandtunnel die Flussseite wechselt, gibt es für den Radverkehr weder eine Brücke, noch eine Fähre. Des Rätsels Lösung heißt Sint Annatunnel. Von 1931-33 erbaut, führt er ca. 30 Meter unter dem Flussbett der Schelde hindurch. Mittels eines riesigen Aufzugs, der auch unser Tandem samt Anhänger - immerhin gut 4 Meter lang - spielend aufnimmt, erreichen wir die Sohle des Tunnelstollens. Genau 572 Meter weiter befördert uns ein weiterer Riesenlift am Linkeroever wieder ans Tageslicht. Und wie im heimischen Köln haben wir von dieser „schäl Sick“ aus den besten Blick auf die Stadt.

Bei strahlendem Sonnenschein empfing uns Brügge, mit 117.000 Einwohnern die Hauptstadt der Provinz Westflandern. Die ganze Stadt lebt mehr oder weniger vom Tourismus, und bereits ab dem Morgen wälzen sich die Besucherströme durch die gut erhaltene und gepflegte Altstadt mit den sie durchziehenden Grachten. Dienten letztere früher hauptsächlich dem Warentransport und stellten die Verbindung zur Nordsee dar, so ist das heutige Ladegut der Grachtenboote massenweise Touristen. Dennoch sollte man sich eine Fahrt durch die Grachten gönnen und Brügge aus einer anderen Perspektive betrachten. Zu entdecken gibt's genug. Ein Kuriosum stellt dabei der aus Brüggener Spitze geklöppelte Stadtplan der Altstadt dar, der an einem der Grachtenufer in einem Stahlrahmen aufgespannt wurde.

Das erinnerte uns an unsere Wäsche, die hinter unserem Zelt auf der Leine hing...

Die Entfernung von Brügge bis nach Calais beträgt ungefähr 120 Kilometer. Bei unserem Einschiffen herrschte gerade Flut, und so mussten wir über eine ziemlich steile Rampe hinauf den Weg in den Bauch der Fähre bewältigen. Diese steile Rampe war auf jeden Fall ein guter Einstieg in die Verhältnisse, die uns in Süngland erwarteten. Nach der obligatorischen Erstversorgung mit Pfundnoten an einem Geldautomaten in Dover, führte uns der Weg zum Campingplatz über mehrere Kilometer steil bergauf. Der Lohn für derlei Mühe war ein wirklich atemberaubender Blick über den Ärmelkanal.

Die Flussläufe in den South Downs – welcher irreführender Name für unsere Reisegegend – verlaufen in tiefen Einschnitten in Nord-Süd-Richtung und münden in den Ärmelkanal. Da wir uns weitgehend parallel zur Küstenlinie bewegten, bedeutete dies ein stetiges Auf und Ab, oder: Runter ins Flusstal, rauf aus dem Flusstal. Welche Wonne, als wir die Romney Marsh und die Walland Marsh erreichten, die zusammen eine endlos scheinende Ebene aus Schwemmland bilden, an deren westlichem Ende Rye, unser Tagesziel, liegt.

Rye gehört zu den Cinque Ports, einer wirtschaftlichen Allianz südgenglischer Seehäfen, die bereits vor der normannischen Invasion vor 1066 bestand. Die Häfen der Cinque Ports mussten bei Bedarf der Krone Schiffe und Besatzungen zur Verfügung stellen, da England damals noch nicht über eine ständige Marine verfügte. Im Gegenzug erhielten die Städte weitgehende Rechte, so z.B. die Gerichtsbarkeit über ihre Seeleute.

Die Kleinstadt Rye mit ihren etwa 4600 Einwohnern verfügt über ein gut erhaltenes mittelalterliches Stadtbild und zieht damit jedes Jahr zigtausende Besucher in ihren Bann. Wer sich bei all den Besichtigungen eine Pause beim Tee gönnen will, der muss sich allerdings beeilen. Die „Tea-Rooms“ schließen in England in der Regel bereits um 16 Uhr!

Cream Tea besteht aus Clotted Cream (steif geschlagene Sahne, fast schon mit der Konsistenz von Butter), Strawberry Jam (Erdbeermarmelade), Scones (eine Art mürber Brötchen mit Rosinen) und natürlich einer Kanne Tee. Dazu gibt's die gleiche Menge an heißem Wasser, um einen zweiten Aufguss produzieren zu können.

Der nächste Tag brachte einen anstrengenden Aufstieg nach Crowborough im Landesinneren mit sich. Es war mal wieder Zeit für einen Washtag, ein zusätzlicher Ruhetag

konnte auch nichts schaden, und so buchten wir drei Übernachtungen.

Den „Trocknungstag“ nutzten wir zu einem Besuch in Royal Tunbridge Wells. Der Kurort mit 45.000 Einwohnern liegt im äußersten Westen der Grafschaft Kent, nahe der Grenze zu Sussex.

„Chalybeate Spring“ heißt die stark eisenhaltige Quelle, die 1606 von Dudley, Lord North, entdeckt wurde. Seine Glanzzeit als Kurort erlebte Tunbridge Wells in der Mitte des 18. Jahrhunderts, als man an die medizinische Wirksamkeit der Heilquelle glaubte. Wir waren neugierig und ließen uns für 50 Pence von einer historisch gewandeten Dame eine Kelle des gesunden Wassers direkt aus der Quelle kredenzen.

Gesundheitseffekt hin oder her - wir bleiben lieber beim Cream Tea... Den nahmen wir anschließend zu den Klängen eines Freiluftkonzertes einer Bigband auf der „The Pantiles“ genannten Kurpromenade ein. Die Bezeichnung stammt von der ursprünglichen Bepflasterung der Fläche im Jahre 1700 mit viereckigen Tonziegeln, eben den „Pantiles“.

Kein Aufenthalt in Großbritannien ohne wenigstens eine Übernachtung in einem B&B (Bed and Breakfast), der Unterkunft in einem Privatquartier. Bevor wir die Insel verließen, wollten wir noch unserer persönlichen Tradition folgen. Nirgendwo sonst kommt man so hautnah in Berührung mit John Doe, dem englischen Pendant von Otto Normalverbraucher. Als Ort des Geschehens hatten wir uns Lewes ausgesucht, ein 16.000 Einwohner zählendes Städtchen in East Sussex.

Als wir am Nachmittag in der Tourist Information vorsprachen, teilte uns die freundliche Dame am Tresen mit, dass es in der ganzen Stadt kein einziges freies B&B-Bett mehr gebe. Da bliebe uns nur noch, es in einem Pub zu versuchen, sie könne uns „The Dorset“ empfehlen.

Das Zimmer in dem uralten Haus war erwartungsgemäß gemütlich, und es fehlten auch nicht die „tea making facilities“, Gerätschaften zum Aufbrühen von Kaffee oder Tee, einschließlich der dazu nötigen Zutaten.

Am Abend besuchten wir den Biergarten des Pubs, in dem vor allem Bier aus der lokalen Brauerei Harvey konsumiert wurde. Man holt sich sein Pint oder Halfpint beim Barman an der Theke ab, gezapft wird schaumlos und randvoll, gezahlt jedes Mal direkt an Ort und Stelle. Kreditkarten in Form von Bierdeckeln gibt's nicht. Hat man es dann ohne groß zu



Antwerpen: Stadtsicht vom Linkeroever aus



Brügge: Stadtplan aus Spitze



Brügge: Begijnhof



Antwerpen: Altstadt mit Turm von St. Jan



Dover: White Cliffs



Rye: Straßenzug



Royal Tunbridge Wells: The Pantiles



Royal Tunbridge Wells: Platzkonzert



Wasser aus der Quelle



Lewes: Straßenzug

Lewes: Blick durch ein Burgfenster auf die Stadt



Sonnenuntergang über Newhaven



Brighton: Royal Pavilion



Brighton: Blick über den Pier auf die Stadt



Dieppe: Altes Gerät



Seaford: Seven Sisters



Béthune: Marktplatz mit Belfried



Gent: Häuserfront am Graslei



schlabbern bis zu seinem Tisch geschafft, gilt die Asterix-Maxime: „Trink deine Cervisia, bevor sie kalt wird.“

Das Frühstück am anderen Morgen entsprach voll und ganz unseren Erwartungen: Früchte, Müsli, Milch, Toast, Orangenmarmelade, in Butter geröstete Weißbrotscheiben, Bratwürstchen, kross gebratener Speck, Spiegelei, gebratene Tomate, und alles triefte vor Fett – herrlich! Dazu Orangensaft sowie Tee bis zum Abwinken.

Vor der Überfahrt nach Frankreich stand noch ein Besuch in Brighton auf dem Programm. Brighton ist das größte und bekannteste englische Seebad und verfügt über zwei Piers: Der 1899 erbaute Brighon Pier geriert sich als großer Jahrmakkt mit Karussells, Ständen und Achterbahn. Der bereits 1866 erbaute West Pier ist seit 1975 geschlossen, seine Renovierung wurde immer wieder verschoben. Mittlerweile ist der mittlere Teil des Piers bereits völlig im Meer versunken.

Seinen Zenit als mondäner Badeort, an dem der Blut- und Geldadel ab der Mitte des 18. Jahrhunderts bis zum Beginn des Victorianischen Zeitalters den Winter verbrachte, hat Brighton längst überschritten.

Eine bekannte bauliche Hinterlassenschaft aus jener mondänen Zeit stellt der Royal Pavilion dar, den Georg IV., damals noch Prince of Wales, 1815-1822 erbauen ließ. Er hatte ein Faible für alles Orientalische und nahm sich die Mogulpaläste in Indien als Vorbild. Nach seinem Tod nutzten seine Nachfolger den Bau jedoch kaum noch. Bereits 1850 verkaufte ihn die Krone an die Stadt Brighton, die seither große Anstrengungen unternommen hat, um den Royal Pavilion originalgetreu zu erhalten.

Spätestens seit der Invasion der Alliierten am 6. Juni 1944 wissen wir, dass es nicht immer einfach ist, in der Normandie zu landen. An unserem persönlichen D-Day sollten wir uns um 8.30 im Fährhafen von Newhaven einfinden, um uns für die Überfahrt nach Dieppe einzuschiffen. Pünktlich standen wir im Fährbüro, nur um dort zu erfahren, dass das Schiff einen Maschinenschaden hatte und sich die Abfahrt bis 12.30 Uhr verzögern würde.

Wir vertrieben uns die Zeit mit einer Ortsbesichtigung in Newhaven, und zwar dort, wohin sich wohl nie ein Tourist verläuft. Für 1,30 Pfund bestellten wir uns in einem Tea-Room eine Kanne Tee und schauten in der kleinen Fußgängerzone dem Treiben der Einheimischen bei der Erledigung ihrer täglichen Besorgungen zu.

Im Fährhafen wurde derweil die „Seven

Sisters“ startklar gemacht. Kurz nach der Ausfahrt tauchte dann die namensgebende Kreidelfensenformation, quasi als Abschiedsgruß, aus dem Dunst über dem Meer auf. Bei sonnigem Wetter genossen wir die Überfahrt im Liegestuhl auf dem Achterdeck, hatten aber bald den Eindruck, dass das Schiff immer langsamer wurde. Da erfolgte auch schon die Durchsage über Lautsprecher, dass der Maschinenschaden wohl doch nicht endgültig behoben worden war und sich die Fähre nur mit halber Kraft fortbewegen könne. So wurden aus den geplanten vier Stunden für die Überfahrt deren sechs.

Gegründet wurde Dieppe um das Jahr 900 von Normannen und der Name Dieppe hat den gleichen germanischen Ursprung wie das englische Wort Deep für Tief. Es bezieht sich auf die natürliche Hafeneinfahrt des Ortes, der für den Seehandel schon immer ideal war. Bis zum heutigen Tag ist Dieppe ein wichtiger Fischerei-, See- und Yachthafen, letzterer mit über 500 Liegeplätzen.

Nach einer kurzen Stadtbesichtigung nahmen wir anderntags die erste Etappe der Heimfahrt unter die Räder. Nachdem wir die letzten Häuser von Dieppe passiert hatten, stießen wir in Arques-la-Bataille auf die ersehnte „Avenue Verte“ (Grüner Weg) - eine stillgelegte Bahnstrecke, auf der wir genussvoll verkehrsfrei und steigungsarm unserem Tagesziel Neufchâtel-en-Bray entgegenradelten. Leider mussten wir am nächsten Tag die Avenue Verte verlassen, um Kurs auf Béthune an der französisch-belgischen Grenze zu nehmen. Als wir wieder einmal im kleinsten Gang die Steigung aus dem Flusstal nahmen, fiel einem älteren Franzosen, der gerade vor seine Haustür getreten war, vor Erstaunen beinahe die Morgen-Gauloise aus dem Mundwinkel. „Nous sommes la tête de tour de France!“ („Wir sind die Spitze der Tour de France!“) keuchte ich ihm entgegen. Worauf er nach einer Schrecksekunde spontan Beifall klatschte, bis wir außer Hörweite waren.

In Béthune entschlossen wir uns mangels Campingplatzes zu einer Übernachtung im Hotel. Wir mieteten uns im „Le vieux Beffroy“ („Der alte Belfried“), direkt gegenüber seinem Namensgeber, ein und buchten auch gleich noch das Frühstück mit dazu, vor allem, weil es als „Buffet“ angekündigt war.

Nun sind französische Hotelfrühstücke ja eher berüchtigt als berühmt. Wir lernten jedenfalls am Morgen eine neue Variante kennen. In Körbchen lagen zweierlei Croissants zur Auswahl, ein Drehkabinett enthielt verschiedene Portionspackungen mit Marmelade, es gab

