

## LEL 2017: Fünf Tage im Sommer - Ein „brutales“ Abenteuer

Bericht von Georg ([georg.maas1967@googlemail.com](mailto:georg.maas1967@googlemail.com))

### A. Prolog

Seit 2007 fahre ich Brevets. Damals bin ich durch einen Artikel in der „Tour“ darauf aufmerksam geworden. In der April Ausgabe als Preview auf „PBP2007“. Wie sich später herausstellte, einen Monat später als geplant. Das führte dazu, dass alle 200er Strecken schon durch waren. Mein Debüt gab ich dementsprechend auf einem 300er bei Christian (von dem ich an diesem Tag viel über die Langstreckenfahrerei gelernt habe, er ist viel zu früh von uns gegangen!) in Wolfenbüttel. Letztendlich wurde nichts aus PBP. Weder in 2007 noch später. Es dauerte 10 Jahre, bis ich am Start eines der „Monumente“ stehen würde: London-Edinburgh-London 2017.

Der Entschluss reifte in 2015. Die Familie gab grünes Licht. Den Startplatz bekam ich bereits bei Erstvergabe von 400 Startplätzen. So konnte ich mich in aller Ruhe vorbereiten. Der Plan war, in 2017 die komplette Brevetserie zu fahren, zusätzlich einen 1000er. Es sollten etwa 4500km auf der Uhr sein, bevor es am 30. August in London los gehen würde. Terminbedingt wurden es dann 200km, zweimal 400km und 600km. Bis auf einen 400er, Ostfalen, alle Brevets in Berlin-Brandenburg. Den 1000er in Bayern konnte ich nicht fahren. Der wäre am Donnerstag direkt nach dem Wind-600er (im Nachhinein war diese Erfahrung ein großes Glück) in Berlin gewesen. Das war doch ein wenig zu üppig. Stattdessen habe ich noch ein paar 100km und 200km Fahrten eingeplant. Beine und Sitzfleisch waren vorbereitet. Zudem konnte ich die Ausrüstungsfrage in Ruhe ausprobieren. Ich fand sehr schnell zur Apidura Lenkertasche (wasserdicht, 14Liter). Da passt alles rein, das Gewicht vorne balanciert das Rad optimal, alle Lenkerpositionen greifbar, schneller Zugriff auf den Inhalt. Darin ein paar Arm- und Beinlinge, Regenhose- und Jacke, GripGrabs, wasserdichte Handschuhe, Mütze, ein paar Beutel Maltodextrin, Supernova Airstream, die lange Jacke immer griffbereit unter den Gummizügen auf die Tasche geschnallt. Dazu noch eine kleine Satteltasche von Specialized für den Kleinkram. Externer Akku, Papiere, Ibus für Notfälle, Feuchttücher, Zahnbürste, Duschgel. Von der Tasche merkt man beim Fahren gar nichts. Für den Elektrokram (B+M USB Werk) noch eine Oberrohrtasche mit kleiner „Owl Eye“.



Einsatzbereit vor dem Motel

Zusätzlich zur Vorbereitung des Körpers und des Rades hatte ich mir zur mentalen Vorbereitung die Dokumentation von Damon Peacock über LEL 2013 bei Vimeo

angeschaut und auch sonst alles verschlungen, was ich an Blogeinträgen, Berichten, Fotos etc. im Internet finden konnte. Meine Vorfremde stieg von Lektüre zu Lektüre und endlich wollte ich das alles auch selbst Erleben. Unvergessen auch einige Interviews mit ehemaligen Teilnehmern: Auf die Frage an Klaus beim 600er, wie LEL denn so sei (ich wußte, dass er 2009 schon gefahren war), bekam ich als Antwort ein einfaches: „brutal!“. Er sollte Recht behalten.

Am 29. August bin ich dann morgens von Leipzig mit dem Flieger nach London. Dann noch einmal eine gute Stunde mit der U-Bahn zur Haltestelle „Debdon“. Vor der Station habe ich mein Rad zusammenggebaut und dort begegneten mir auch die ersten Mitfahrer. Die meisten schon wieder auf dem Weg vom Check-In zur Unterkunft irgendwo in der Stadt. Die letzten 2,5 km zum Start (eine Schule in Loughton, im Nordosten von London) fuhr ich mit dem Rad. Dort bekam ich gleich einen ersten Geschmack auf den Linksverkehr. Besonders an Kreuzungen und Kreiseln sehr gewöhnungsbedürftig. So richtig anfreunden konnte ich mich damit auch in der kommenden Woche nicht. Und es fing an zu regnen. Ein schöner, leichter englischer Landregen.

Am Startort selber dann eine Schrecksekunde am Check in. Weder mein Name, noch meine Startnummer, noch irgendetwas von mir war dem Rechner bekannt! Ich konnte mich auch nicht mehr einloggen. Zum Glück hatte ich die Meldebestätigung von der Erstanmeldung und Danial Webb, einer der Organisatoren machte dann den Start möglich. Ich bekam eine händische Startnummer und das Stempelbuch eines anderen Teilnehmers. Aber ich konnte starten.

## B. Die Prüfung

Tag 1 – Sonntag 30.07.2017

Nach zwei Ale und einer erholsamen Nacht in einem Motel in der Nähe des Starts, konnte ich erst einmal ausschlafen. Gestartet wird ab 5 Uhr morgens. Alle 15 Minuten eine Gruppe. Ich will mit der letzten Gruppe um 16 Uhr raus. Zudem hatte ich mir vorgenommen, als letzter Fahrer über die Startlinie zu fahren. Das gibt mir eine gewisse Ruhe, wenn alle schon weg sind. Bei den Brevets in Berlin habe ich das auch so gemacht. Zudem hatte ich gelesen, dass sich trotz der gestreckten Startzeiten das Feld irgendwann zusammenschiebt (der sog. „bulke“). Dann treffen sich plötzlich an einer Kontrollstelle 500 Randonneure zum Essen und schlafen. Da will ich nicht mit dabei sein. Lieber in Ruhe dahinter fahren. Als „Strategie“ habe ich mit zurecht gelegt, die erste Nacht auf jeden Fall durchzufahren und mich immer nur dann hinzulegen, wenn ich wirklich müde wäre. Das konnte auch irgendwo draussen sein. Die Rettungsdecke hatte ich eingepackt. Hatte sich bisher bei den Brevets bewährt.

Das Wetter ist herrlich. Sonne-Wolken-Mix. Warm aber alles andere als heiß. Starker Wind aus Süd. Nach einem Mittagessen in der Kleinstadt Epping fahre ich gegen 13 Uhr zum Start. Ausgerechnet entgegen der Richtung, aus der laufend gestartete Fahrer kommen. Ich wünsche allen viel Glück. Eine sehr herzliche Atmosphäre. Im Startbereich treffe ich Frank und Andy. Bekannt von den Brevets in Berlin und Ostfalen. Beide starten vor mir.



Vor der Schule in Loughton

(Foto:Andy)



Letzte Gruppe, 16:00 Uhr

Unmittelbar vor dem Start wird der Strichcode der Stempelkarte eingescannt. Das sollte sich an jeder Kontrollstelle wiederholen (bei mir halt händisch, weil ich das Buch eines anderen Starters hatte). Damit sind alle Zeiten an allen Kontrollen im Internet sichtbar. Um Punkt 16.00 Uhr geht es los. Offenbar war ich nicht der Einzige der auf die Idee gekommen war, als letzten Starter die Linie zu queren. So fahre ich letztlich mit Luigi aus Italien gemeinsam über die Startlinie. Wir sind die letzten von ca. 1500 Startern!

Schon nach wenigen Kilometern zieht sich die Gruppe von etwa 30-40 Fahrern gehörig auseinander. Gleich nach dem Start die ersten kleinen Anstiege. Auch danach fällt auf, dass sich keine größeren Gruppen bilden. Die meisten fahren für sich oder zu zweit oder zu dritt. Gerne dann auch nebeneinander. Das sollte sich auch in den nächsten Tagen nicht ändern. Große Züge habe ich jedenfalls nicht gesehen (abgesehen am vorletzten Tag in den „Fences“). Mir kommt das entgegen.

Der Wind stärkt uns den Rücken. Die englische Landschaft mit den kleinen Strassen, den Mauern und den Hecken, sieht aus wie in den Filmen. Die kleinen Orten, die wir durchfahren, strahlen die sonntägliche Ruhe wider. Es geht zügig voran. Ich treffe auf zwei Randonneure aus Griechenland. Deren Namen kann ich mir unmöglich merken. Ich erkläre Ihnen, dass ich sie mit „Zeus“ und „Dionysos“ ansprechen würde. Das nehmen sie mit Humor. Nach exakt vier Stunden kommen wir in St. Ives (100km) an die erste Kontrolle. Sie ist so gut wie leer. Zum ersten Mal machen wir mit der einzigartigen Verpflegung Bekanntschaft. Alles, was das Herz begehrt. Da ich ein eher schwerer Fahrer bin (obwohl ich 2017 ca. 10kg verloren hatte, immer noch 93kg!) war Essen während Brevets schon immer Thema. Die besten Erfahrungen hatte ich mit Maltodextrin gemacht. 50g pro Stunde und einen Esslöffel Iso-Pulver darauf in Doppelportionen in Frühstücksbeutel und Knoten rein. Reicht in einer Literflasche für zwei Stunden. Ich habe immer zwei davon am Rad. Alle 15 Minuten 125ml trinken paßt wunderbar. Seitdem habe ich unterwegs keinen Hunger mehr. Der Magen verträgt das sehr gut. Entsprechend viele Beutel habe ich dabei (bzw. in den Drop-Bags). In einer dritten Flasche, am Unterrohr, hatte ich mir 500 Gramm Maltopulver als Reserve mitgenommen. Trotzdem hatte ich entschieden, an jeder Kontrolle etwas zu Essen und zu trinken. Ohne Druck, ganz in Ruhe. So auch in St. Ives. Neben Nudeln gibt es vor allem Bohnen und Toast an den Kontrollen. Dazu Kaffee, Saft und auch Süßkram wie Kuchen oder Pudding.



Essen, mit „Power Beans“

Nach einer guten halben Stunden geht es weiter nach Spalding (161km). Die Landschaft wird schlagartig flach. Wir kommen in die sogenannten „Fences“. Eine Ebene nördlich von London. Topf Ebenen. Viel Industrie. Kaum Bäume. Die Strassen gerade und offen. Durch den Rückenwind und die einbrechende Dunkelheit fällt das alles gar nicht weiter auf. Das sollte sich auf dem Rückweg ganz anders darstellen. Um Punkt 23:00 Uhr erreichen wir die Kontrolle. Die Strecke führt zuvor über mehrere Kilometer an einem friedlich in der Dämmerung liegenden Kanal lang. Dort treffe ich auf zwei Schweden. Die befrage ich gleich zu „Length of Sweden“. 2100km von der finnisch-schwedischen



Grenze bis zur Ostsee. Sie lächeln nur und erklären, dass man da viel mentales Training für braucht ;-).

Die Kontrolle ist etwas belebter als in St. Ives. Aber immer noch überschaubar. Essen, Flaschen auffüllen und dann richtig fertig machen für die Nacht. Es geht zunächst weiter auf ebener Strasse. Die Griechen fahren getrennt weiter. Zeus ist bereits unterwegs. Ich hole ihn nach etwa 10 km wieder ein. Die Nacht ist klar und irgendwie ist es gefühlt warm. Trotz 14 Grad. Insel halt. Der Wind spült uns weiter nach Norden. Vor der Kontrolle in Louth (244km) ändert sich das Terrain. Es wird deutlich welliger. Kurz vor Louth dann der erste 10 Prozenter als kleines Willkommen. Die „Fences“ liegen hinter uns.

Tag 2 – Montag, 31.07.2017

Um 03:05 Uhr erreichen wir Louth. Uns trifft der Schlag. Die Kontrolle ist total überfüllt. Draußen türmen sich die Räder und Radschuhe. Die Verpflegung ist im wahrsten Sinne des Wortes leer gegessen. Wir bekommen gerade noch ein Mini-Croissant! Der Schlafsaal ist offenbar voll. Überall liegen Randonneure und versuchen zu schlafen. Es gibt vereinzelt heftige Reaktionen auf Grund der schlechten Versorgungslage. Die Stimmung ist schlecht. Leidtragende sind die „Volunteers“. Die können nun wirklich nichts dafür. Ich fülle meine Flaschen und mache mich gleich auf den Weg nach Pocklington (341km). Leider verliere ich die Griechen im Getümmel. Wir sehen uns nicht wieder.

Es rollt gut. Irgendwie habe ich das Gefühl, es geht ständig bergab. Im Morgengrauen erreiche ich die Humber Bridge. Kurz vor der Brücke gibt es einen kleinen Supermark. Ein paar Randonneure aus Deutschland stehen davor und trinken Kaffee. Wir kommen ins Gespräch. Wann ich denn gestartet sei. Man erkennt den niedrigen Startblock auf der Startnummer. Es stellt sich heraus, dass die Gruppe in Louth geschlafen hat und kurz vor mir raus ist. Wir fahren auf die Brücke, die Süd- und Nordengland verbindet. Getrennt werden beide durch den Fluß Humber, der an dieser Stelle in den Kanal mündet. Die Brücke ist eine Art Wahrzeichen von LEL.



Humber Bridge



Open U.P. vor Humber Bridge

Die Kontrolle in Pocklington (341km) erreichen wir um 08:15 Uhr. Ein großes Frühstücksbuffet mit Speck erwartet uns. Ich esse ausgiebig und lege mich in eine Ecke des Speisesaals und mache für 15 Minuten die Augen zu. Dann geht es weiter. Das Wetter ist immer noch unser Freund. Wind von hinten. Bis auf einige Schauern am ersten Tag überwiegend trocken. Auch jetzt scheint die Sonne. Es erwarten uns die „Howardian Hills“. Ein dicht bewaldeter, sehr hügeliger, Abschnitt. Erinnert mich sehr an meine sächsischen Hausstrecken im Muldental. Es geht nur noch hoch oder runter. An einen gleichmäßigen Rhythmus wie am ersten Tag, ist nicht mehr zu denken.



Sattes grün, Wälder, großzügige Anwesen, Howardian Hills, Yorkshire.

Um 12:33 Uhr erreichen wir Thirsk (407km). Gut 20 Stunden für 400km (nicht wesentlich langsamer als die 400er Brevets in diesem Jahr) und 12:23 Stunden „in Hand“ wie der Brite sagt: Also 12:23 Stunden vor der Schlusszeit. Die bekommen wir übrigens bei jeder Kontrolle angesagt. Meistens mit einem beruhigenden Kommentar. Die Beine sind sehr gut. Keinerlei Müdigkeit. Also nur schnell aufgetankt und raus aus der Kontrolle Richtung Barnard Castle (474km). Die Strecke ist, bis auf ein paar Rampen, angenehm zu fahren. Wunderschöne Gärten. Wieder sehr imposante Anwesen. Viel Abwechslung. Es macht einfach nur Spaß, durch diese nordenglische Landschaft zu gleiten.







Fast wie im Pilcher Film

Irgendwo auf diesem Teilstück treffe ich das erste Mal auf Robert und David vom Bristol Cycling Club. Gut wieder zu erkennen an den orange farbigen Trikots und dem schwarzen BRISTOL auf der Brust auf weißem Grund. Ich lerne viel über die britische Radszene, die unglaublich groß und organisiert ist. Jede Kleinstadt hat mindestens einen dieser Cycling Clubs. Und es gibt den Dachverband Audax UK. Der Brevetkalender ist randvoll über das Jahr belegt (mittlerweile bin ich Mitglied im Audax UK und habe ein ganzes Heft mit Brevetterminen bekommen). Unmengen an 100er und 200er Ausfahrten, aber auch längere Brevets mit großer Tradition sind dabei. Rob, Dave und ich, fahren eine zeitlang gemeinsam und plaudern. Familie, Brexit, Fahrräder. Über was man halt so redet. Wir werden uns ab jetzt immer wieder begegnen und immer wieder verlieren.

Um 16:20 Uhr erreichen wir Barnard Castle (474km). Wie der Name vermuten läßt, ist die Kontrolle in einem Schloß. Heute eine Internat. Alles sieht schon von außen sehr ehrwürdig aus. Durch ein großes Tor mit Sandsteineinfassung tritt man in eine Halle.



Der Speiseraum ist holzvertäfelt(!). Es wirkt wie aus einer anderen Zeit. Sehr mächtig alles. Ich bin begeistert. Weil es mir so gut gefällt und es alles so wunderbar läuft, beschließe ich, hier zwei Stunden zu schlafen. Totaler Kokolores. Nach einer halben Stunde verlasse ich den Schlafsaal. An Schlafen ist gar nicht zu denken. Ich sage den Schlafsaalwächtern kurz bescheid, esse etwas und erblicke einen Hinweis auf eine Massagemöglichkeit. Das lasse ich mir nicht entgehen und gebe den Beinen 20 Minuten. Es fühlt sich großartig an. Auf dem Weg nach draussen treffe ich Andy. Der ist auch super entspannt unterwegs. Dann geht's weiter. Auf die sogenannte Königsetappe oder auch das „Gateway to hell“.

Warum das alles so ist, will sich mir nicht so ganz erschließen. Fakt ist, dass wir erst mal rauf nach „Yad Moss“ müssen. Mit 600m die höchste Stelle des Brevets. An diesem Berg liegt die einzige Alpine Skistation Englands. Das Gebiet nennt sich „Northern Pennines“. Um dorthin zu kommen, gibt es 25km lange Anfahrt bergauf. Ich empfinde das zunächst nicht als dramatisch. Der Berg erweist sich als gnädig. Es geht gleich nach der Kontrolle hoch. Aber sanft und gleichmäßig. Die Strecke ist ganz einzigartig. Die Strasse folgt erst einmal einem Tal. Die Sonne senkt sich langsam. Und es bewölkt sich zusehens. Ab und zu bricht die Sonne durch die Wolken und strahlt über das gesamte Tal.



Die „Northern Pennines“ mit „Yad Moss“

Nur vereinzelt sieht man einen Radfahrer. Überwiegend sind wir alle alleine unterwegs. Nach etlichen Kilometern ändert sich das Bild. Wir erreichen eine Art Hochebene. Die Landschaft ist karg. Keine Bäume. Kaum Sträucher. Nur Fels und Gras. Es zieht sich weiter zu. Dann beginnt es zu regnen. Der Wind frischt auf und bläst kräftig von vorne. Regenklamotten an. Es geht weiter immer bergauf. Nun tauchen immer mal wieder weiß getünchte Häuser auf. Offensichtlich kleine Bauernhäuser in dieser unwirtlichen Landschaft. Eines dieser Häuser steht direkt an der Strasse. Im Vorbeifahren sehe ich einen kleinen Jungen im Arsenal-Trikot, der mit einer Frau Fußball auf ein Tor spielt. Das Gatter dient als Tor. Beide lachen und versprühen pure Glückseligkeit. Mir geht das Herz auf. Ich fahre zu einem Randonneur auf. Aus der Schweiz. Ich sage noch, wenn

sich einer in den Bergen auskennen, dann er. Wir lachen. Zusammen fahren wir bis zum Pass.



Rauf nach „Yad Moss“

Dann geht es abwärts. Ca. 8 km steil hinab bis nach „Alston“. Der höchst gelegenen Stadt Englands (300m). Berühmt auch wegen des Kopfsteinpflasters. Das, allerdings, stellt sich eher als niedlich heraus. Die mit viel Liebe von Ralf herausgesuchten Passagen dieser Art in Brandenburg haben eine deutlich höhere Qualität. So müssen wir das Stück nicht fürchten. Es ist auch nur gefühlte 100 m lang. Ich denke zum ersten Mal daran, dass wir da auch wieder rauf müssen....!

Es geht weiter abwärts Richtung Brampton (560km). Das erreichen wir um 22:53 Uhr. Hier wird gegessen, geduscht und geschlafen.

Tag 3 – Dienstag, 1. August 2017

Um 03:00 Uhr geht es weiter. Die Nacht war gut. Ob ich überhaupt geschlafen habe, weiß ich nicht. Irgendwann trommelt ein heftiger Regenschauer auf das Dach der Turnhalle. Etwas später ein zweiter. Als ich raus komme ist alles nass. Es geht weiter. Der Tagesplan für heute sieht vor, die „Schottlandrunde“ zu schaffen. Die Streckenplaner haben dafür einen Rundkurs vorgesehen mit Start und Ziel und Brampton. Das sind 305 km und an einem Tag gut zu leisten.

Nach einer guten Stunde erreichen wir Schottland.





Willkommen in Schottland

Von hier ab wird es kein schöner Morgen. Im weiteren Verlauf windet sich die Straße entlang einer Autobahn. Dazu fängt es an zu regnen. Wenn der Asphalt in England schon schlecht war, wird er hier noch schlechter. Teilweise waschbeckengroße Schlaglöcher erfordern noch mehr Aufmerksamkeit. Meine Stimmung rast von Kurbel zu Kurbel in den Keller. Das Ganze ist an Tristesse nicht zu überbieten. Und nimmt kein Ende. An einer kleiner Tankstelle im kleinen Ort „Lockerbie“ (ja, der mit dem Flugzeugabsturz) hole ich mir zwar einen Kaffee. Aber es nutzt nichts. So schlepe ich mich mehr oder weniger nach Moffat (632km). Und das übliche Ritual an den Kontrollstellen wird abgespult: Einchecken, Essen, Trinken, Toilette, Wasserflaschen, Ausschicken. Als es weitergeht, reißt plötzlich der Himmel auf. Meine Stimmung gleich mit.

Es geht durch den Ort Moffat durch. Eine Kleinstadt. Und dann gleich hinauf zum „Devil’s Beef Tub“. Ca. 6km Anstieg. Aber alles gleichmäßig und ohne Hast. Es überholt mich eine Gruppe Radfahrer auf dem Anstieg. Ich denke noch, „haben die aber noch einen Zug drauf“, da fragt mich einer, was wir hier machen. Mir fällt auf, dass an seinem Rad keine Startnummer hängt und auch kein Gepäck oder Zusatzkleidung mit dabei ist. Ich erkläre ihm was wir hier so machen. Woher wir kommen und wohin wir fahren und wann wir gestartet sind und wann wir zurück sein wollen. Seiner Reaktion entnehme ich, dass er das nur schwer glauben kann. Er seinerseits sei auf einem organisierten Radurlaub unterwegs. Und heute sei eben eine Ausfahrt aus Moffat Richtung Edinburgh geplant. Aber nur noch ein Stück. Dann geht zurück. Das Begleitfahrzeug überholt uns. Er tritt in die Pedalen. Mir wird nochmal bewusst, was wir hier eigentlich treiben und wie unglaublich das für andere ist. Vielleicht auch für uns.

Hinter dem Pass geht es erstmal bergab. Meine Welt. Sonne, trocken, einfach rollen lassen. Klein machen. Das Gewicht ist mein Freund. Stück für Stück sammle ich diejenigen ein, die mich Berg hinauf überholt haben. Es rollt fantastisch. Ich bin in einem Flow. Das geht im Grunde bis Edinburgh (712km) so. Vielleicht ahne ich schon, dass dies das letzte Mal sein wird, so zu fahren. Denn hinter Edinburgh geht es Richtung Süden. Und dann haben wir den Wind, der uns so wunderbar hierher getragen hat, auf der Nase. Meine Ahnung sollte sich erfüllen!

Wir erreichen Edinburgh (712km) 12:13 Uhr. Eine sehr großzügige Schule. Sehr hell und weitläufig. Es ist kaum etwas los. Ich bin 13:25 Stunden vor der Zeit, „in Hand“. Aus irgendeinem Grund spüre ich, dass ich es definitiv schaffen werde. Es steht ab jetzt für mich fest. Und das ist ein sehr gutes Gefühl: Ich schaffe LEL 2017.



Die Hälfte der Strecke ich geschafft

Etwas anderes steht für mich auch fest. Die eigentlichen Helden von LEL2017 sind die „Volunteers“. Wie die es schaffen immer freundlich zu sein, immer zu lächeln, immer hilfsbereit zu sein, das ist für mich an jeder Kontrolle ein unfassbares Erlebnis. Auch wenn ich Randonneure erlebt habe, die wirklich alles andere als ausgeglichen und nett waren, haben die „Volunteers“ uns immer geholfen. Egal ob auf der Straße am Eingang zu den Kontrollen, bei der Essensausgabe, im medizinischen Dienst, beim Check-In. Sie haben es geschafft, immer ein familiäres und willkommenes Gefühl zu vermitteln. An dieser Stelle mal ein ganz dickes Dankeschön dafür.





Die eigentlichen Helden: Immer gutgelaunte „Volunteers“.

Bei der Ausfahrt aus der Kontrolle ahne ich schon, dass die schönste Zeit jetzt vorbei sein wird. Und schon beim Abbiegen auf die Hauptstraße Richtung Süden merke ich gleich den Wind, der jetzt von vorne kommt. Und das schon, obwohl uns die Ausfahrt aus der Stadt und seine Vororte noch einigen Schutz bieten. Aber schon einige Kilometer erreichen wir das „Platte Land“. Nur ist das alles andere als platt. Kein Strauch, kein Baum. Den Wind auf der Nase und gleich mal eine satte, lange Steigung nach oben. Vor lauter Frust, überhaupt nicht vorwärts zu kommen, muss ich innerlich lachen. Instinktiv setze ich um, was wir beim 600er Wind-Brevet in Berlin im Juni auch gemacht haben. Nicht dagegen anstemmen, Kette links, gleichmäßig nach oben Kurbeln. Die Geschwindigkeit fällt deutlich ab. In diesen Situationen denke ich mir, wie soll das jetzt noch 720km weitergehen. Aber irgendwann kommt der Pass. Und es geht ein Stück abwärts. So fahre ich eine ganze Zeit hoch und runter. Ein Italiener, der auf einem kleinen Klapprad fährt (was für Athleten), versorge ich noch mit meinem Ketten Öl. Wir fahren ein Stück zusammen. Auch er kämpft. Regen setzt ein. Regenklamotten an. Dann kommen wir kurz vor der Kontrolle in Innerleithen (755km) durch ein kleines Tal. Wiese. Rechterhand ein Bachlauf. Einige Familien haben Zelte aufgeschlagen und stehen mit den Füßen im flachen Wasser. Ich komme mir vor wie ein Störenfried dieser Idylle.



Scottish paradise

Nach zermürender Fahrt erreichen wir Innerleithen (755km) um 15:28 Uhr. Ich gehe nur schnell rein in die Kontrolle, hole mir den Stempel, esse schnell etwas Kuchen, Wasserflaschen auffüllen und weiter geht es. Hinter der Kontrolle geht es gleich so weiter, wie es vor der Kontrolle aufgehört hat. Lange Steigungen und extremer Wind von vorne. An der ersten oder zweiten Steigung fahre ich auf einen deutschen Randonneur auf. Den kenne ich vom Sehen. Er steht breitbeinig, das Fahrrad am Oberrohr zwischen die Oberschenkel geklemmt, die Arme und Finger 45Grad vom Körper zum Boden gestreckt mitten auf der kleinen Straße. Von hinten sieht das fast wie ein Engel aus. Als ich neben ihn komme schimpft er. Über die Steigungen, über den Wind „so etwas kann man doch nicht machen. Noch 700km Gegenwind“. Wie soll das gehen. Er würde jetzt zur Kontrolle zurück fahren und aufhören. Keine Ahnung. Vor lauter Hilflosigkeit fällt mir der bescheuertste Satz ein, den wir bestimmt nicht hören wollen: „Fahr langsam weiter. Nach jedem Tief kommt wieder ein Hoch“. Total bekloppt. Ich fahre weiter. Am Freitagmorgen treffe ich ihn in der letzten Kontrolle vor dem Ziel, in Great Easton (1393km) wieder. Er hat sich durchgekämpft. Hut ab.

Ich treffe auf Rob und Dave. Wir versuchen irgendwie eine Gruppe zu bilden. Klappt aber nicht. Durch das ewige hoch und runter fallen wir immer wieder auseinander. Schließlich fahren wir teilweise mal zu zweit, dann wieder alleine, wir reißen auf hunderte Meter auseinander. Dann fahren wir wieder zusammen. Gemeinsam hangeln wir uns nach Eskdalemuir (804km). Wir kommen um 18:43 Uhr an. Ich esse die besten Nudeln mit Bolognese meines Lebens. Zumindest kommt es mir in diesem Moment so vor.

Dave, Rob und ich brechen gemeinsam auf. Das Gelände verändert sich. Wir verlassen das karge Hügelland, das Schottland und England trennt. Der Bewuchs wird dichter, wir fahren durch ein kleines Tal. Der Wind ist nicht mehr so stark. Wenn es durch Waldstücke geht, drehen wir auf. Ab und zu kommt die Sonne durch die Wolken. Um uns herum Stille. Ich muss unweigerlich an die Verfilmung von Michael Ende „Die unendliche Geschichte“ denken.





Bizarres Schottland! Traumhaft.

Es geht plötzlich auch wieder ein langes Stück bergab. Hier verlieren wir uns drei  
zunächst. England ist wieder erreicht.



Back in England

Die Bebauung nimmt zu. Wir kommen durch einige Dörfer und größere Orte. Kurz vor Brampton kommen wir an einem sehr gemütlichen und einladenden kleinem Hotel mit Restaurant vorbei. Für einen Bruchteil einer Sekunde überlege ich, dort die Nacht zu verbringen. Doch ich entscheide mich schnell dagegen. Ich wollte bei dem bleiben, was LEL so wunderbar für uns organisiert hatte. Ein wenig hätte ich das sonst als Verrat empfunden. Verrückt. Aber es ist so. Mir wird dabei bewusst, wie sehr wir seit Sonntag durch eine Art Röhre fahren. Wir sind total auf uns konzentriert. Steuern Kontrolle für Kontrolle an. Werden bestens versorgt. Und obwohl wir uns im öffentlichen Raum bewegen, kommt es mir trotzdem so vor, als führen wir alle durch unsere ganz eigene Welt. Also die letzten Kilometer weiter bis Brampton (865km), das wir um 22:53 Uhr erreichen. Beim Einchecken teilt mir der freundliche „Volunteer“ am Rechner mit, dass ich über 15 Stunden voraus bin und nickt anerkennend. Das bestärkt mich, mich hier ein paar Stunden aufs Ohr zu legen. Obwohl ich nicht müde bin. Aber morgen stehen mit „Yad Moss“ und „Howardian Hills“ die schwierigsten Etappen auf dem Programm (es sollte ganz anders kommen), da wollte ich ausgeruht sein. Also essen, duschen, schlafen. Rob und Dave wollen um 03:00 Uhr weiter. Ich entscheide mich für eine Stunde mehr Schlaf.

Tag 4 – Mittwoch, 2. August 2017

Als ich um 04:00 Uhr aus der Turnhalle komme, laufen mir Dave und Rob über den Weg. Verdutzt frage ich, was los sei. Sie hätten sich einfach Zeit gelassen. Machten aber jetzt los. Das motiviert mich noch mal. Ich gehe schnell frühstücken, ziehe mich an (meine Radklamotten hatte ich nachts zum Trocknen draußen auf die Leine gehängt) und verlasse die Kontrolle. Im Gedächtnis noch in etwa noch die Vorstellung vom Hinweg

am Montag, was mich jetzt erwartete. Schon bei der Ausfahrt aus Brampton (865km) geht es gleich mal gehörig bergauf. Ich bin sofort warm gefahren. Die Sonne geht jetzt erst hinter den Hügeln auf. Im frühen Morgen ist alles ruhig. Die Luft ist klar. Die Landschaft traumhaft. Trotz ewigem Bergauf rollt es einfach. Nach einer Stunde treffe ich auf die Liegeradfahrerin aus Texas, die eine der Protagonistinnen von Damon Peacocks Dokumentation von LEL2013 war. Wir kommen sofort ins Gespräch und fahren ein langes Stück nebeneinander. Als es steiler wird, verabschiede ich mich langsam. Wir sollten uns noch einmal in Spalding (1261km) wiedertreffen. In „Alston“ sehe ich eine Traube von Randonneuren vor einem kleinen Supermarkt. Ich halte an. Hole mir einen Kaffee und fülle die Flaschen auf. Dann geht es richtig los. Ca. 8 km nur bergauf. Erst durch „Alston“ mit teilweise über 20%, dann eine lange Steigung rauf nach „Yad Moss“. Die Landschaft ist jetzt wieder karg. Der Wind nimmt zu. Ich kurbele langsam rauf. Heilfroh, dass ich auf 34/32 umgestiegen bin. Kurz vor dem Pass taucht ein weißer Transporter auf. Ein Mann schenkt Kaffee, Tee etc. aus. Tolle Geste. Ich fahre trotzdem daran vorbei. Der Pass ist erreicht. Und nun folgt eine der schönsten Radpassgen, die ich je gefahren bin. Es geht 25km fast nur bergab! Trotz Wind nehme ich Fahrt auf und lasse einfach das Rad laufen. Ein fantastisches Gefühl. Die Straße läuft unter den Rädern durch. Die Landschaft fliegt vorbei. Das Open fährt wie auf Schienen. Wunderbar. So erreiche ich Bernard Castle (946km) um 09:28 Uhr in einer Art Glücksrausch. Auch mit dem sicheren Gefühl, jetzt sei das Schlimmste geschafft. Wie man sich doch täuschen kann. Als ich in die Kontrolle rein bin, kommen Rob und Dave gerade raus. Beide mit selbigem Gesichtsausdruck. Es gäbe hier ein vorzügliches Frühstück. Das kann ich nur bestätigen. Speck und Pfannkuchen und Toast gehen bestens. Dann Flaschen voll und weiter.

Nach Verlassen der Kontrolle fahre ich ein Stück mit zwei Hobbyrennradlern aus dem Ort zusammen. Sie fragen mich, was wir hier machen. Auch hier sehe ich eher Ungläubigkeit auf den Gesichtern: „You have to ride to London? And you came from London on Sunday?“ Fassungslosigkeit. Als wir den Ort verlassen haben, drehen beide zur Trainingsrunde auf.

Die Fahrt nach Thirsk (1013km) verläuft zunächst gut. Das Frühstück gibt Kraft. Das Gelände ist eher flach. Nach der Hälfte merke ich, wie langsam und zum ersten Mal eine Müdigkeit oder besser eine Erschöpfung in mich hereinkriecht. Die Beine kurbeln zwar ohne Probleme, es gibt auch keine muskulären Schwächen und zum Glück auch überhaupt keine Sitzprobleme. Es ist mehr das Gefühl des Anzeichens einer Mattigkeit. Ich trinke viel und mache mir keine großen Sorgen. Bin aber aufmerksam. Kurz vor Thirsk (1013km) öffnet der Himmel seine Schleusen. Ein Landregen vom Feinsten fällt vom Himmel. Die Kontrolle erreiche ich um 13:08 Uhr. Und fahre dann nach dem üblichen Ritual zügig weiter. Dachte ich gestern Abend noch, dass mir die beiden schwersten Etappen bevorstünden, so sollte ich von jetzt an die schwersten Etappen, eigentlich bis zum Schluss, vor mir haben.

Vor mir lagen die Hawardian Hills. Und irgendwie hatte ich das alles ganz anders in Erinnerung. Der Regen hörte nicht auf. Der Himmel war schwarz und in den hineingehenden Nachmittag war alles düster. Wir fuhren durch unendlich scheinende Wälder und gefühlt immer bergan. Teilweise ganz steile Rampen. In den Regenklamotten hatte ich das Gefühl, das Wasser läuft innen an den Beinen runter. Und alles nahm und nahm kein Ende. Endlich kamen wir am Schloss an, dass ich auf der Hinfahrt fotografiert hatte. Und damit kam auch die Erinnerung wieder. Danach wurde auch das Wetter wieder besser. Der Regen hörte auf und die Sonne kam durch. Als wir in Pocklington (1080km) um 17:35 Uhr ankamen war für mich erst einmal klar, dass ich dringend eine Pause bräuchte. Beim Essen traf ich Rob und Dave. Wir schauten uns an

und uns war klar, wie es uns gemeinsam auf der letzten Etappe ergangen war. Sie erzählten mir von ihrem Plan, noch bis Louth (1177km) heute weiterzufahren. Dann könne man dort übernachten und hätte am Donnerstag noch 250km zu fahren. Das sollte machbar sein. Ich kam ins Grübeln. Sollte ich doch noch weiterfahren? War es besser, hier zu schlafen? Ich war schon auf dem Weg zur Turnhalle, da entschloss ich mich weiterzufahren. Die Sonne schien. Ich fühle mich in diesem Moment gut. Und die Aussicht auf 250km am Donnerstag und damit auch das Ziel zu erreichen, lockten mich. Also Regensachen einpacken und los. Es rollt gut. Mit einem Dänen zusammen erreichte ich die „Humber Bridge“, das Tor nach Südeingland. Als ich mitten auf der Brücke ankomme, laufen die Dinge plötzlich anders. Es fängt heftig an zu regnen und wird auf einen Schlag stockdunkel. Der Track vom Navi ist ab der Brücke nicht mehr zu gebrauchen. Das war zwar vorher alles angekündigt und es wurde empfohlen, wir sollten doch den Track von der Hinfahrt nehmen und umkehren, aber in so einer Situation war das besser gesagt als getan. Zudem hatte ich insgeheim gehofft, dass das nicht passieren würde. Also erst mal Regenklamotten raus. Dann fragte ich einige vorbeikommende Randonneure, ob sie wüssten, wie man den Track im Garmin umgekehrt. Fehlanzeige. Schließlich lud ich die Strecke von der Hinfahrt und drückte die Funktion „zurück zum Start“. Dann rechnet sich der Garmin zwar einen Wolf und die Entfernungskilometer zum Ziel werden nicht angezeigt, aber wenigstens wusste ich, wo es langgeht. Und es ging immer bergauf. Über gefühlte Stunden Regen von oben, Wind von Vorne, stockdunkel und nur bergauf. Mit heftigen Teilstücken, dass ich beinahe vom Rad gestiegen bin. In meiner zermürbten Verzweiflung fragte ich Fahrer, die mich überholten, wie weit es noch sei: „32 km“, „25km“, „18km“, „20 km“ usw. kamen als Antwort. Es nahm einfach kein Ende. Meine Moral war im Keller. Im Nachhinein empfand ich das, als das mit Abstand schlimmste Teilstück. Gegen 00:34 Uhr erreichte ich dann endlich die Kontrolle. Vollkommen nass, weil die Regenklamotten zwar von außen wunderbar dicht sind, aber eben von innen auch nichts herauslassen. Einzig meine Füße waren trocken. Übrigens die ganze Zeit. Den GripGrabs sei Dank. Das Fahrrad stellte ich ab. Hunger hatte ich kaum. Trotzdem erst einmal etwas essen. In der Turnhalle war Platz. Ich ging noch duschen. Die tropfnassen Klamotten hingen in der Umkleide. Dann auf die Matte und Augen zu. Ich wollte am frühen Morgen weiter, um die letzten 250km zu Ende zu bringen.

Tag 5 – Donnerstag, 3. August 2017

Als ich die Turnhalle gegen 04:30 Uhr verließ, schaute ich als erstes raus. Die Sonne war gerade aufgegangen und schien. Der Vorplatz war auf den ersten Blick trocken. Das war schon einmal ein gutes Gefühl. Die Radklamotten waren zwar nicht mehr nass, aber noch richtig klamm. Kein Wunder. Wo sollten sie auch in einer Umkleide, an deren Haken hunderte Radkleidungsstücke hingen, auch trocknen. Also rein. Im Speisesaal saßen dann ganz entspannt Rob und Dave und schauten fröhlich auf den BBC Wetterbericht, der auf einem Bildschirm angezeigt wurde. Es sollte demnach sonnig bleiben. Wenn auch sehr „strong winds from southern directions“. Alles andere wäre auch zu schön gewesen.

Die beiden fahren los. Ich frühstücke noch in Ruhe. Als ich zu meinem Fahrrad komme, ist das Garmin ohne Saft. Zwei Stunden fehlen. Ich mache los. Die Sonne scheint, die Straßen sind überwiegend trocken. Es geht über kleine Straßen mit hohen Hecken, die den Wind einigermaßen abhalten. Ich bin fast schon euphorisch in der Erwartung, heute Abend das Ziel zu erreichen. Da passiert es. In einer steilen Abfahrt bin ich einfach zu schnell. Vielleicht auch übermütig. Zwar schaffe ich noch zu bremsen und das Rad kurzzeitig aufzurichten, aber die Kurve ist zu eng für meine



Geschwindigkeit. Ich knalle auf die rechte Seite. Die Pedale lösen aus. Es geht in Bruchteilen von Sekunden. Sofort stehe ich auf. Verrückterweise gilt die erste Sorge dem Rad. Auf den ersten Blick alles ok. Keine Schäden, keine Kratzer. Ich mache noch schnell eine Bremsprobe. Dann sitze ich schon wieder auf dem Bock. Weiter geht's. Etwas später bemerke ich, dass das Lenkerband am rechten Lenkerende auf ca. 10 cm abgefräst ist. Ebenso wie der Lenker. Aber kein Problem. Als ich weiterfahre fragen vorbeifahrende Randonneure, ob es mir gut ginge. Seltsam. Das kann ich erst gar nicht verstehen. Irgendwann zeigt einer auf meinen rechten Oberschenkel. Die Hose hängt in Streifen runter. Am rechten Ellenbogen ist das lange Trikot ebenfalls ein Streifendesign. Und voller Blut. Ich entschlief mich, das an der nächsten Kontrolle in Spalding (1261km) versorgen zu lassen. Bis dahin sind es noch gut 70 km.

Bald danach ist es vorbei mit der abwechslungsreichen und überwiegend windgeschützten Landschaft. Wir biegen in die „Fences“ ein. Jetzt sind wir alle dem Wind mehr oder weniger schutzlos ausgeliefert. Spätestens jetzt erfüllt sich das, was LEL2017 seine charakteristische Prägung geben wird. Und dazu ist die Strecke alles andere als schön. Straßen schnurgerade. In großen Abständen bilden sich kleinere Gruppen. Ich fahre eine zeitlang mit ein paar Italienern. Gesprochen wir überhaupt nicht. In den Gesichtern steht die Erschöpfung. Jeder kämpft trotz Gruppe für sich. Der Wind mürbt. Wir kommen nicht vorwärts. Das über Stunden. Auf dem Garmin schaue ich nur noch auf das Fenster „Distanz zum Ziel“. Aber die Anzeige will und will einfach nicht kleiner werden. Dabei stelle ich mir vor, noch 32km, so weit wie eine meiner Hausstrecken. Jetzt noch so weit wie von Großsteinberg nach Hause usw. Vorher hatte ich das nicht gebraucht. Kein gutes Zeichen. Schließlich erreichen wir um 11:58 Uhr Spalding (1261km).

Die Kontrolle ist gut gefüllt. Es herrscht eine emsige Atmosphäre. Der Wind ist das beherrschende Thema. Und das es jetzt nur noch 180 km seien. Ich frage nach einer medizinischen Versorgung und werde prompt zu einem Arzt gebracht. Man erklärt mir, dass es an jeder Kontrolle einen Arzt und meistens auch Krankenschwestern gibt. Rund um die Uhr. Ich bin wieder einmal von der Organisation begeistert. Die Fetzen an Hose und Trikot werden abgeschnitten. Am Oberschenkel machen wir gar nichts. Da ist nur eine Schürfwunde. Die heilt am besten an der Luft. Nach dem Waschen der Wunde am Ellenbogen stellt sich heraus, dass dort ein tiefer Schnitt bis zum Knochen die Ursache für die Blutung ist. Ich bekomme eine Kompresse mit Verband und die Auflage, dass jetzt an jeder Kontrolle wechseln zu lassen. Als ich nicke, darf ich weiterfahren. Später erfahre ich, dass Randonneure mit ähnlichen Sturzverletzungen direkt vom Arzt ins Krankenhaus geschickt worden sind. Das wäre dann das Ende gewesen. Beim Handycheck sehe ich eine Durchhaltesimse von Fritz. Er ist gerade am Timmelsjoch und hat mir ein Bild von sich am Pass gesendet. Das muntert total auf. Danke.

Beim Essen treffe ich Rob und Dave. Besorgt fragen sie nach meinem Verband. Ich erkläre den beiden, was passiert ist und das alles soweit versorgt sei. Die beiden erzählen mir, dass sie mit anderen Fahrern aus ihrem Bristol Cycling Club einen Zug gebildet hätten, an dem auch andere Randonneure beteiligt sind. Sie laden mich ein, mitzufahren. Ich bin skeptisch. Beim Auffüllen der Flaschen treffe ich noch einmal die Texanerin auf dem Liegerad. Wir wünschen uns Glück. Dann geht es weiter. Direkt hinter Spalding fahren wir an dem Kanal entlang, der auf dem Hinweg so ruhig da lag. Jetzt wirft er Wellen mit weißen Schaumkronen auf. Der Wind weht uns unfassbar direkt ins Gesicht. Die Situation ist so bizarr, dass wir alle irgendwie höhnisch in uns reinlachen. Wie soll das bitte weitergehen. Es bilden sich wieder kleine Gruppen. Jeder versucht irgendeinen Windschatten zu bekommen. Sei er auch noch so klein. So geht es

Kilometer für Kilometer am Kanal vorbei. Dann biegt die Strecke für ein paar Kilometer nach Osten ab. Als wir aus dem Wind rauskommen, rollt es mit einem Mal unglaublich gut. In diesem Glücksmoment trete ich kräftig rein. Die Kette schwirrt nur so nach rechts. Endlich wieder das Gefühl zu gleiten und Kilometer zu machen. Leider ist das alles schnell vorbei. Die Strecke biegt zurück nach Süden und führt schnurgerade für gefühlt hunderte Kilometer geradeaus. Kein Baum, kein Strauch. Also Kette links, Unterlenker, Kopf runter. Plötzlich überholt mich der „Bristol Express“. Rob ist so freundlich und zieht mich an der Schulter in den Zug vorne rein. Sofort geht es leichter. Die Atmosphäre ist trotzdem angespannt. Die Konzentration hoch. Alle sind kaputt und fertig. Nach 1300km auch kein Wunder. Trotzdem fahren wir im Zug Reifen an Reifen. Es wird zunehmend hastig. Reaktionen verlangsamen sich. Nach Kurven zieht sich der Zug wie eine Ziehharmonika auseinander. Dann versucht Jeder wieder mitzukommen. Es wird dabei rücksichtslos überholt. Irgendwie habe ich das Gefühl, dass das nicht gut geht. Aber herausfallen möchte ich auch nicht. So fahren wir weiter bis kurz vor St. Ives (1322km). Kurz vor der Kontrolle, wir fahren an einem Fliegerhorst der Royal Air Force vorbei, löst sich der Zug auf. Er sollte sich bis zum Schluss nicht mehr bilden.

Um 16:19 Uhr erreichen wir die Kontrolle. Ich bin total erschöpft. Nach dem Besuch beim Arzt überlege ich, ob ich mich nicht ein paar Stunden hinlegen soll. Die Zeit gäbe es her. 10:42 Stunden „in hand“. Auf der anderen Seite noch 120km. Nach ewigem Hin- und Her fahre ich weiter. Beim Ausgang weisen mich die Volunteers darauf hin, dass es zwei Möglichkeiten zur Weiterfahrt gibt. Entweder durch Cambridge durch. Oder eine Umgehung. Die sei einige Kilometer weiter. Für mich ist gleich klar: Ich fahre die Kurzvariante. Hinter St. Ives führt die Strecke entlang einer Busschnelllinie. Dort fahren die Busse im Eiltempo elektronisch gesteuert auf vorgefertigten Bahnen bis nach Cambridge. Rechts davon eine gut ausgebaute mit schönem Asphalt versehene Radschnellstrecke. Es rollt plötzlich wunderbar. Vom Wind nichts zu spüren. Ich sehe ein letztes Mal Rob und Dave. Die beiden entfernen sich dann langsam vor mir und sind dann verschwunden. Die Erschöpfung macht sich wieder bemerkbar. Fühle mich unendlich kaputt. Kurz vor Cambridge halte ich und rolle mich an Straßenrand in die Rettungsdecke. Komme aber nicht zur Ruhe. Nach einer halben Stunde fahre ich weiter. Die Strecke wird immer schöner. Wir fahren durch die Vororte von Cambridge. Alles ist viel urbaner als noch vor ein paar Stunden in den „Fences“. Es sieht irgendwie zunehmend aus, wie in Filmen, die in England spielen. Wir durchschneiden Cambridge von Nord nach Süd. Die vielen Ampelstopps sind eine willkommene Pause. Die Stadt ist voller Menschen. Offenbar sehr viele Touristen und sehr viele Studenten. Allenthalben sieht man vor Gebäuden jungen Menschen in den typischen Advokatenumhängen. Die vielen kleinen Restaurants verführen zum Einkehren. Wir fahren aber weiter. Hinter Cambridge wird die Landschaft immer malerischer. Kleine Orte mit Inns und Pubs, in denen viele Leute ihr Abendbier nehmen. Kleine enge Straßen von Hecken umsäumt. Vom Wind plötzlich nichts mehr zu spüren. Landschaftlich mit die schönste Etappe. Leider kann ich das nicht richtig genießen. Öfter muss ich anhalten. Die Erschöpfung frisst sich weiter in den Körper. Kurz vor Great Easton (1393km) geht die Sonne unter und nach einer Rechtskurve fahren wir auf eine frisch geteerte Straße mit Split. Ich fahre extrem vorsichtig. Bloß nicht noch einmal stürzen. Meine Aufmerksamkeit ist im Keller. Ich ertappe mich öfter dabei, wie ich nach Abbiegungen auf der rechten Seite fahre! Great Easton (1393km) erreichen wir um 21:28 Uhr. Beim Einfädeln in die Kontrolle falle ich fast vom Rad. Ich fühle mich am Ende und habe erstmal keine Idee, wie es weitergehen soll. Fahre ich gleich weiter? In die Dunkelheit? Mit den kleinen Straßen und den vielen Abbiegungen? Achte ich immer auf den Linksverkehr? Bin ich überhaupt noch genügend aufmerksam? Ich kann es nicht sagen. Wahrscheinlich bin ich es nicht. Ich rede beim Einchecken kurz mit einem „Volunteer“. Ob er noch einen

Schlafplatz für mich hat. Hat er. Die Kontrolle ist so gut wie leer, weil die Meisten direkt weiterfahren. Ich erkläre, eigentlich eher mir gegenüber, dass ich, wenn ich jetzt weiterführe nichts gewinnen kann, aber alles verlieren könnte. Er nickt und schaut auf meine Zeit. 11:18 Stunden „in hand“. Da brennt nichts an.

Als ich in der Nacht aufwache, ist der Schlafsaal voll. Im Morgengrauen verlasse ich die Kontrolle. Noch 48km. Richtig frisch und erholt fühle ich mich nicht. Die Bedingungen sind traumhaft. Strahlend blauer Himmel. Trockene Straßen. Die Strecke wie am Tag zuvor einfach zauberhaft. Im beginnenden Berufsverkehr Richtung London fahre ich dem Ziel entgegen. Alle fünf Kilometer halte ich kurz an. Trinken, durchatmen. Dann weiter. Noch 40, noch 35, noch 25, noch 20 km. Zwei Fahrer überholen mich mit hoher Geschwindigkeit in einer langen Linkskurve. Offenbar gilt es da, noch eine Zielzeit zu erreichen. Der hintere stürzt. Ich halte und helfe ihm hoch. Insgeheim bin ich heilfroh, dass ich mir letzte Nacht in Great Easton gegönnt habe. Dann erreichen wir Loughton. Die Straße führt einmal um den Schulkomplex herum. Das Ziel ist in Sicht. Auf der Zufahrt das liebgewonnene, herzliche Willkommen. Um 7:42 Uhr bekomme ich den letzten Stempel.



Es ist vollbracht

Sofort machen sich tief im Inneren ein unglaubliches Glücksgefühl und eine unglaubliche große Zufriedenheit breit. Die dringen aber nicht nach außen. Kein Jubel, kein Geschrei, keine großen Gesten. Einfach nur dieses tiefe innere Gefühl: Es ist geschafft. Ich verliere jegliches Zeitgefühl. Komme mir vor, wie in einer Hülle. Ich leiste mir erst einmal ein Finisher Foto (<http://www.charlottebarnes.co.uk/lel2017portraits>) und suche dann den medizinischen Dienst auf. Wir verabreden, dass ich erst einmal duschen gehen soll, dann werde ich ein letztes Mal verarztet. Die Medaille hänge ich



mir um und trage sie stolz den ganzen Tag. Im großen Speisesaal treffe ich auf Frank. Der ist schon seit ein paar Stunden hier und fährt gleich mit dem Auto Richtung Fähre. Wir frühstücken erst einmal zusammen. Speck mit Pommes und Toast! Ultralecker. Beim Frühstück stellt mir Frank die Frage aller Fragen: „Und, fährst Du noch weiter Brevets? Für mich ist endgültig Schluss, das war das letzte Mal“. Ich schaue in an. In dieser Situation sagt alles in mir, dass es reicht. Aber ich weiß auch, dass das morgen schon wieder ganz anders aussehen wird. Daher meine ausweichende Antwort: „Ich weiß es nicht. Jetzt bin ich erstmal überglücklich, das geschafft zu haben! Und möchte nur noch nach Hause zur Familie“. Wir verabschieden und freundschaftlich. Später mailen wir noch. Er fährt wirklich keine Brevets mehr. Sehr schade.

Mein Flieger geht erst am Abend. Ich nutze die Zeit und schiebe mein Rad durch die warme Mittagssonne zur U-Bahn. Auf der Fahrt zum Flughafen treffe ich noch auf eine Randonneurin im Zug. Ohne Gepäck und Startnummer. Sie erklärt mir, dass ihr Rad 250 km vor dem Ziel bei einem Sturz gebrochen ist. Sie hatte dann Freunde in London angerufen, die ihr ein Ersatzrad gebracht haben. Denen hat sie das Gepäck mitgegeben. Großartige Geschichte. Sie gibt mir noch den Tipp, dass ich auf den Kernstrecken der U-Bahn das Fahrrad nicht mitnehmen dürfe. Und steigt dann aus. Tatsächlich blafft mich beim Umsteigen eine Bahnmitarbeiterin an, ich dürfe das Rad nicht mitnehmen „it is against the rules“. Ich ignoriere das einfach. Am Flughafen angekommen verpacke ich erst einmal das Rad und gebe das Gepäck auf. Der Flieger hat Verspätung. Wir erreichen den Anschluss in Frankfurt nicht. Das hatte ich mir so nicht vorgestellt. Ich wollte einfach schnell nach Hause. Um 22 Uhr ist auch kein Fortkommen mehr Richtung Leipzig. Außer einer sündhaft teuren Taxifahrt. Am nächsten Morgen geht es um 6:40 Uhr dann nach Leipzig. Mit frischen Brötchen stehe ich um 9 Uhr am Frühstückstisch. Das Abenteuer ist zu Ende. Ich bin endlich wieder zu Hause.

Die nächsten zwei Wochen fasse ich das Rad nur zum Auspacken und saubermachen an. Der Körper holt sich alles zurück, was er in den letzten Tagen nicht bekommen hat. Kalorien in Form von Unmengen Schokolade, Flüssigkeit in Form von Bier, Schlaf und Pflege. Das tiefe Gefühl von Glück und Zufriedenheit bleibt. Bis heute. Und LEL hinterlässt Spuren. Es vergeht kein Tag, an dem ich nicht mehrmals an das Abenteuer denke und es vergeht auch kaum eine Nacht, in der ich nicht davon Träume. Das Ganze lässt mich nicht los. Jetzt, nach 12 Wochen, ist der Körper erholt, der Ellbogen verheilt, alle Taubheitsgefühle in den Fingern sind weg. Aber im Kopf ist alles noch präsent.

Wenn mich Freunde oder Bekannte nach LEL2017 fragen, wie es war, dann sage ich immer: „Es war brutal. Brutal anstrengend, brutal schöne Landschaften, brutal nette Menschen, brutal intensiv. Eben ein brutales Abenteuer“. Und für mich steht auch fest, ich fahre weiter und ich komme wieder!

[georg.maas1967@googlemail.com](mailto:georg.maas1967@googlemail.com)