London-Edinbugh-London 8.8 – 13.8.2022 1575 km in 120 Stunden

Gebhard Rittger BSB-Bayreuth

Der alle 4 Jahre stattfindende Radmarathon London-Edinburgh-Londan fand coronabedingt erst in 2023 statt Insgesamt 20 Stationen bei 2 weiteren Geheimkontrollen waren in vorgegebenen Zeitfenstern auf vorgegebener Route anzufahren. Die Gesamtzeit war auf 125 Stunden für jeden Teilnehmer limitiert. Für die auf ca, 1500 Teilnehmer beschränkte Veranstaltung war ich auch für die BikeSportBühne Bayreuth gemeldet. Am 7. August 2022 ging es um 6:45 Uhr in London los, der Start erfolgte in Central-London an der Guildhall pünktlich und unspektakulär. Meine Anfahrt erfolgte vom Hotel aus mit ca.1,3 km über die gesperrte Southwalk-Bridge, drei mit der Sperre beauftragte Sicherungsarbeiter ließen mich jedoch anstandslos durch.

In knapp 5 Stunden war die 1. Station St.Ives nach 119 km bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 25,5 km/h erreicht. Bis dahin war die Streckenführung relativ einfach, gefahrene Höhenmeter beliefen sich auf 663 m. Durch London kannte man in dem Startertrupp keine roten Ampeln, diese Farbschwäche führte zu wiederholten Hupkonzerten und wüsten Beschimpfungen, die alle schlichtweg ignoriert wurden. Der anfängliche Rennmodus hatte die ersten gut 100 km alle im Griff.

Nach weiteten ca. 4 Stunden, 390 km und 93 Höhenmeter bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,3 km/h war die 2. Station Boston erreicht. Ca. 30 km vor Boston hätten wir die A 17 kreuzen sollen. Die Kreuzung war jedoch für sämtlichen Verkehr wegen eines Verkehrsunfalles und dem Einsatz von Polizei, Rettungshubschrauber und Sanitätswagen total gesperrt, so dass alle Teilnehmer einen Teil der Strecke zurückfuhren, um über eine Umfahrung von links wieder an die Kreuzung heranzukommen. Der für die Sperrung zuständige Polizeibeamte ließ uns nach kurzer Erläuterung durch, um dann auf die Route abbiegen zu können, mit der Maßgabe, nur den linken Fahrbahnrand zu befahren. Beim Vorbeifahren an der Unfallstelle wurde ersichtlich, dass es sich um einen Unfall mit Beteiligung eines Teilnehmers LEL handelte, was durch das dort liegende total beschädigte Fahrrad mit dem Teilnehmerschild deutlich wurde. Relativ bedrückt fuhren wir dann die restliche Strecke nach Boston weiter. In Boston selbst wurden wir um eine Baustelle herumgeleitet und zur Kontrollstelle geführt.

Nach einer kurzen Pause mit üppiger Verpflegung

ging es um 17:21 Uhr wieder auf die knapp 53 km lange nächste Teilstrecke, diesmal für zweieinhalb Stunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 21,9 m/h und anstehenden 348 Höhenmeter. In der 3. Kontrollstelle Louth gab es wieder etwas zu essen.

Das Essen bestand aus Hähnchenschnitzel mit Beilage und Salat, es war warm und schmeckte auch.

Von dort aus fuhr ich um 19:53 Uhr weiter, wobei die kommenden 57 km in einer Fahrtzeit von 2,43 Stunden bei 378 Höhenmeter abgefahren wurden. Unmittelbar vor der 4. Kontrollstelle wurde der Fluß Humber überquert. Die Brücke war extra für die Teilnehmer von LEL zur Befahrung freigegeben worden. Aussicht gab es wegen der Dunkelheit keine.

Die 4. Kontrollstelle Hessle nutzte ich wieder für eine kurze Verpflegungspause.

Es handelte sich um eine sehr moderne Schuleinrichtung mit einer großen Kantine, wobei die Verpflegung sicherlich gut war, meinen Geschmack jedoch nicht unbedingt traf. Insoweit hatte ich Salat, etwas mit Hühnchen und ein Brötchen gewählt.

Die Weiterfahrt begann um 0:22 Uhr am 8. August, die folgende Teilstrecke nahm etwa dreieinhalb Stunden in Anspruch, wobei 679 Höhenmeter anstanden. Die Durchschnittsgeschwindigkeit belief sich auf 19,1 km/h, die Steigungen wurden deutlich anspruchsvoller. Mittlerweile machten sich auch die schlechten Straßenverhältnisse insbesondere bei den Nachtfahrten deutlicher bemerkbar.

Zum Teil gab es Schlaglöcher, die die Größe eines Vorderrades aufwiesen. Dies reduzierte die fahrbare Geschwindigkeit vor allem in Abschnitten mit Gefällen bei rauhem bis schmirgelartigem Straßenbelag nicht unerheblich. Bis zur 5. Kontrollstelle waren knapp 67 km zu fahren.

Bei der 5. Kontrollstelle Malton hatte ich eine der beiden Versorgungstaschen hinterlegt. Zunächst einmal duschte ich und verpflegte mich. Als ich beabsichtigte, mich für 1 Stunde hinzulegen sprach mich einer der ehrenamtlichen Mitarbeiter an. Er wies darauf hin, dass er ein erfahrener Randonneur sei, seiner Meinung nach müsste ich mindestens 3 Stunden Ruhepause einlegen, um dann den kommenden Tag erfolgreich durchzufahren. Wir einigten uns dann auf 2 Stunden, die für mich auch tatsächlich erholsam waren. In diesem Zusammenhang wurde klar, warum der Veranstalter jedem Teilnehmer Stöpsel für die Ohren zur Verfügung gestellt hatte; das Schnarchen und „Entlüften“in der voll belegten Halle war durchaus ohrenbetäubend (vielleicht sollte man auch Nasenklammern ausgeben), aufgrund meiner Müdigkeit konnte ich jedoch sofort schlafen.

Nachdem ich rechtzeitig geweckt wurde nahm ich noch ein kurzes Frühstück zu mir und fuhr dann um 6:54 Uhr weiter, der Abstellbereich für die Räder hatte sich zwischenzeitlich gefüllt.

Die nächsten knapp 114 km wiesen bereits deutlich höhere Anstiege auf, insgesamt 1225 Höhenmeter. Die reine Fahrtzeit betrug 6 Stunden 17 Minuten bei einer durchschnittlichen Geschwindigkeit von 18,1 km. Die 6. Station Barnard Castle erreichte ich kurz nach 14.00 Uhr.

Ab jetzt lag die von der Steigung her schwierigste Teilstrecke vor mir. Ein Milchspender brachte mich dazu, ab dieser Station bis auf die „Aufwachkaffees“ nur noch Milch zu trinken, Die gab es für die Teetrinker immer und sie war stets kühl.

Nach einer reinen Fahrzeit von 3 Stunden 17 Minuten hatte ich die knapp 90 km mit 1316 Höhenmeter hinter mich gebracht.

Die ursprüngliche Streckenführung hätte die anstehenden Anstiege nicht vorgesehen, sie hätte zwar einen langgezogenen Anstieg aufgewiesen, nicht jedoch 2 derartig knapp unter 20 % etwa 5 km lange Anstiege. Die geänderte Strecke wurde laut Veranstalter wegen Bauarbeiten an der geplanten Route erforderlich. Es war bei der Hitze von knapp 42 Grad eine Schinderei. Die Abfahrt über Alston nach Brampton war relativ einfach zu fahren, allerdings machte sich auch hier wiederum die ausgesprochen schlechte Straßenqualität bemerkbar, es rollte kaum.

Die 7.Station war Brampton. Meine Verpflegung wurde spärlicher (Hasché mit Erbsen und Kaffee).

In Brampton hatte ich wieder eine Verpflegungstasche hinterlegt. Dort wechselte ich das Trikot (ein Teilnehmer hatte das BSB-Trikot mit Kaffee beschlabbert) und räumte versehentlich mein Langarm-Trikot in die zurück zu gebende Tasche, was sich jedoch im weiteren nicht erheblich auswirkte.

Am 9. August 2022 um 1:20 Uhr fuhr ich dann weiter zur 8. Kontrollstation Moffat, die ich in knapp 4 Stunden bei einer Distanz von 75 km, 437 Höhenmeter und einer Geschwindigkeit von 20,9 km/h erreichte. Die zu befahrenden Nebenstrecken waren in der Dunkelheit aufgrund ihres winkeligen Verlaufes nicht ganz einfach zu befahren

In Moffat war eine Verpflegungsstation mit umfangreichem Angebot (Nudeln/Toast/Obstsalat etc.), darüber hinaus nahm ich auch dort eine weitere kurze Schlafpause in Anspruch.

Gegen viertel vor acht startete ich dann gut ausgeruht (hatte ja auch viel geschlafen!!) auf die letzte Etappe Richtung Edinburgh, die mit einem langen Anstieg begann und sich über eine Distanz von 111 km bei 987 Höhenmeter erstreckte. Dort war ein Streckenmotorrad unterwegs, der Fahrer machte uns auf einen kleinen Dorfladen aufmerksam, der schlagartig von LEL Teilnehmern überfüllt war; unklar blieb, wo die jetzt alle herkamen (auf der Strecke begegnete ich jedenfalls nur etwa 5 Fahrern).

Die Durchschnittsgeschwindigkeit belief sich auf 21,3 km/h. Die tatsächliche Fahrtzeit belief sich auf knapp 5 Stunden, inklusive Pausen benötige ich knapp 6 Stunden für die Etappe bis Edinburgh.

Auf der Anfahrt zur 9. Station Edinburgh fuhren wir über eine langgezogene Brücke, die uns durchaus beeindruckende Aussichten auf die Gegend und weitere Brücken gewährte.

Nach einigen knackigen Anstiegen erreichte ich die nördlichste Station der Streckenführung. Es handelte sich um eine hochmoderne Schulanlage.

Die Kantine war hervorragend, die Duschanlagen waren vorbildlich und beim Empfang wurde den Teilnehmern sogar ein Whiskey ☺ angeboten, den jedoch wohl keiner in Anspruch genommen hatte. Die Rückfahrt führte durch die Altstadt von Edinburgh, wobei es sich um eine durchaus sehenswerte Stadt handelt. Allerdings fuhren wir zu einer Zeit durch die Altstadt, in der Hochbetrieb herrschte und der Straßenverkehr durchaus erheblich war. Die Navigation war relativ anspruchsvoll. Nach der Altstadt ging die Streckenführung über Fahrradwege in den Außenbezirk von Edinburgh.

Die Strecke führte über 945 Höhenmeter und einer Distanz von 81 km zur 10. Station Innerleithen, die ich gegen 20:30 Uhr erreichte.

Die Verpflegung war in Ordnung. Deutschsprachige ehrenamtliche Helfer wollten wissen wo ich herkomme, und was ich beabsichtige, insbesondere ob ich gegebenenfalls eine Schlafmöglichkeit in Anspruch nehmen wollte. In der Station selbst gab es keine Schlafmöglichkeiten, allerdings waren private Unterkünfte gebucht worden, in denen man eine Pause hätte einlegen können (ohne Weckmöglichkeit). Angesichts der noch frühen Zeit habe ich jedoch entschieden, weiterzufahren. Gegen 21.10 Uhr machte ich mich also auf den Weg zur nächsten Station, die 50 km entfernt lag. Für die Strecke inkl. 522 Höhenmeter benötigte ich 2 Stunden 45 Minuten bei einer Gesamtzeit von 3 Stunden 17 Minuten und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 18,4 km/h.

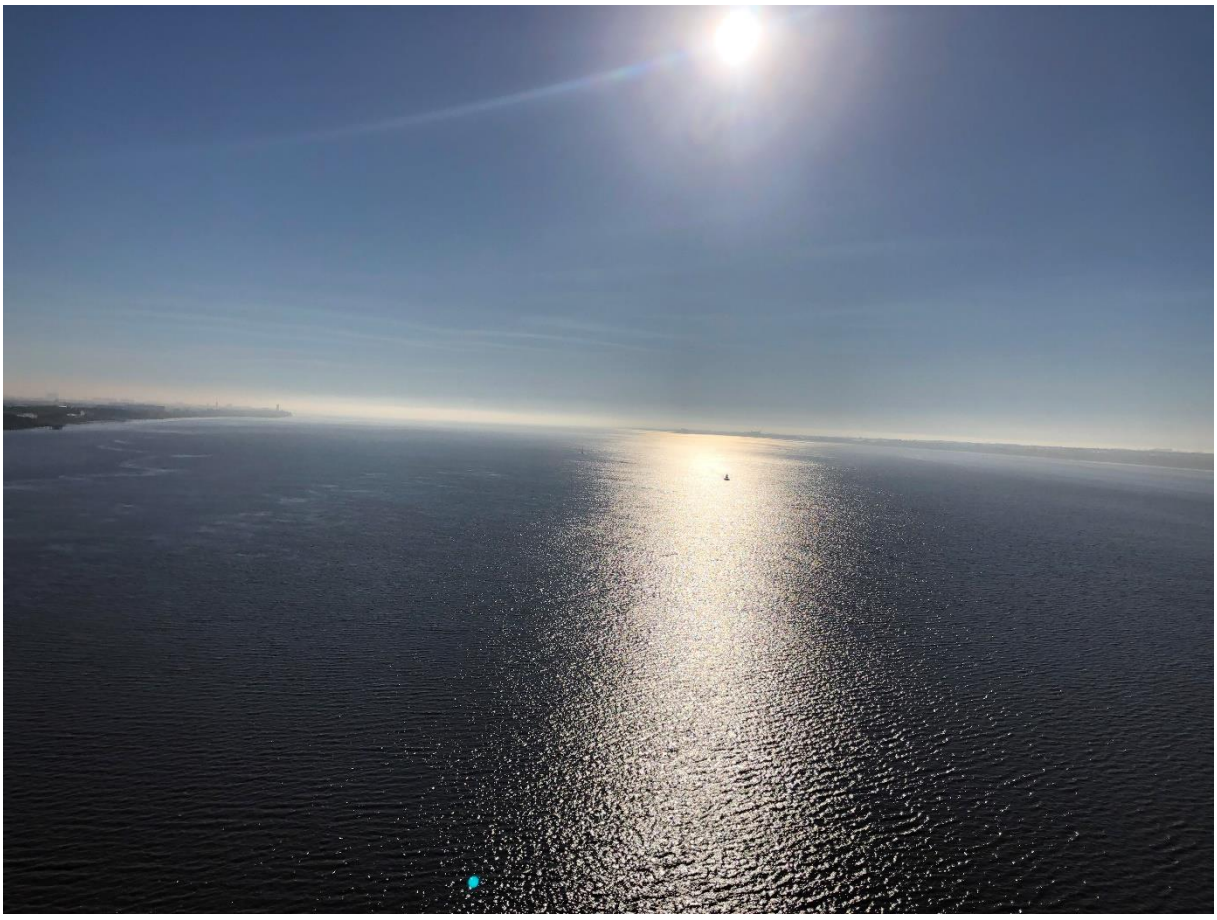
Die 11. Station Eskdalemuir erreichte ich kurz nach Mitternacht. Dort gab es eine sehr dürftige Verpflegung, ich wählte Reis mit Soße. Die Soße erwies sich als eine süße Sauce, nahezu puddingähnlich. Von den Getränken versuchte ich 2 unterschiedliche Varianten, die beide fürchterlich schmeckten (im Nachhinein stellte sich heraus, dass sie wohl hätten verdünnt werden müssen). Danach habe ich mich wieder auf Milch beschränkt, der ekelhafte Geschmack verfolgte jedoch bis zur nächsten Station noch weiter. Auf dieser Station war eine Schlafmöglichkeit nicht gegeben, eine Ruhepause stand aber auch insoweit nicht zur Diskussion.

Um 0:55 Uhr startete ich am 10. August die Weiterfahrt zur 12. Station, die wieder in Brampton lag. Dort kam ich nach knapp 4 Stunden, 60 km, 477 Höhenmeter und eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 17,5 km/h an, wobei die Nachtfahrt wegen der Straßenverhältnisse etwas schwieriger war.

In Brampton war neben einer Dusche auch eine Ruhepause angesagt, im Anschluss wurde gefrühstückt, dann begann kurz vor 7:00 Uhr die Weiterfahrt zur 13. Station Barnard Castle. Die vor mir liegende Strecke zeichnete sich durch einen langen Anstieg und weitere kürzere Anstiege aus. Die 926 anstehenden Höhenmeter und die Distanz von 81 km wurden in 5 Stunden und 11 Minuten absolviert, die tatsächliche Fahrtzeit belief sich auf 4 Stunden 21 Minuten. Die gefahrene Durchschnittsgeschwindigkeit betrug 18,5 km/h.

Bei Ankunft an der 13. Station fiel ich zunächst einfach mal völlig sinnfrei mit meinem Fahrrad um, prellte mir die rechte Hand und erlitt eine stark blutende Knieverletzung. Für kurze Zeit lag ich wie ein Frosch unter dem Rad, sprang aber gleich auf und tat so als wäre nichts gewesen. Peinlich war die Geschichte in jedem Fall, die medizinische Notfallversorgung nahm ich für eine Desinfektion des Knies in Anspruch. Einen Verband lehnte ich ab. Danach begab ich mich zur Dusche und anschließend zum Essen. Es gab ein nudelartiges Gericht mit Salat. Vorsorglich habe ich mich gleich wieder neben die Milchanlage gesetzt, wo unbegrenzt Milch abgezapft werden konnte was ich auch sehr Anspruch genommen habe. Dann habe ich noch für einen deutschen Teilnehmer gedolmetscht, dessen Umwerfer nicht mehr funktionierte, was er dem Mechaniker vor Ort nicht verdeutlichen konnte – ich habe halt auf den Umwerfer gezeigt und gesagt „no function“, damit war alles klar!! Gegen 15:05 Uhr machte ich mich auf die Weiterfahrt.

Die 14. Station Malton nach einer Distanz von 113 km, 1040 Höhenmeter erreichte ich bei einer reinen Fahrzeit von knapp 6 Stunden nach ca. 7 Stunden und 7 Minuten gegen 22:30 Uhr. Dort verpflegte ich mich wieder, um dann nach einem kurzen Frühstück gegen 2:15 Uhr am 11. August die Weiterfahrt anzutreten. Diese führte zur 15. Station Hessle, die ich gegen 6:00 Uhr erreichte. Dort konnte ich mich waschen, nahm Verpflegung zu mir (etwas gebutterten Reis-die Butter wurde mir von dem Helfer empfohlen, der das Essen ausgab) und fuhr kurz vor 7 Uhr weiter über die Humber-Brücke.



Die nächste Station Louth (Nr. 15) erreichte ich nach 60,2 km und einer Fahrtzeit von dreieinhalb Stunden bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 19,6 km/h gegen 11.15 Uhr.

In der 15. Station „verpflegte“ ich mich kurz (2 Sprite/2 Cola)

und fuhr gegen 12:18 Uhr zur 16 Station (Boston) weiter. Diese erreichte ich nach ca. 3 Stunden, 309 Höhenmeter und mit einer Geschwindigkeit von 20,1 km/h nach knapp 54 km. Dort verpflegte ich mich wieder, trank Unmengen von Milch und legte mich eine Viertelstunde hin. Um 16:05 Uhr startete ich auf die nächste Etappe zur 17. Station. Für die Strecke von 92 km benötigte ich bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 23,9 km/h inkl. 40 Minuten Pause viereinhalb Stunden. Die Strecke war nunmehr relativ flach bei insgesamt 102 Höhenmetern.

Bei Ankunft an der 17. Station St.Ives gegen 21.00 Uhr stellte sich heraus, dass mein Frontlicht nicht mehr funktionierte. Ein Helfer untersuchte dies, konnte aber keine Lösung finden. Er bemüht sich sehr, suchte sich auch die Internet Beschreibung meiner Lampe heraus, den Fehler konnte er jedoch nicht ausfindig machen oder gar beseitigen. Wir haben dann eine Ersatzlampe, die ich mit mir führte, an das Frontlicht montiert.

Im Ergebnis konnte man mich dann zwar sehen, die Lichtausbeute war jedoch nicht sehr groß, so dass ich mich notgedrungen zu einer längeren Schlafpause in der nahezu vollen Halle entschieden habe.

Am 12. August startete ich dann doch schon trotz der schwachen Frontbeleuchtung gegen 1:19 Uhr auf die letzten beiden Etappen. Die Fahrt gestaltete sich relativ schwierig, da ich kaum etwas von der Straße erkennen konnte. Unterstützend wirkte jedoch der Vollmond, letztlich hat es ganz gut geklappt, natürlich nicht mit der möglichen Geschwindigkeit.

Nach ca. 4 Stunden, 70 km und 367 Höhenmetern erreichte ich bei einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 19,1 km/h gegen 4.15 Uhr die 18. Station Great Easton. Es handelte sich um eine relativ kleine Schulanlage. Die Verpflegung war jedoch in Ordnung, es gab Hühnchen mit Reis und wieder viel Milch. Die Sitzgelegenheiten waren an kleine Kinder angepasst – runde Sitzflächen mit Stangen zum Tisch fest verbunden – für alle Randonneurs-Popos ersichtlich und hörbar eine Qual.

Die verbleibenden knapp 46 km absolvierte ich in zweieinhalb Stunden bei 309 Höhenmeter und einer Geschwindigkeit von 21,4 km/h. Gegen 8:30 Uhr war ich am Zielort angelangt.

Aufgrund einer Baustelle fuhren wir durch einen Nebeneingang zum Ziel wo man durch 3 Helfer (Kontrolleure) frenetisch (?) begrüßt, jedenfalls als Finisher im System des Veranstalters registriert wurde. Dort wurde die Karte zum letzten Mal abgestempelt und zunächst einbehalten. Eine Medaille wurde mir umgehängt, damit war die Radtour abgeschlossen.