



ldrig mere.«
»Det er på
grænsen til
idioti.«

»Det var som at køre Trondheim-Oslo 10 gange i træk.«

Danske deltageres spontane reaktioner efter verdens længste motionsløb, det 1215 km lange Paris-Brest-Paris – i motionsverdenen kendt som PBP – som skal gennemføres på højst fire døgn.

Fire døgn i en stadig hårdere kamp. Ikke blot mod trætheden, men navnlig mod søvnen; der er ikke tid til ret mange timers søvn, hvis man skal nå frem til kontrolstederne i tide og få sine stempler i kørebogen; Brevet-kortet. Og uden samtlige stempler er man ude af løbet.

Fire døgn, hvor langt de fleste af de 2600 deltagere oplevede det samme som marathondløberne, når der tilsyneladende er »helt udsolgt«. Her er det blot »cykelmuren«, man kører ind i – nogle endda indtil flere gange, da strabadserne er så langvarige. Fire døgn i helvede, hvor en kraftig dehydrering af kroppen ikke kan undgås, og hvor vægttabet for nogle beløber sig til godt syv kilo. PBP er så stor en belastning for organismen, at det tager flere døgn at komme over den. Nogle af eftervirkningerne fortager sig først mange uger senere.

Kvalifikation til pinslerne

Kun garvede motionister får lov til at melde sig til PBP. Året forud skal man kvalificere sig ved at gennemkøre kontrollerede træningsture på 200, 300, 400 og 600 kilometer. Hver deltagers såkaldte Brevet-kort bliver stemplet og sendt til godkendelse i Paris. Ideen er selvfølgelig, at alle er klar over, hvad de går ind til. For en sikkerheds skyld skal selve tilmeldingen ledsages af en lægeerklæring med billede samt nogle udfyldte skemaer – plus startgebyret på cirka 400 kroner.

Alle papirer er på fransk, men alligevel lykkes det de ihærdige udlændinge at overleve papirkrigen og blive tilmeldt. Gennemførelsesprocenten er høj. Der er ikke nogen uforberedte novicer i feltet, og de fleste har 5000-10.000 kilometer landevejstræning bag sig, før starten går. Ufarligt er det ikke. Alene i 1987 blev fem franske PBP-deltagere

trafikdræbt under kvalifikationsløbene.

17 danske selvpinere

Året før PBP 1987 fandt 17 danske selvpinere sammen om, som de første danskere i løbets historie, at deltage i »cykel-idiotiet«. Indtil da havde de fleste af dem »prøvet det hele« i Skandinavien og var nået frem til, at der ikke længere var udfordring nok i traditionelle motionsløb som Sjælland rundt – 320 kilometer – og Trondheim-Oslo – 560 kilometer. I PBP anede de muligheden for den ultimative tilfredsstillelse af deres machosyndrom.

De var således 17 elite-motionister fra hele landet i alderen 20-50 år, som i de følgende måneder mødtes og gennemførte kvalifikationsturene og ellers holdt forbindelse med hinanden gennem deres lille blad, som blev døbt Selvpineren. Barske jernmænd på cykel med vidt forskellige baggrunde; læger, studenter, blikkenslagere, kontorassistenter, DSB-mænd, journalister og tømrere. Alle forenet i et besættende ønske om at afprøve sig selv til den yderste grænse.

Man kunne ikke undgå at lægge mærke til dem, når de på deres flere hundrede kilometer lange træningsture kom susende hen ad sjællandske, fynske og jyske landeveje. Især fordi en af dem kørte i en selvkonstrueret og fuldt indkapslet kabinecykel med meget lav luftmodstand. Den var tungere at træde op ad bakkerne, men dens ejer var gjort af noget særligt, for siden transporterede han den til og fra startstedet i Paris ved egen

P-B-P

PARIS - BREST - PARIS

Verdens længste motionsløb....

pedalkraft.

At kalde denne garvede flok PBP-aspiranter for træningsnarromaner er ikke overdrevet. De tusinder af kilometer i sadlen bragte dem efterhånden i kanonform, så en af de sidste ture, de 560 kilometer fra Trondheim til Oslo, var en formssag. Selvpinerne var klar til at slå til i PBP.

Togmanden var cykelidiot

Primus motor er en DSB-mand, som ikke går af vejen for at kalde sig selv cykelidiot. For fire år siden syntes han, at der ikke var flere udfordringer rent cykelmæssigt. Han havde gennemført alle de store motionsløb i Skandinavien indtil flere gange og erhvervet Skandinavialopdiplomet. Forsøgsvis havde han endog ansøgt arrangørerne af det svenske Vättern rundt på 300 kilometer om at måtte gennemkøre løbet to gange på tid, men det kunne ikke komme på tale. Hvad ville de øvrige 15.000 deltagere så sige? For dem var løbets 300 kilometer en rigelig stor præstation, som ikke skulle nedvurderes af en cykelgal dansker.

Men en dag så DSB-manden åbenbaringsens lys; PBP. Her var noget, som måtte prøves. Da ingen andre i Danmark organiserede de krævende kvalifikationsløb og selve deltagelsen, besluttede han sig for selv at gøre det. Han kom i forbindelse med en lille snes ligestillede, som var indstillet på at gå ind for selvpinernet forud for PBP, og som ville ofre 4000 kroner. Sponsorstøtten kom fra et computerfirma, og det navn skulle så – for en ordens skyld – være

P

længde 1.215 kilometer

klubbens navn. I PBP må man nemlig ikke køre med reklamer på tøjet, men nok med et klubnavn.

Journalistens gode idé

Kun få er klar over, at dette vanvittige cykelmarathon er verdens ældste cykelløb. Næste gang løbet køres, i 1991, kan PBP fejre 100 års jubilæum, og løbet trækker historiske linier til den tyske jernkansler Otto von Bismarck. Han stod bag Frankrigs nederlag i 1871 og tilføjede landet en udpræget depressions- og mindreværdssølelse. Frankrig fik behov for en national oplyftelse. Redaktøren på pariserbladet »Le Petit Journal«, Pierre Giffard, fik ideen til at skabe et stort sports-show, som kunne vise verden, at der stadig var liv i gamle Frankrig.

Tiden var 1890. Cyklen var endnu i sin barndom, og »væltepeterne« var ikke trængt helt ud af nymodens »safety« cykler med to lige store hjul og kædetræk på baghjulet. Giffard var selv besat af pedalerne og ønskede derfor at skabe et marathon-cykelløb af store dimensioner, der kunne bevise cyklens styrke og muligheder.

På den tid var cyklen lidt af en kuriositet, og skeptikere var der nok af. Ikke så få mente, at man nærmest måtte være idiot for at ride på disse mærkelige apparater, og ligefrem køre væddeløb på dem – og navnlig så langt – var kun for kandidater til dårekisten.

Alligevel lykkedes det Giffard at piske en stemning op i sit blad samtidig med, at ideen tog form. PBP skulle være et pålidelighedsløb med overnatninger,

så hastighed kom til at spille en mindre rolle i forhold til kløgt, håndtering af cyklen og udholdenhed. Men det skulle også være en prøve på, om mennesket kunne cykle over 1200 kilometer på 10 dage ved egen kraft.

Den sikre død

Datidens lægevidenskab advarede mod projektet. Læger udtalte, at enhver, der kørte denne marathondistance på under 10 dage, ville dø af blodforgiftning.

»En sådan overdosis af cykling slår deltagerne ihjel lige så sikkert som gift«.

Alligevel meldte mange cyklister deres ankomst til PBP, og interessen for løbet var enorm. Giffard var overrasket over den store tilslutning fra deltagerne, men nok så meget over den store interesse fra cykelindustrien, der så muligheder for at gøre reklame for cyklen. Desuden var den luftfyldte ring netop ved at komme på markedet – Dunlop havde udtaget sit patent på den i 1888 – så de nye dækfabrikanter ønskede at vise, hvad deres pneumatiske ringe luede til i sammenligning med de massive.

Egentlig meldte der sig alt for mange deltagere efter Giffards mening. Og da en del tydeligvis var almindelige søndagskørere uden erfaring og mulighed for at gennemføre, fik han siet de mindre seriøse fra ved at hæve startgebyret til fem francs. Det bragte deltagertallet ned på 207, hvor syv var kvinder – en uhørt dristighed dengang.

Damerytterne blev sendt hjem

Den 6. september 1891 stillede de håbefulde cyklister op til start i Rue Lafayette. Men for at undgå skandale sendte man de syv kvindelige deltagere hjem til kødgryderne, inden rytterne kørte af sted i 20-mands hold anført af en »kaptajn«.

Rytternes påklædning var en almindelig victoriansk dagligdragt. Cyklen var udstyret med lukket kædekasse og et fint båt-horn med gummibold, så kvæg og bønder ude på landet kunne advares. Forhjulet blev bremsset ved, at en plade blev trykket ned oven på dækket, og stellet overrør skrånede nedad bagud. Dækkene var aftagelige gummiringe fremstillet af to brødre ved navn Michelin.

På forhånd havde løbet en favorit; den professionelle rytter Jules Dubois. Men allerede på den første kilometer fik han punktering, og da det dengang tog over en time at lappe – hjulet skulle nærmest skilles ad – var hans vinderchancer reduceret. Kort efter punkterede han igen og var definitivt færdig.

Messingklokken reddede vinderen

Efter favoritten Dubois var ude af løbet, blev PBP en dag- og nattelang kamp mellem en anden professionel, Charles Terront, og amatøren Jiel-Laval. Laval var første mand ved vendepunktet i Brest, 51 minutter før Terront, som var sat tilbage af en punktering. Snart var det Laval's tur til at punktere, og da han siden blev nødt til at tage sig en lur i en by, tog Terront fussen på ham. Terront's hjælpere havde set konkurrenten vakle ind på et hotel og fik deres mand til at liste ubemærket gennem byen med slukkede lygter, hvad der først gik op for Laval's hjælpere to timer senere.



P-B-P

Alligevel var Laval ikke slået definitivt. Nu var løbet en udmærkede kamp mellem to dødt-rætte ryttere, som kæmpede for blot at holde sig vågne på cyklen og drive den frem. Terront var træt, og hovedet blev ved at falde ned. Hans bror fik en god idé. Han købte en stor messingklokke i en af byerne, og fra dette tidspunkt vækkede klokkeklang Terront, hver gang han var ved at falde i søvn.

I Paris fulgte man løbets udvikling over telegrafien. Giffard plejede spændingen i »Le Petit Journal«, indtil Terront endelig dukkede op som vinder i tiden, 71 timer og 22 minutter, som svarede til en gennemsnitsfart på 16,8 kilometer i timen. Taberen Laval ankom otte timer senere. Siden trillede 97 over strengen i Paris. Cyklen havde bevist sin brugsværdi og rytterne deres udholdenhed. Lægerne var tavse efter løbet.

For hårdt for cykelryttere

Trods den notoriske succes faldt Giffard ikke for fristelsen til at gentage den året efter. PBP skulle være noget virkeligt eksklusivt og kun køres hvert 10. år. Succesen kunne måles direkte. Overalt skød cykelklubber op, og pedalsport blev godt stof i dagspressen. PBP-ideen var så god, at den måtte efterlignes.

En anden journalist, Henri Desgrange på bladet »L'Auto«, inspirerede i 1903 sit blad til at arrangere et endnu større arrangement; en gigantisk cykelrundtur i Frankrig – Tour de France – på 2428 kilometer. Her fik rytterne lov til at sove efter hver dagsetape, hvad der trods alt gjorde løbet mindre udmærkede end PBP. Også en anden franskmand, Pierre de Coubertin, blev inspireret af PBP til at »genopfinde« oldtidens olympiske lege.

Efter 10 års pause kunne man køre PBP for anden gang. Vinderen i 1901, Maurice Garin, skar cirka 19 timer af den gamle rekord og hævdede gennemsnitsfarten til 23 kilometer i timen. Siden blev PBP kørt i 1911, 1921, 1931, 1948 og 1951, hvor det blev opgivet som cykelløb. De

fleste professionelle cykelryttere fandt det for hårdt og foretrak at melde sig til lettere starter, men heldigvis uddøde løbet ikke. Motionscyklisternes klub, Audax Club Parisien, besluttede at føre det videre hvert femte år – første gang i 1956 – og fra 1971 gik man sammen med Euraudax-organisationen om at køre det hvert fjerde. PBP havde fundet sin endelige form.

Psyken er den største modstander

I dag deltager både individuelle ryttere og motionsklubber fra hele verden i dette cykelmarathon, som af nogle betragtes som et klubbernes uofficielle verdensmesterskab. Der er pokal til bedste klub. Tidsfristen



for de 1215 kilometer er 90 timer, men rekordjagt undgås ikke. Nu er hurtigste tid 43 timer og 20 minutter svarende til en gennemsnitsfart på 28 kilometer i timen. Over 1215 kilometer kan kun en »forklædt« cykelrytter uden søvnbehov og med stimulanser i lommerne køre så utroligt. Kvinderekorden er ikke mindre imponerende; 54 timer og 43 minutter.

Af de oprindelige 17 danske jernmænd faldt tre fra i sidste øjeblik, så kun 14 var til start i Paris den 24. august 1987. I PBP kan man vælge mellem tre forskellige starttidspunkter afhængig af, hvor hurtigt man forventer at gennemføre. Nogle i gruppen valgte morgenholdet klokken 04.00, mens andre indledte prøvelserne klokken 10.00 eller 16.00. Sidste hold er de hurtige »vedetter«; en flok hårde negle på 179 ryttere. Her er

fracfaldsprocenten højest, og godt 1/3 af dem må opgive. I de to andre grupper falder 17-18 procent fra.

1987 blev et af de værste løb i PBP's historie. Regn og modvind på det meste af den godt 600 kilometer lange udtur til Brest, gjorde strækningen til en lidelsernes vej. Også for danskerne. For dem blev det en slags gentagelse af sangen om »Ti små cyklister...«, hvor første mand måtte udgå allerede efter få hundrede kilometer; han kom 10 minutter for sent efter kontrolpunktets lukketid. Ved vendepunktet i Brest fik yderligere to nok og måtte tage toget tilbage til Paris. På hjemturen styrtede en femte og måtte udgå. De ni resterende gennem-

førte, de sidste et par timer før »lukketid« ved målet.

Som i andre lange motionsløb viste det sig ret afgørende, om rytterne fandt sammen i en gruppe med et passende og ensartet tempo. Men de helt store grupper på 1000 ryttere i starten var farlige, når lygter, drikkeflasker og pumper faldt af cyklerne og røg ind i hjulene på dem bagved. Der blev kørt hurtigt og vildt i de store grupper lige efter starten, og der opstod massestyrt. Allerede ved det første kontrolsted i Belleme efter 162 kilometer var temperamentet kølnet hos de mest fyrige elementer, og ved næste kontrolsted, Villaines, 233,5 kilometer, begyndte en del at nærme sig »sandhedens time«. Ikke blot var det køldt, mørkt og vådt. Søvnbehov og træthed meldte sig, og den enkelte rytters psyke blev en hård modstander. Blot at lege med tan-

ken om at give op ville være skæbnesvangert. Nok så interessant var det, at de kvindelige deltagere gennemgående var mere seje, beslutsomme og viljestærke end mændene.

Ud over en god psyke og fin fysisk form drejer det sig om evnen til at kunne undvære søvn. Kontrolstedernes lukketider tvinger flere gange deltagerne til at køre længere mellem pauserne end ønsket. Tilmed spildes en masse tid på kontrolstederne, hvor der let kan være tre kvarters kø ved madstedet. Det har de færreste tidsoverskud til, og da maden koster dyrt, kan den med fordel indtages i småbyerne undervejs under hyggeligere former.

De danske deltagere fik tid til 7-11 timers søvn i fire døgn.

Sandhedens time

»Efter 400 kilometer havde jeg ondt i knæene, og de sidste 80 kilometer følte benene som tynde makaronirør.«

»Jeg havde knæproblemer den sidste dag og smerter i fodsålerne de sidste to døgn. Mine storetæer havde en dødhedsfornemmelse – lidt i stil med, når der er hul i strømpen – og den fornemmelse holdt først op flere uger efter løbet.«

»Endnu tre uger efter løbet var jeg øm i hænderne af at holde på styret.«

»Den sidste dag fik jeg min krise med kvalme og hovedpine. Formentlig en følge af for lidt mad, salt og søvn.«

Alle oplevede een stor krise; »sandhedens time«. Om ikke andet satte den ind den sidste dag, hvor nogle knap kunne dreje styret eller skifte gear, og hvor de bevægede sig søvngængeragtigt rundt på kontrolstederne. De, der kørte med cykelhjelm, gik duknakkede rundt; der var ikke længere kræfter til at løfte hovedet. Ryttere fik »rystesyge« som følge af for lidt påklædning. Det var tydeligt, at mange på det tidspunkt allerede havde kørt sig helt ud og mere til, men viljen fik dem til at fortsætte – langsomt.

Ved de sidste to kontrolsteder inden Paris, Belleme, 1052 kilometer, og Nogent le Roi, 1137,5 km, lignede gulvene og omgivelserne feltlazaretter fra Første Verdenskrig. Deltagerne faldt om i en dødlignende søvn og nåede lige at skrive en seddel med »væk mig klokken x«, vel vidende, at uden hjælp vågnede

de ikke op det første døgn. I hjørnerne stod ryttere og smurte store siddesår med smertens tårer løbende ned ad kinderne.

»Den sidste nat talte min makker sort. Kun langsomt og usikkert fremstammede han ordene.«

Makkeren var et 20-årigt fysisk pragteksemplar, som nu var nået så langt ud som aldrig før – tilmed med to store blodige siddesår – men også han fik kæmpet sig i mål. Psyken var intakt.

Han var ikke den eneste, som nu var hinsides al fornuft. Den sidste nat var det ikke ualmindeligt at se hallucinerende deltagere, som talte i vildelse, mens de tullede af sted. Een styrede lige ned i en grøft uden at ane det, en anden vendte pludselig om på vejen og begyndte at køre i modsat retning væk fra Paris.

Forløsningsen nærmer sig

Længden af den enkelte kilometer vokser uhyggeligt, som målet nærmer sig. Men den sidste dag er der opmuntring at hente fra lokalbefolkningen, som fra vejsiden følger det store drama og tilbyder tiltrængt vand. I småbyerne bliver deltagerne nogle steder inviteret på kaffe i husenes garager og får opmuntring. I det cykelglade Frankrig kender enhver PBP og ved, hvad rytterne har været igennem – og hvad der stadig venter dem.

Deltagerne bydes store farer på den sidste del af PBP, der køres på motorvej med susende biler uden forståelse for de langsomme og udmattede ryttere. Men nu er målet nær, og her ventes de mange tilskuere et sælsomt skuespil, hvor aktørerne faktisk ikke aner, hvad de foretager sig. Rytterne må, ligesom middelalderens tunge panserklædte ryttere, løftes af stålhesten. Nogle har siddet så længe i den foroverbøjede kørestilling, at de er helt fikserede. Stadig foroverbøjede vakler de nu rundt i målområdet.

»De ligner jo en samling KZ-fanger«, siger en tilskuer. Sådan virker en flok trætte, ømme og søvnige PBP-ryttere. Nogle med så stive og ømme ben, at de må gå baglæns op ad trapperne. Gradvist kommer de til hægterne. De små grupper af ryttere sætter langsomt kursen mod sengen på hotellet, hvis personale ikke har vrøvl med PBP-

deltagere det følgende døgn. Under alle omstændigheder får det parisiske natteliv ingen glæde af rytterne det første døgn eller to.

Fire måneder efter løbet får hver deltager tilsendt en medalje. En stor flerfarvet sag med køretiden indgraveret. PBP-medaljen er elitemotionismens adelsmærke. Et hæderstegn, der rangerer på højde med Ridder af Dannebrog og fremmedlegionens hæderstegn. ■



Paris-Brest-Paris arrangeres af:

L'Audax Club Parisien
Att. Suzanne Lepertel
28, rue Auguste-Meunier
77800 Chelles
Frankrig

Nærmere oplysninger kan også fås hos den danske organisator af deltagelsen i 1987:

Leif Lyngsaa
Maj Allé 110
2730 Herlev
Telefon - 02 84 46 02

Hvert andet år – næste gang i 1989 – køres PBP som rent Audaxløb. Det vil sige, at alle kører i 28-mands grupper, der har en kaptajn, som sørger for, at den krævede gennemsnitsfart overholdes. Kaptajnen må ikke overhales, og grupper skal følges ad.