

Beretninger

Scandinavian 1200

Paris-Brest-Paris '95

- en detaljeret historie

Motionscykelløbet Paris-Brest-Paris er med sine mere end 1.200 km en udfordring af helt utrolige dimensioner. Det er først, når man står overfor opgaven, at man forstår, hvorfor fx bjergbestigere bestiger verdens højeste tinder. Man gør det mest af alt fordi det nu engang er der. Det ligger lige for. Den er en kulmination af ens sportslige præstationer. At gennemføre Paris-Brest-Paris er en oplevelse, der kun er de færreste forundt. Men det er en oplevelse, der sætter sig mærker for livet. Man kommer hele følelsesspektret rundt i løbet af de små fire dage turen varer.

Jeg har skrevet denne lille historie af flere årsager.

For det første for at bearbejde oplevelsen. Men også for at fastholde oplevelsen på papiret inden alt for mange detaljer går tabt. Det var der for øvrigt rigtig mange, der gjorde efter turen i både 1991 og i 1995. Og det er fantastisk, som disse fortællinger er forskellige. Det er som om ikke alle har været på den samme tur.

Men sådan er Paris-Brest-Paris

Den Nordjyske afdeling af Audax Randonneurs Danmark sendte 22 supermotionister af sted fra den kunststofbeklædte fodboldbane i St. Quentin en Yvelines, en satellitby sydvest for Paris, mod Brest i det yderste Bretagne. Alle 22 vendte tilbage i god behold.

Det lyder flot, enkelt - og smertefrit. Men under opholdet på de rå franske veje fik deltagerne en oplevelse, der har mærket dem for livet.

Forberedelserne til et cykelløb på mere end 1.200 kilometer starter allerede mange måneder før. Ja deltagerne fra cykelklubben i Hirtshals havde faktisk lagt planer for turen lige siden de hørte om den for mere end fire år siden.

I det rå og kolde danske forår begyndte vi så småt at mødes.

I 1995 havde vi indrettet os en god del anderledes end da disse brevets startede forud for Paris-Brest-Paris i 1991. I samarbejde med Ibs arbejdsplads, Tele Danmarks lager i Støvring syd for Aalborg, indrettede vi startområde. Fordelene fra Falcks parkeringsplads var indlysende. Her kunne vi sidde indendørs og udfylde startkort. Der var også plads til at deltagerne kunne klæde om og bruge lagerets toiletter og brusere. Ibs kone og søn Ellen og Claus, blev en uvurderlig hjælp, både når folk skulle sendes af sted, men sandelig også når de kom i mål i Støvring på de mest underlige tidspunkter af døgnnet.

Poul Olsen, der havde været arrangør af de sidste fire års brevets, var trådt lidt i baggrunden, Men både han og hans kone, Hanne, ydede en fortrinlig moralsk opbakning under forårets brevets. Min egen kone, Lisbeth, var naturligvis også med under hele forløbet, både som praktisk gris under starterne og som moralsk støtte til mig personligt.

For at kvalificere sig til at deltage i motionsløbet Paris-Brest-Paris, skal man gennemføre en række kvalifikationsløb, de såkaldte brevets, af varierende længder. Fire brevets på henholdsvis 200 km, 300 km, 400 km og 600 km er kvalifikation nok til at komme med. Alle brevets køres efter de regler, der gælder under et Paris-Brest-Paris. Og det vil i korthed sige, at man kører sit eget løb efter en detaljeret rutebeskrivelse, sørger for at få stemplet sit kontrolkort på de steder, der er angivet i rutebeskrivelsen og ikke mindst sørger for at overholde tidsfristen for turen.

Det kan lyde som en ren formalitet, når man sidder hjemme i lænestolen og planlægger årets udfordringer. Men helt anderledes anstrengende er det, når man ligger alene på en vej henover den midtjyske hede. Her hvor det nærmeste gadelys ligger mere end fem kilometer borte og hvor de eneste lyde er dem, man selv laver eller naturen byder på. Det er her, man for alvor finder ud af, om man har udstyret i orden og man er forberedt til en tur som Paris-Brest-Paris.

Vi noterede os med glæde, at en hel del af de "gamle" fra 1991 stillede op igen. Det gav også de nye det indtryk, at nok var Paris-Brest-Paris en udfordring af kaliber, men dog ikke værre, end at nogle var tossede nok til at gentage oplevelsen. Men efterhånden som kvalifikationsløbene blev længere og længere faldt flere og flere fra. Det er en slags naturlov, og det gjaldt naturligvis også 'veteranerne' fra '91. På det første brevets, 200 km rundt om den østlige del af Limfjorden, var der seks gengangere med. På det andet brevets, der gik over Hanstholm, Mors og Skive, var der fem gengangere med. På 400 km brevets, der førte os over Djursland og rundt i Midtjylland var vi nede på fire 'veteraner', men det skyldtes at Ole Nepper-Christensen kørte de sidste to løb på Sjælland. Under 'styrkeprøven', det 600 km lange brevets, der gik op omkring Skagen og ned langs vestkysten over Thisted og Thyborøn og tværs gennem Midtjylland, havde holdet kun følgeskab af tre 'veteraner'. Jeg selv valgte nemlig denne gang at prøve et langt brevets i sydnorge.

Efter denne sidste 'styrkeprøven', der også gik over den berygtede Agger Tange, valgte Peter E. Andersen fra Gistrup at kaste håndklædet i ringen. Hans håbefulde følgesvend havde givet op allerede i Åbybro efter 254 km cykling.

Vi forsøgte under alle kvalifikationsløbene at optræde disciplinerede, at overholde de skrevne og uskrevne cykelregler.

Det lykkedes. I hvert fald i begyndelsen af turen. Men hen i mod slutningen kørte alle mere eller mindre individuelt, disciplinen gik fløjten eller som Leif Midtgaard malende sagde det i '91: "I begyndelsen gav vi varsler om enhver forandring i kørestilen. Mod slutningen kunne vi have mødt en mejetærsker med lys og gule roterende blink, uden nogen ville have gidet løfte et øjenbryn".

Under de tre første kvalifikationsløb kommer ingen i tidnød. Og hverken tidsfaktoren eller løbenes længde bliver et stresmoment. Det sidste kvalifikationsløb på 600 km er langt nok til, at der kan opstå søvnproblemer. Men det er stadig ikke langt nok til, at man seriøst behøver at tage sig i agt for tidsfaktorerne. På den anden side er det sidste kvalifikationsløb dog så langt, at man helt naturligt, mentalt, begynder at dele det i overskuelige etaper.

De danske sommernætter er desværre også for lyse til, at nogen for alvor forstår problemet med ordentligt lys på cyklen. Men det er en helt anden historie.

Intentionerne var også, at vi skulle prøve at optræde som et samlet hold. Det lykkedes mildt sagt sjældent. Og det til stor fortrydelse for nogle. Men med det forholdsvis lave antal deltagere, der er på et brevet-løb, er risikoen for at komme til at køre mange kilometer alene meget stor. Det er en af brevet'ernes charme og en ting man kan lære meget af. Under Paris-Brest-Paris i 1991 kørte jeg en stor del af løbet uden følgeskab af andre danskere og i lang tid uden selskab overhovedet. Da det kom til stykket var der "kun" fire 'veteraner' fra '91 tilbage.

Det danske forår er noget af en prøvelse, når man skal forsøge at få så mange kilometer i benene som muligt inden en prøvelse som motionscykelløbet Paris-Brest-Paris. I 1991 måtte jeg kæmpe bravt med tiden og kom endda kun op på sølle godt 4.700 km inden det starten i Paris.

I 1995 vidste jeg derfor, at jeg måtte lægge meget energi i foretagendet, hvis jeg ville op på et træningsniveau, der kunne bære mig helskindet gennem strabadserne.

Det lykkedes mig at få kørt nogle hundrede kilometer på mountainbike i løbet af årets første måneder. Det gav mig et lille forspring i forhold til '91. Og da sommerferien stundede til, havde jeg kørt ca. 1.300 km mere end i '91.

Det var igen mine intentioner, herefter at køre ca. 300 km om ugen. Og dem holdt jeg. Snittet blev 343 km og kilometertælleren kom op på ca. 6.300 inden starten på den 13. udgave af Paris-Brest-Paris. Det var ca. 1.600 km mere end i '91. En ganske god ballast at have med i rejsetasken.

Ca. 40% af deltagerne i 1995 havde trænet mellem 5.000 og 8.000 km inden Paris-Brest-Paris. Ca. 20% havde kørt mindre end 5.000 km og ca. 20% havde kørt indtil 12.000 km. Seks af dem, der returnerede svarskemaerne efter Paris-Brest-Paris 1995 havde trænet mere end 12.000 km forud for løbet. Tallene svarer i øvrigt til dem fra '91.

Lørdag den 19. August, først på eftermiddagen, stod vi afventende på parkeringspladsen ved Tele Danmarks lager i Støvring.

Vi havde igen entreret os med Kris Bak Sørensen fra Suldrup. Og efter den lidt kaotiske pakning i '91 havde han lovet denne gang at skaffe en trailer til cyklerne.

Men traileren var næsten værre end bagagerummet i bussen. Den var på størrelse med en tændstikæske og kunne ikke rumme alle de cykler, der efterhånden lå og flød overalt på parkeringspladsen.

Efter en god times intens pakning af minitraileren og en grov udnyttelse af alle hulrum i bussen i øvrigt lykkedes det os at få alle cykler, al bagage og alle passagerer med.

Inden vi drog af sted, stillede holdet, Team Nordjylland, op til fotografering i de nye cykeltrøjer vi i sidste øjeblik fik sponsoreret fra firmaet VENTEK i Sønderholm.

Efter forårets prøvelser på de danske landeveje bestod Team Nordjylland af: Ib Bové, Ole Nepper-Christensen, Jens Pedersen, Ernest Coutant, Klaus Goor, Peer Drejer, Peter Søndergaard, Niels K. Christiansen, Svend Erik Nielsen, Jan Pedersen, tvillingerne Jørgen og Erik Torp, John Andersen, Jørgen Larsen, Ole Rikken, Jens Rom, Christian Aen, Arne Sams, Børge Hvidegaard, Finn Olesen, Carsten Thågård og Klaus K. Christiansen. Reservechauffør var Flemming og som hjælpere havde vi Povl Olsen og Johnna og Hanne fra Tele Danmark.

Fra Sønderjylland deltog: Finn Just Christensen, Helge Krogh, Gert Jensen, Niels Smidt, Peter Aerts, Jens Lausten Hansen, Mogens Rasmussen og Arne Brændmose.

Hanne ?, Bente Pedersen, Jette Drejer, Jonna og Stiven Andersen, Ellen Bové og Lise Nielsen var med som turister.

Gensynsglæden med Paris var naturligvis stor.

I 1991 var vores tur præget af spontanitet og her og nu handlinger. Der var noget primitivt over den måde, vi havde organiseret og indrettet os på. Tilfældighederne rådede. Vi kom blandt andet til St. Quentin-en-Yvelines med en håndfuld telte og en masse gå på mod i den sikre forvisning om, at alt nok skulle arte sig, bare vi kom til Paris. Vores campingplads var en græsrabat mellem nogle grimme kontorsiloer kun et par hundrede meter fra startstedet, sportskomplekset Gymnase des Droits de l'Homme i Guyancourt. Det var naturligvis en både nem og praktisk løsning, der kun fik succes fordi vejret artede sig og vi alle var indstillet på et primitivt lejrlev.

Den chance turde vi ikke tage i 1995. Kris havde derfor sørget for, at vi kunne bo på Hotel Ibis i Versailles. Et fantastisk godt valg. Hotellet lå ganske få hundrede meter fra solkongens chateau og der var ca. otte kilometer ud til startstedet.

Vi kom til Versailles søndag formiddag og vejret så allerede nu ud til at blive en gentagelse af 1991-udgaven.

Selv om vi altså prøvede at give 1995-udgaven af vores Paris-Brest-Paris tur lidt mere klasse, var der stadig et vist primitivt strøg over den.

Det så i hvert fald primitivt ud da tredive mand stod på en græsrabat ved Avenue de Paris og samlede deres cykler. Det var lige før vi tiltrak flere turister end slottet i baggrunden.

Men de rigtige styr, hjul og sadler kom dog på de rigtige cykler. Og i løbet af no time kørte vi i samlet trop de små ti kilometer ud St. Quentin-en-Yvelines for at blive indskrevet og få cykler kontrolleret.. Når afstanden nu pludselig var to kilometer længere, var det fordi vi valgte at køre en lille omvej for at undgå at køre på den meget trafikerede avenue mellem Versailles og St. Quentin-en-Yvelines

Gensynsglæden med sportskomplekset Gymnase des Droits de l'Homme i Guyancourt ved St. Quentin-en-Yvelines var naturligvis stor. Jeg mærkede med det samme spændingen ved at stå overfor en så stor udfordring, som det godt 1.200 km lange løb jo er.

På den solbeskinnede og kunststofbeklædte fodboldbane var der allerede samlet en del cykler og ryttere. Men allerede ved dette første blik på foretagendet kunne jeg se, at vi var en del færre end i jubilæumsåret 1991. Kun halvdelen af 'plænen' var plastret til med de karakteristiske cykelstativer, 'loby's foot, og køen ved cykelkontrollen var overskuelig. Selv om alt indtil nu var forløbet som smurt i cykelolie, var der alligevel en vis nervøsitet at spore blandt deltagerne. Havde vi nu forstået de franske regler rigtigt? Havde vi nu alligevel glemt noget?

Indrømmet! Nogle af os snød ved kontrollen. På grund af tvivlen om brugen af diodebaglygter havde mange af os forsynet cyklerne med et større eller mindre antal batterilygter for kontrollanternes skyld. De røg alle sammen ned i kufferterne bagefter og så aldrig dagens lys under resten af turen. Dioder baglys virker aldeles perfekt.

Indskrivning og kontrol forløb perfekt. Vi brugte en del tid på at indsnuse den internationale atmosfære i og omkring sportsanlægget. Vi besøgte nogle af de boder, der solgte cykeltøj. Ja, jeg tror endda, at min bror, Niels, købte noget, inden vi vendte snuden mod Versailles igen. Resten af søndagen drev vi lidt rundt. Niels og jeg gik en tur rundt om solkongens fantastiske slot, købte lidt mad i et supermarked og makkede lidt ved vore cykler, der stod sikkert parkeret i et andet hotels underjordiske garage. Dagen var præget af en vis rastløshed.

Mandagen inden Paris-Brest-Paris starter er en lang dag. Næsten som juleaftensdag da man var barn. Vi havde set frem til at deltage i prologen gennem det indre Paris. Men de stadige bombetrusler i storbyen fik arrangørerne til at aflyse. Bomber eller ej. Vi var tre, Ole Nepper-Christensen, Niels og jeg, der ikke ville gå glip af en cykeltur gennem millionbyen. Vi lavede vores egen prolog. Og det blev alle tider tus. En tur, der lovede godt for resten af ugen.

Vi kørte ad små veje gennem fra Versailles gennem Sèvres. Ved første overgang over Seine drejede vi til venstre og kørte gennem Boulogne-skoven. Vi holdt en fotopause ved Trocaderoen inden vi kørte under Eiffeltårnet og videre ud ad den stærkt trafikerede Boulevard de Montparnasse. Ole ville gerne vise os torvelivet i Rue Mouffetard, men desværre lå alt stille hen denne mandag formiddag. I stedet gav han en øl på en cafe på Pl. de la Contrescarpe. Mens vi nød den kolde øl på cafeens fortov blev vi genstand for et mindre opløb. En flok hollandske turister mistede for et øjeblik interessen for faldefærdigt fransk arkitektur, da de så tre flotte cykler med Paris-Brest-Paris nummer gjort fast på overrøret stå op ad torvets springvand. Vi var med det samme på bølgelængde.

Det samme kan man ikke sige om den parisiske trafik. Den er utrolig tæt og bestemt ikke cykelvenlig.

Efter øllet og snakken fortsatte vi forbi Notre Dame kirken og op ad Rue de Rivoli i en stadig kamp mod biler og busser. Avenue des Champs Élysées havde vi derimod for os selv. Den var nemlig spæret for al kørende trafik på grund af bombetrusler. Men vi tre danske tosser på cykel blev venligt vinket gennem alle afspærringer. Vi fik lov til at køre gennem biltunnelen, der går under Triumfbuen. Vi fortsatte vestpå ad Av. Charles de Gaulle. Og vi stod ikke af cyklerne før vi var nødt til at trække dem op ad trapperne til Paris' nye vartegn, 'den menneskelige triumfbue' i La Défence. Fra La Défence siksakkede vi sydøst ud af Paris. Ja, vi siksakkede så meget, at vi endte ude på landet en halv snes kilometer vest for Versailles.

Da vi kom tilbage havde vi kørt ca. 70 km. Det var noget af en prolog og en fin appetitvækker til de næste dages mange anstrengelser.

Mens vi tre tågede rundt i den hektiske parisiske trafik nøjedes de fleste andre med en guidede tur rundt til millionbyens seværdigheder. Kris og Ernest førte an. Og med deres indgående kendskab til Paris' krinkelkroge og det franske sprog udgjorde godt team.

Aftenen brugte vi til de sidste hektiske justeringer inden vi for sidste gang forlod hotellet og kørte mod det næste punkt på programmet, selve Paris-Brest-Paris.

Allerede tidligt på sæsonen havde vi grupperet os. Det siger sig selv, at 22 mænd fra forskellige egne af landet har hver deres måde at cykle på. Temperamenterne er forskellige. Det samme gælder træningstilstanden forud for løbet.

En del aftaler at følges ad i større eller mindre grupper. Men erfaringerne siger, at når man er i gang, kommer egoismen op i en selv den mest sociale.

Min bror, Niels, og jeg havde dog aftalt at følges så langt det var muligt. Og det blev en aftale, der viste sig at kunne holde i gennem hele løbet. Hans selskab var for en stor del medvirkende til, at 1995 udgaven af Paris-Brest-Paris blev et enestående godt løb.

Paris-Brest-Paris har tre starttidspunkter. Et mandag aften klokken 20 for dem, der regner med at køre turen på under 80 timer. Et mandag aften klokken 22 for det store flertal, der regner med at skulle bruge så mange af de 90 timer som muligt for at gennemføre turen. Endelig starter en gruppe klokken fem tirsdag morgen. Det er dem, der regner med at kunne klare turen på under 84 timer. De sidste har den fordel, at de slipper for at skulle køre den første del af turen i den mørke nat. Og nætter er begmørke, når man kommer ud i det åbne franske landskab. Det gjorde det ikke situationen bedre, at der i 1995 var nymåne omkring starttidspunktet.

Ingen på Team Nordjylland turde at binde an med de 80 timer. Men syv ventede på den tidlige start tirsdag morgen. Klokken hen ad otte mandag aften var vi så småt ved at samle de resterende 15 på den kunststofbeklædte plæne foran sportskomplekset. Ventetiden fordrev vi med for 117. Gang at udveksle gode råd, at pille lidt ved cyklerne og kommentere de mange andre motionisters sære påfund.

Snart sagt alle former for cykler var repræsenteret. Det samme kunne man roligt sige om deltagerne. Udrustningen strakte sig også denne gang fra en totalt ribbet cykel til cykler, der var overbelæssede, som skulle ejerne på en længere campingtur ud gennem den uudforskede del af Afrika. Især var vi fascineret af de mange forskellige måder man kunne anbringe sine lygter på og i hvilket omfang.

Jeg selv havde denne gang valgt den lidt skrabede løsning med hensyn til bagage. Foran havde jeg en fronttaske, mest af hensyn til tasken udmærkede kortlomme, heri havde jeg forskellige småting og et fotoapparat. Tasken viste sig i øvrigt overflødig, og vil nok være en af de ting der ryger ud i 1999. Bagpå sadlen var fastgjort en mellemstor sadeltaske, som indeholdt en langærmet svedundertrøje, et par tynde overtræksbukser, et par bomuldshandsker, værktøj til småreparationer, de obligatoriske ekstra batterier og pærer, en ekstra diodebaglygte, to ekstra slanger, et foldedæk og et par reservevirer. Penge, sygesikringsbevis og kontrolkortene - det almindelige til stempler og 'DAN-kortet' - bar jeg i en pung om halsen.

Vi prøvede også at dissekere indholdet af de mange taler, der flød ud af sportsanlægget højttalere. Dog uden synder held for det meste var som sædvanlig på fransk.

Mandag aften klokken 22 var vi 1786 startende. Vi blev delt op i tre store grupper á ca. 600 ryttere og blev sendt af sted med ca. et kvarters mellemrum. Modsat 1991, hvor alle fik tillagt en ekstra time for en senere start, blev der i 1995 markeret med en farve på startkortet i hvilken startgruppe man var i. De ekstra 15 eller 30 minutter fik man i slutningen, hvis man havde brug for dem, men heller ikke før.

Det er altid et betagende syn, at se så mange cyklister samlet et sted. Ualmindelig flot ser det ud, når alle samtidig tænder cyklernes for- og baglygter.

Den første nat er en sand rædsel. Mange har svært ved at holde sig vågne og andre kører som rene kemikazepiloter. Det er et under, at der ikke sker flere ulykker, end der gør.

Belært af mine erfaringer fra sidste gang, lod Niels og jeg os falde tilbage i vores startgruppe. Da det samtidig var den sidste, gik der ikke lang tid før vi faktisk lå næsten sidst. Nu skulle vi 'kun' overhale små 1.800 cyklister, hvis vi ville være blandt de første i mål. Men det havde vi absolut ingen intentioner om.

Natten i Frankrig er mørk - begmørk. Og det viser sig at være en af turens værste oplevelser.

De danske deltagere havde eksperimenteret meget med at få tilstrækkeligt lys på cyklerne. Men næsten halvdelen klagede alligevel over mangelfuld belysning. De fleste ville gerne have suppleret deres lygter med pandelamper til blandt andet at søge efter pile, læse kort osv.

Nattekørslen den første nat under Paris-Brest-Paris er aldeles rædselsfuld, fordi så mange klumper sig sammen. De næste nætter er situationen næsten omvendt. Her kan man i lange tider være fuldkommen alene på vejen.

Vi valgte den løsning, at sove så meget som muligt i de mørkeste timer. Det viste sig at være en rigtig god løsning, der fint harmonerede med placeringen af vores depotbil og vores hastighed.

Vi havde på forhånd bestemt os for, at bussen skulle danne depot i Loudéac tirsdag og onsdag nat. Derefter skulle den køre til Mortagne au Perche ca. 140 km fra mål. Nu er det jo ikke muligt for en enkelt bus at støtte 30 så forskelligt kørende motionister som os. De stærkeste og hurtigst kørende måtte derfor 'nøjes' med at bruge bussen som en skiftezone ligesom de måtte have skiftetøj ligende klar i St. Quentin-en-Yvelines. Vi regnede med at de hurtigste ville være i mål på under 70 timer.

Når man først kommer ud af lyshavet inde i St. Quentin-en-Yvelines bliver man efter ca. 25 km kørsel på det nærmeste opslugt af mørket under de store trækroner i Rambouillet Skoven. Her ligger også de første bratte, krogede nedkørsler.

Alligevel oplevede vi at se adskillige hasarderede overhalinger.

Vel ude af skoven oplever vi et landskab og en rute, der konstant bevæger sig op eller ned. Her ligger turens anden overraskelse, bakkerne. Ingen, der ikke har kørt Paris-Brest-Paris før, kan forestille sig en så bakket rute. I løbet af ganske få kilometer får man rørt hele registeret af gear. Indtil tre uger før Paris-Brest-Paris, havde jeg kørt med traditionelt gearskifte. Men belært af sidste turs intense brug af cyklens gear, besluttede jeg mig at skifte til Campagnolo Ergopower. Allerede i løbet af denne første nat vidste jeg, at jeg havde truffet et rigtigt valg. Niels kørte med det simple, men bestemt lige så effektive Suntour system. Alene det, at man hele tiden har hænderne på styret og dermed fuld kontrol over cyklen hele tiden, er alle pengene værd.

Efter ca. seks timers kørsel kom vi til turens første depot i Mortagne au Perche (142 km). Vi havde kørt næsten uafbrudt og trængte til at holde en kraftig pause. I Mortagne au Perche er der ikke kontrol på uturen. Vi skulle derfor ikke bekymre os om at finde kontrolkortet frem. I stedet satte vi næsen frem efter at få et solidt morgenmåltid.

I Mortagne au Perche som på turen andre depoter har arrangørerne etableret et slags cafeteria. I 1991 brugte jeg dem næsten ikke, fordi jeg hørte så meget om lange køer. Og i de få tilfælde, hvor jeg brugte dem, virkede de ret ineffektive. I 1995 lavede Niels og jeg lidt om på programmet. Vi brugte depoternes cafeteriaer, blandt andet fordi udvalget her var langt bredere, end vi kunne forvente at finde på den lille café ned på hjørnet. Vel var der lange køer. Men der sket en

hurtig afvikling at det ikke føltes som tidsspilde. Og maden var både god og rigelig.

I Mortagne au Perche havde de indrettet sig så snildt, at man kunne købe en talon til en morgencomplet. Og inde bagved var bakkene stillet klar og tingene var lige til at hente ned fra hylderne. Vi blev mætte for 12 Fr.

En af de ting man med det samme lægger mærke til, når man spiser på depoter, er kaffekopperne. Det er ikke de små mokkaer, man er vant til på de parisiske caféer. Her ude på landet serveres kaffen i hankeløse skåle.

Efter en time i de behagelige omgivelser sadlede vi atter op og drog ud på landevejen med den gryende sol i ryggen.

Natten havde været meget mørk, men mild. Dagen blev hed.

Vi nåede den første kontrol i Villaines-la-Juhel (224 km) klokken ca. ni tirsdag formiddag. Solen var nu et godt stykke oppe. En skyfri himmel og næsten ingen vind varslede om, at dagens dont ville blive en særdeles hed affære.

Men efter pausen Mortagne au Perche var det jo blevet lyst og vi kunne virkelig se og nyde det pragtfulde vestfranske landskab, der bredte sig ud under os. Vejene vi kørte på var små og meget lidt befærdede. Vi nød i fulde drag de små pittoreske landsbyer, vi uafsladeligt kørte igennem. Faktisk så mange af dem ret ens ud. Et torv, en kirke i midten og veje, der løb ind og ud alle vegne. De fleste steder så det ud som om torvene var nyrenoverede. Måske havde franskmændene brugt EU-penge til noget mere fornuftigt end golfbaner.

I løbet af den time minutter vi holdt pause i Villaines-la-Juhel spiste vi en gang Spaghetti Bolognese og købte 1½ l vand til flaskerne. Og vi må endelig ikke glemme, at det er i denne by, vi nu for anden gang får en cd med en del turistsnak og herlig Michel Jarre musik. En helt tosset gave at stikke os i hånden, men når det er anden gang, er det næsten en tradition.

Efter Villaines-la-Juhel havde arrangørerne lavet en ruteændring i forhold til turen i '91. Vi skulle altså ikke denne gang opleve en Frankrigs stejleste hovedgader i Mayenne. Vi kørte nord om byen.

I 1991 lagde jeg mærke til, at vejene her vestude, var belagt med en meget ru asfalt. Den var så ru, at den forårsagede at min ene lygte og flere møtrikker og spændbånd rystede fra hinanden. I 1995 lagde jeg mærke til, at asfalten mange steder var blevet repareret og havde fået en glat overflade. Med over 30 grader i skyggen blev disse pletter så bløde, at cykler efterlod et tyndt spor i asfalten. Det så helt skørt ud med alle disse slangeagtige fordybninger, der snoede sig hen over vejen.

Vi kom til supermarkedet, Super U, i udkanten af Gorron (274 km) kl. 12. Præcis på samme tidspunkt som i '91. Efter spaghetti i Villaines-la-Juhel for blot 50 km siden var det ikke den store sult, der plagede. Men for traditionens skyld, satte vi os alligevel ned ved supermarkedets udstillede havemøbler og spiste de medbragte, hjemmelavede grovboller med den bøtte nutella, Niels hentede i supermarkedet. Det hele blev skyllet ned med en halv liter Cola - bøvs!

Efter en halv times pause i Gorron fortsatte vi mod næste delmål, Fougères.

Fougères (308 km) er en af Bretagnes større byer med ca. 30.000 indbyggere. Byen ligger på grænsen mellem Bretagne og Frankrig. Den har en meget flot borg, jeg endnu har til gode rigtig at se.

Af mig huskes Fougères især for sine stærke farver. Jeg har aldrig oplevet noget lignende. Alle byens fodgængerovergange, og der var mange, er markeret med hvide og postkasse-røde striber. Cykelstier og -ruter var malet blå. Og endelig var felterne imellem spærrefladerne markeret med en stærk grøn farve.

I Fougères ligger også et af de største depoter. Det ligger i en stor hal i den sydlige udkant af byen. På den grusbelagte forplads finder man under Paris-Brest-Paris en af verdens største samling af lædersadler. Når man tager et vue ud over de mange cykler, der står på forpladsen, finder man hurtigt ud af, at en rigtig randonneur ikke sætter en Flite-sadel eller en anden skumfidus på sin cykel. Her er den ægte lædersadel i overtal. Jeg behøver vel næppe fortælle, at Niels og jeg begge sidder på en Brooks lædersadel af høj kvalitet.

Efter den obligatoriske indstempling trissede vi rundt i hallen i en halv times tid, inden vi igen sadlede op og drog videre vestpå. Klokken var nu ca. 14.30.

Vi kom til Tinténiac (361 km) kl. ca. halv fem. Depotet lå på en lille skole i midten af byen. Vi havde kørt uafbrudt siden Fougères, så nu trængte vi igen til et lille hvil. Efter den obligatoriske afstempling begyndte vi af at søge skolen for eventuelt at få noget at spise. På stive ben stavrede vi op af trapper og hen ad gange. Men vi fandt, hvad vi søgte og det blev til en gang omelet og en vand til 14 fr., der blev aftensmaden denne tirsdag.

I Tinténiac blev vi næsten en time.

Vi holdt ca. ti minutter pause i St. Meen le Grand (396 km) omkring klokken 19, inden vi satte næsen mod denne dags sidste mål. Loudéac.

Vi nåede Loudéac (447 km) lige efter klokken 21. Og det vil sige, at vi havde 'vundet' en time i forhold til min køretid i 1991.

Her i Loudéac holdt selvfølgelig bussen som aftalt. Vi blev fundet af en af vore hjælpere i menneskemylderet omkring selve kontrollen, der igen var lagt på en skole. Og efter behørig afstempling i vore kontrollkort blev vi ledt på vej til en lille park ved siden af skolen. Her holdt bussen på en lille parkeringsplads og på et større område havde Povl, Johnna og Hanne lavet en lille teltlejr af de telte, vi havde med. Ved siden af teltene havde de arrangeret et langt spisebord, hvor

alskens rare sager - og dansk kaffe ikke at forglemme - var disket op. Lise, Ellen og Hanne, der jo egentlig var med for at spille turister, gav et ordentlig nap med under hele turen. Ja, uden dem var det nok ikke forløbet så glat som det gjorde. Kris og Flemming nøjedes heller ikke kun med at spille chauffører. De sørgede for, at Povl og pigerne kom ind og handle, så vi arme cyklister ikke manglede noget, når vi satte os til bords.

I Loudéac syntes jeg, at jeg havde så god tid, at jeg ville prøve badefaciliteterne. Jeg var bagefter glad for at jeg 'sneg' mig udenom betalingen, for vandet var forbandet koldt. Det var til gengæld skønt at få lidt nyt og tørt tøj på.

Vi udnyttede det sidste lys til at gøre os det behageligt omkring middagsbordet. Jeg tror vi fik spaghetti og kødsovs, men er ikke helt sikker.

Klokken var ikke 23 da vi krøb i poserne. Og med den indsats vi havde lagt for dagen kunne vi mageligt ligge og gasse os her de næste godt fire timer.

John og Ib var nogle af de første, der kom til Loudéac. De kom henholdsvis kl. 16.40 og 17.15 og de fortsatte efter et kort hvil. De ville vinde nogle kilometer mens det endnu var lyst. Resten af holdet kom mellem kl. 20.15 og 23.15. De 11, der startede klokken fem om morgenen kom til Loudéac i mellem kl. 21.30 og 00.50. Her var altså nogle hurtige karle imellem. Tre af dem fortsatte ud i den franske nat efter et hurtigt goddag og farvel til hjælpere og andre vågne - pyha!

Det var for resten i Loudéac, vi fik turen anden 'gave', en lommelygte af tvivlsom værdi. Men lige her og nu var den egentlig meget god, især når vi skulle prøve at finde noget i mellem de 37 andres bagage.

Niels og jeg havde som sagt bestemt os for, at vi ville bruge de mørkeste timer til at hvile i. Det holdt vi fast i. Men på den anden disse havde vi jo også nogle lukketider, vi gerne skulle overholde. Lukketiden ved den næste kontrol i Carhaix var kl. 08.40 og der var 76 km dertil fra Loudéac. For at være på den sikre side, regnede vi med en køretid på ca. fire timer.

Kl. 03.30 tirsdag morgen blev vi purret og bænket ved et meget varieret morgenbord. Det var stadig bælgmørkt. Men hyggeligt var det sgu' i Loudéac. Kl. 04.30 var vi på de begmørke landeveje igen. Der var stadig mere end to timer til, at morgengryet ville trække det tunge, sorte nattefløj til side. Men vi var friske, rene og klar til en ny dags udfordringer på de franske landeveje.

At udfordringerne skulle komme så brat, som de gjorde, havde vi nu ikke forudset. Allerede på vejen ud af Loudéac overså vi et vejviserskilt og vi havnede på en omfartsvej ca. to kilometer for langt mod vest. Vi havde heldigvis lavet nogle kort ud fra den rutebeskrivelse, vi havde fået tilsendt fra Paris, så det var en enkelt sag igen at komme på rette spor. På vejen gennem Trévé og Grâce-Uzel kom vi til at køre sammen med blandt andre Ole og Børge. De var begge startet ud fra Loudéac lidt efter os. Men med vores fjumrier igennem byen havde de indhentet os. Grâce-Uzel er en lille flække, der ligger på bunden af en lille dal. Fem veje gik ud fra byen og vi skulle selvfølgelig op ad den stejleste. Ude på en større vej kom vi bort fra Ole og Børge. I stedet kom vi til at ligge i baghjulet på en godt kørende franskmænd. Vejen var god. Den skrånede lidt nedad, så farten var høj. Lige så høj som humøret. Nu var vi godt på vej.

Den franske cyklist vendte sig om nogle gange og talte til os. Vi forstod ikke et klap, men smilede venligt og kørte i rasende fart ud ad landevejen, lige i hans baghjul. Efter ca. 13 km kørsel stoppede franskmænden op i et veikryds. Han prøvede igen at fortælle os noget. Vi forstod stadig ingenting. Men da vi samtidig opdagede, at vi var helt alene på landevejen, begyndte vi at ane uråd. Ved hjælp af fagter og få franske gloser fik han fortalt, at han ikke deltog i Paris-Brest-Paris, men var på vej til en ven, der boede et langt stykke syd for Loudéac.

Ved hjælp af kortet fandt vi ud af, at vi stod i nærheden af byen Mur de Bretagne. Det med muren forstod vi ganske bogstaveligt. For landskabet rejste sig nemlig som en skovklædt mur nord for byen. Den eneste vej, der førte den direkte tilbage til ruten havde en stigningsprocent på 15. Valgte vi at køre tilbage ad den vej, vi var kommet, ville vi ikke kunne overholde tidsfristen. Faren for at vi dermed ville blive diskvalificeret var overhængende.

Vi stod her i bunden af en dal midt i Bretagne, tiden løb og vi anede ikke vores levende råd.

Vi besluttede os for at køre vestpå ad den vej vi stod ved. På den måde ville vi køre næsten parallelt med ruten. På et tidspunkt, når de veje og ruten var tættest på hinanden ville vi skrå ind over og komme på rette vej igen. Som sagt så gjort. Vi kørte som rasende mod vest af den heldigvis meget lidt trafikeret hovedvej N 164. En af de bekymringer, der løb gennem mit hoved i disse hektiske timer, var de hemmelig kontroller. I 1991 lå der en hemmelig kontrol i Corley (480 km) midt imellem Loudéac og næste officielle kontrol i Carhaix. Hvis der gjorde det igen i år, var vi ude - definitivt.

Et par kilometer vest for Rostrenen kørte vi ad stikvejen D23 og i løbet af små fire kilometer var vi igen på rette spor.

Efter ca. 40 kilometer alene på landevejen var det rart igen at se andre cyklister.

Vi kørte ind i skolegården i Carhaix (515 km) klokken 0815. Vi ramte kontrollen med en margin på kun 25 minutter og heldig viste det sig, at der ingen hemmelig kontrol var imellem Loudéac og Carhaix i 1995.

Totalt udpumpede kastede vi os igen over det lokale depots rigelige morgenanretning. Vi pustede ud i næsten en time, inden vi igen begav os vestpå.

Ruten vest for Carhaix er et af de få steder, hvor udturen og hjemturen ikke hele vejen er den samme. På vejen mod Brest køres over den meget pittoreske landsby Huelgoat. Byen ligger ved foden af Bretagnes højeste punkt, det 384 m høje Roc Trévézel.

Vi skulle over Roc Trévézel på vores vej mod Brest.

Herude mod vest havde vi for første gang under dette års Paris-Brest-Paris oplevet lidt gråvej og set optræk til regn. På

vejen op mod Roc Trévélzél blev tågen tættere og tættere. Den formidable udsigt, jeg havde lovet Niels, fra denne forblæste, lyngklædte top var begrænset til nogle ganske få hundrede meter. Det var faktisk lige, at vi nåede at se en henvisning til en hemmelig kontrol, der et par hundrede meter nede af den vej, der førte rundt om selve Roc Trévélzél. Ved kontrollen (550 km) serverede de varm suppe og den brugte vi fem minutter på at nyde, når vi nu alligevel ikke kunne se andet end forfrosne cyklister og nogle tågeindhyllede, lyngklædte klipper.

Fra Roc Trévélzél går det ned ad. De ca. 14 km ned til byen Sizun kan man køre næsten uden at træde.

Fra Sizun havde arrangørerne igen lavet en forandring i ruten i forhold til 1991. I stedet for at køre mod Landerneau, kørte vi vestpå mod Caoulas. I min salige naivitet håbede jeg, at vi på denne nye, vestligere rute skulle blive sparet for de onde bakker, jeg husker fra turen i '91. Men sådan er venden naturligvis ikke skruet sammen. Bakkerne herude vestpå var akkurat så onde, som jeg huskede dem fra ruten imellem Landerneau og Brest.

I en af de små byer mellem Sizun og Brest måtte vi i øvrigt søge ly for en større tordenbyge. Det skete heldigvis udenfor en lille købmand, så vi benyttede os af ventetiden til at købe lidt spiseligt.

Entreen til Brest skete over broen Pont Albert-Louppe, en lang bro, der går over floden Elorn.

I 1991 havde arrangørerne lagt kontrolstedet i et grimt, ucharmerende pakhus ved quai Cdt. Malbert. I 1995 slap vi for at køre langs kajerne og over de utallige spor. I stedet blev vi dirigeret op af bakken og ind gennem østsiden af Brest, hvor kontrollen lå på en skole.

Vi nåede Brest (602 km) og kontrollen kl. 13 onsdag den 23. August. Vi lå nu to timer foran lukketiden, så det gik den rigtige vej. Det er jo sådan, at vi hele tiden skal prøve at vinde tid i forhold til lukketiderne. Den tid vi vinder kan blandt andet bruges til at sove i. Kontrollernes lukketid er udregnet efter en køretid på 13,5 km/t. Det lyder jo såre enkelt så længe man ikke skal sove eller spise. Men når de to basale behov også skal dækkes, gælder det om at holde en rimelig god fart på landevejen, på den måde 'opsparer' man tid til alt det andet Paris-Brest-Paris også drejer sig om, nemlig at nyde turen og få så mange positive oplevelser ud af den som muligt.

Det var en stor skole, depotet var indrettet på i Brest. Så det blev til en del traven frem og tilbage mellem cykelparkeringen og cafeteriet. Men pyt, når man er sulten nok, tåler man ganske meget.

Dagens menu blev endnu en gang omelet, pommes frites, vand og den sædvanlige spand kaffe til i alt 20 fr.

Vi tog det meget roligt i Brest. Vi blev i ca. halvanden time. Og i løbet af den tid nåede vi også at tale med nogle af Niels' bekendte fra Hirtshals.

Vi vendte cyklerne og kørte mod øst ad Rue de Paris mod målet i St. Quentin-en-Yvelines.

Det første stykke kørte vi ad forholdsvis brede veje over Landerneau til Sizun. Fra Sizun begyndte vi opstigningen til Roc Trévélzél. Det er 14 seje kilometer til toppen. Ganske vist ligger vejen 'kun' i 349 meters højde, men alligevel. Vi var egentlig forbløffet over at vi mødte ikke så få cyklister, der stadig var på vej vestover. Hvordan de kan nå at komme til Brest inden kontrollens lukketid aner jeg ikke - men måske er de også bare ligeglade.

På vejen ned fra Roc Trévélzél mod Carhaix gik ruten ad hovedvejen D 764. En god bred vej, der i løbet af 21 km meget hurtigt førte os fra 349 m o.h. til 140 m o.h. Det var helt rart at se nogle nye tal på speedometeret.

Solen havde været med os siden tordenbygen i Caoulas, så vejret kunne vi ikke klage over.

Vi kom til Carhaix (685 km) kl. 18.15. Omeletten fra Brest lå stadigvæk lidt tungt i maven, så vi nøjedes med at bænke os i skolegården omkring en spand kaffe og noget lækkert hjemmebagt kage. Jeg tror for øvrigt også det var i Carhaix, at vi smagte nogle af de berømte bretonske pandekager.

I Carhaix som i de andre depotbyer er indretningen den samme. Bordene, hvor den lokale kontrolstab sidder og stempler vore kontrollkort og kører Dankortet igennem slæden, er naturligvis det første sted, man søger hen. Men derudover er der altid indrettet et slags cafeteria, hvor man kan få alle dagens måltider - og lidt mere til. Der er naturligvis også en cykelsmed, der foruden at reparere cykler også sælger diverse stumper og andet tingeltangel. Der er også altid en førstehjælpsstation og de fleste steder er der indrettet sengepladser, så man kan få hvilet ud under ordnede forhold og ikke mindst være sikker på at blive vækket igen.

På depoterne er der en fantastisk leben. Det vil der jo automatisk være, når motionister fra 18 forskellige lande samles. Vi kunne også se, at mange benyttede depoterne til et gensyn med familie og venner, eller hvem man nu ellers havde til at støtte sig under den lange tur. Det er jo sådan, at følgebiler er forbudt på selve ruten og depotbiler kun må tage kontakt med deres ryttere på depoterne. Reglerne for Paris-Brest-Paris siger, at den enkelt rytter kun må modtage hjælp af andre ryttere i løbet eller fra de officielle depoter. Støtte fra andre må kun ske fra registrerede køretøjer og kun på bestemte steder. Disse køretøjer og hjælpere skal registreres på samme måde som rytterne. Meget meget fransk og bureaukratisk. Men straffen for at modtage uautoriseret hjælp kan være et tidstillæg på flere timer eller ligefrem diskvalifikation.

Vi blev i Carhaix i små 40 minutter. Så var vi atter på vejen med den synkende sol i ryggen. 14 km øst for byen kom vi jo ind på en strækning, vi ikke kendte. Det var jo den, vi som bekendt 'kørte udenom' på vejen vestover. Jeg skal love for, at vi siden den hektiske morgen minutøst har gennemløbet hvert vejkryds for skilte, der skal lede os på rette vej. Ruten, Paris-Brest-Paris følger, går jo ad mange forskellige veje, der alle har sit nummer. Vejens nummer og den strækning man skal køre er beskrevet i rutebeskrivelsen. Man kan derfor godt komme til at køre mere end 12 km uden at møde skilte eller andet, der fortæller, at man er på rette vej. Vejnummeret er det eneste, du har at rette dig efter - også om natten.

Vi var tilbage i Loudéac (763 km) kl. 22.30. Gensynsglæden var stor både med hjælperne, turister og måske især det rene og tørre tøj. Den hårdt oparbejdede odeur blev ikke denne gang forsøgt fjernet under de lokale brusere, dertil var tiden for kostbar.

Vi nød igen Hanne og Johannes kulinariske opfindsomhed. Og vi overhørte Povls brok over, at vi kom så sent ind. Han ville gerne have fotograferet os i dagslys. Vi syntes derimod at 322 km på ca. 18 timer var OK så vidt i løbet. Ved ankomsten havde vi vundet fem og en halv time i forhold til lukketiden, der først var kl. 04 næste morgen. Vi havde rigelig tid til endnu en god nat i posen.

I Loudéac blev der igen gjort status. Alle Team Nordjyllands 22 mand kom i god behold til Loudéac. Ib og John henholdsvis kl. 16.50 og 18.10. Resten kom dryssende imellem kl. 19 og 04. 17 af de 22 kom ind før midnat. Jens Pedersen og Ole rimmen kom ind lige omkring lukketid, så der ventede dem en meget hård opgave de næste par dage. Desværre måtte vi opleve, at Gert Jensen fra Sønderjylland gav op i Brest.

Vi vågnede op til endnu en strålende dag, torsdag den 24. August. Ja, det vil si, det vidste vi jo ikke rigtig endnu. Men alene de ca. fem timers dødlignende søvn vi fik i posen, var en god start på den nye dag. Det var naturligvis stadigvæk mørkt, da vi stod op klokken fem om morgenen. Men henne omkring det veldækkede morgenbord sad allerede en hel del af de andre og tog for sig af reterne i lygternes og stearinlysenes blafrende skær.

Vi kørte ud af Loudéac et par minutter over seks og inden ret længe kunne vi se, at det begyndte at lysne i kimingen. I udkanten af Illifaut (800 km), i en lille skov, var der pludselig en hemmelig kontrol. Her mødte vi et par af de hurtige folk fra Hirtshals. Men lige nu havde en totalt uforudset hændelse sat en stopper for deres vilde jagt mål Paris. Der var nemlig ingen papir på toilettet og Jørgen, der således var fanget med bukserne nede, havde i flere minutter prøvet et fange sine kammeraters opmærksomhed på sit modersmål. Da det så endelig lykkedes at få franskmændene til at forstå problemet, viste det sig, at det var en generelt problem på stedet. Og en bil blev i hast sendt til den nærmeste købmand. Jeg ved ikke om Jørgens tålmodighed holdt så længe, men vi så en lille Citroën komme fræsende imod os, da vi kørte smågrinende ud fra kontrolstedet.

På vejen fra Loudéac kunne vi tydeligt mærke, at tropperne var ved at være samlet. Det var nu, hovedparten af deltagerne i Paris-Brest-Paris var på vej mod målet. Denne dag var der hele tiden rigtig mange at følges med. Rutens beskaffenhed er en af Paris-Brest-Paris' overraskelser. Vi, der havde prøvet turen før, havde selvfølgelig advaret de andre mod at undervurdere terrænet. Det er ikke for tøsedrenge eller -piger. Efter løbet var der mange, der påstod, at der ikke havde været ét eneste lige stykke landevej på hele ruten. Men det passer selvfølgelig ikke. Jeg husker blandt andet en strækning på flere hundrede meter, som hverken skrånede den ene eller den anden vej.

Ruten Paris-Brest-Paris er hård. Meget hård. Gearskifterne bliver motioneret i en grad, man ikke har oplevet det før. Lige så varieret ruten er, lige så betagende er det landskab, vi passerer igennem. Vi kørte gennem utallige pittoreske små byer. Vi kørte langs højderygge, hvor landskabet lå som et enormt kludetæppe riet sammen at et netværk af diger og grønne hegn.

Vi fik også den franske døgnrytme tæt ind på livet. Vi oplevede den totale stilhed, når vi kørte gennem den stjerneklare franske nat. Ikke en bil var på vejene og stilheden blev kun afbrudt af dæmpet kæderaslen og cikadernes evige sang. Vi oplevede også det hektiske trafik kaos i Fougères, hvor det var cyklisternes kamp mod højoktan og stærke hestekræfter.

Vi blev slået en lille smule ud af rytmen med den hemmelige kontrol ved Illifaut. Men vi holdt fast i planerne om først at stoppe ved den næste større by, St. Meen le Grand.

St. Meen le Grand (814 km) var også en af de byer, jeg strakte ben i i 1991. Vi gik ind og handlede hos den lille købmand for enden af byens torv. Vi købte lidt at spise, blandt et bager yoghurt. Ekspedienten var ikke sen til at rykke en pose med engangsbestik itu, så vi kunne få en ske hver at spise yoghurten med.

Hendes handling var stort synonymt med den behandling, vi fik overalt på turen. Allerede den første nat mærkede vi franskmændenes medleven i dette fantastiske cykelløb. Ved starten og de første flere hundrede meter ud af ruten stod folk i tætte klynger og heppede mens vi forsvant i mørket. Senere ude på landet blev stilheden pludselig brudt med et "courage", "allez" eller "bonne route". Da solen fik overtaget og vi kunne se, hvad der skete i landskabet omkring, kunne vi ikke andet end blive betaget af den entusiasme de franske landboerne fulgte vores færd i. Vi fik ustandselig tilbudt vand. Små drenge løb op på siden af os, når vi kørte gennem en bymæssig bebyggelse og tilbød os vand fra bægre eller dunke, der bar tydeligt præg af at have været brugt og henkastet i støvet adskillige gange, og som de uafsladeligt fyldte med vandhanevand. Det var mægtigt sødt, men også ret irriterende, så det var kun i enkelte tilfælde, jeg tog i mod tilbuddene. Andre steder var der ligefrem sat borde og stole op i vejsiden, hvor trætte cyklister kunne hvile skankerne mens de forsynede sig med vand, sodavand, te eller kaffe.

Vi oplevede at komme fuldstændig tørlagte ind i en lille by midt i siestaen. Vi stoppede op ved en forretning for at få flaskerne fyldt op. Vi troede det var den lille bys købmand, vi var på vej ind i. I de små franske landsbyer gør de ikke i flotte facader og vulgær vinduesudsmykning for at trække kunder til, så da øjnene havde vænnet sig til halvmørket i butikskloaet, blev vi klar over, at det var en trikotageforretning, vi stod midt i. Konen var nu ikke sen til at forstå vores ønsker. Hun gik resolut ud i køkkenet i bagbutikken og fyldte vore dunke fra hanen på væggen. "Bonne route" lød det

efter os, da vi igen var i sadlen og på vej vestover. Sådan er Paris-Brest-Paris også.

På kontrolstedet i Tinténac (849 km) slappede vi af i solen en lille times tid. Klokken var ca. 10, da vi ankom og solen var så småt ved at få magt. Vi brugte tiden til at komme af noget af det varme tøj, vi havde kørt med i de noget kolde morgentimer. Under opholdet drak vi en cola og en balje varm kakao mens vi i fulde drag nød det internationale skue, der udspillede sig foran os.

Klokken godt 13 kørte vi ned ad bakken mod den store hal i Fougères (901 km), hvor kontrolstedet var. Det første syn, der mødte os, var et bordfuld danskere, der var i gang med at blive interviewet til et tv-program om Paris-Brest-Paris. Vi hilste naturligvis pænt på, inden vi kaste over cafeteriets kulinariske frembringelser. Jeg rakte til mig, for sulten var så småt ved at melde sig igen. Dagens menu blev en skinkeomelet med pommes frites, en skål revet gulerod, en skål med pærestykker, lidt ost, tre stykker baquet, en dåse-cola og en kop kaffe plus halvanden liter vand til flaskerne. Pris 60 fr. Skulle jeg være mere sulten havde jeg altid madpakken med de fire halve stykker rugbrød, Hanne havde smurt til mig om morgenen. Vi var i Fougères i en time og 20 minutter.

Vi spiste vores madpakke foran supermarkedet, Super U, i Corron (936 km) klokken godt 16.

Klokken ca. kvart over seks torsdag aften stemplede vi ind i Villaines la Juhel (985 km). Sjovt sted for øvrigt. Vi skal først op ad nogle stejle trapper for at komme ind til stedet, hvor vi får stemplet vores kontrolkort, dernæst skal vi over gaden og ned ad andre trapper for at komme ind i cafeteriet, der her er indrettet i en kælder under en hal af en slags. Vi bliver mægtig sulte af al den cyklen, så også i Villaines la Juhel greb vi for os af retterne. Dagens menu kom til at bestå af oksesteg med kartoffelmos og brasede kartofler, cola og kaffe til en pris af 50 fr. Det var ikke en menu, der ville få kokkehuer, men stemningen i den fyldte kælder var der ikke noget i vejen med. Herregud, vi havde jo kun små 225 km tilbage til St. Quentin-en-Yvelines. Vi var på landevejen igen klokken halv otte.

Da vi havde krydset hovedvejen N 138 ved La Hutte (1.019 km) klokken fem minutter i ni, var det så småt igen ved at tusse. Vi satte cyklerne op ad et vejskilt og skiftede til "nattøj". Det vil sige, vi tog en langærmet svedundertrøje, et par lange tynde cykelbukser og refleksvesten på. Vindjakken, bomuldshandskerne lå i beredskab i baglommen.

Ruten mellem Villaines la Juhel er måske turens skrappeste. Den huskes i hvert fald som den mest bakkede. Der er meget langt mellem byerne og det føltes som om vi kørte opad hele tiden. Men når vi endelig kom op og kørte på en af højderyggen, bredte der sig i halvmørket et flot spøgelsesagtigt landskab ud for fødderne eller rettere pedalerne af os.

Det var også på denne del af turen, jeg for alvor kunne mærke, at en forbedret træning og et godt selskab er af allerstørste betydning.

Indtil torsdag morgen lignede turen den jeg kørte i '91. Jeg havde ganske vist "vundet" et par timer inden Loudéac, men ikke så meget, at det gjorde den store forskel. Men i '91 var kræfterne så også brugt. Det tog mig dengang mere end 22 timer at køre de godt 300 km, der er imellem Loudéac og Mortagne au Perche. Og jeg kom ind fuldstændig mørbanket kun halvanden time før kontrollen lukkede.

I 1995, hvor jeg blandt andet var enormt styrket af følgeskabet af Niels, tog turen kun ca. 17 timer. Og vi kunne endda køre lidt ræs med tandem-tvillingerne Torp op ad bakkerne vest for Mortagne au Perche. Det vil sige, den spøg stoppede brat, da en kvinde i en bil svinge ind foran tandemmen med det resultat, at tvillingerne røg i asfalten. Skaderne på cykel og mandskab var dig ikke større, end at de kunne fortsætte efter at have givet deres synspunkter til kende overfor hende.

Vi kom til Mortagne au Perche (1.068 km) klokken 23.30. Povl havde sat en seddel op på opslagstavlen, hvor der stod, at bussen holdt lidt nede ad bakken. Mortagne au Perche ligger på en af de utallige bakker, vi kører henover og fra kontrollen, der lå omtrent midt i byen, gik der mindst seks veje hver sin vej ned ad bakken. Vi skulle jo nødig køre ned ad den forkerte.

Imens vi funderede over, hvilken vej vi skulle køre, kiggede vi lidt i den lokale avis, Le Perche. Her var en udførlig omtale af Paris-Brest-Paris og mellem alle billederne fandt vi et af Torp'erne. Jeg købte et eksemplar.

Vi fandt naturligvis straks efter bussen. Den var parkeret et par hundrede meter nede ad den vej vi skulle og teltene var slået op på en bred græsabat. Vi nød for gud ved hvilken gang godt af hjælpernes utrættelighed.

Niels og jeg var nogle af de få, der benyttede os af mulighederne for en rimelig nats søvn. Vi smed os i posen kort tid efter at have nydt Hanne og Johnnas kulinariske tilbud og slog først øjnene op igen, da de rykkede os ud af Orfeus' verden klokken fem fredag morgen. Vi var absolut i mindretal. Ni fra Team Nordjylland drog videre mod St. Quentin-en-Yvelines efter kun et kort hvil. Per, Jørgen, Klaus og Peter kørte ca. klokken 01.

I Mortagne au Perche var det tid igen at gøre en kort status. Ib var igen først ved depotet. Han var der allerede klokken 14.40 torsdag eftermiddag. De næste kom ca. en time efter og så gik det ellers slag i slag indtil Ole Rimmen kom ind klokken 05.50 fredag morgen. Alle Team Nordjyllands 22 deltagere var endnu på banen.

Mens vi sad morgenfriske og pænt udhvilede og råhyggede os omkring morgenbordet oplevede jeg et sælsomt déjà-vu, et spøgelsesagtigt gensyn med en ikke så fjern fortid. Ud af mørket trådte Ole Rimmen. Han så umådelig træt ud og det var med opbrydelsen af de sidst kræfter, han fik sig slæbt ind på depotet. Det gjorde ondt at se en ellers velfungerende cyklist komme hulkindet og rødøjet ind lige før lukketid. Jeg gjorde selv nøjagtigt det samme fire år i forvejen. Og ingen troede dengang, jeg ville gennemføre. Ole havde virkelig min sympati denne morgen.

Niels og jeg kørte fra Mortagne au Perche klokken halv syv fredag morgen.

Vi kørte igennem det bølgende landskab, der vekslede mellem skovklædte bakker, vide grønne dale og enge med græssende kreaturer, indtil vi kom til Châteauneuf en Thymerais (1.127 km) klokken kvarter i ni.

Jeg havde egentlig haft det lidt halvskidt siden vi kørte fra Mortagne au Perche. Men den gode vestenvind og Niels' selskab gjorde turen udholdelig.

I Ch. en Thymerais indtog Team Aalborg i 1991 en café, hvor vi hyggede og med lidt kaffe og croissanter. Den oplevelse synes jeg ikke, Niels skulle gå glip af, så selv vi kun var os to var det et passende sted at holde hvil og få lidt tyndere cykel tøj på.

Mens vi således sad og spiste og kiggede på de mange forskelligartede cykler og cyklistere, der kørte forbi ude på vejen, lykkedes det Niels at sidde og ødelægge sine briller. Det var sin sag at få forklaret tjeneren, at han skulle bruge en tændstik til at reparere dem med.

På depotet i Nogent-le-Roi (1.150 km) mødte vi blandt andre brødrene Torp og Jens Rom. Vi snakkede lidt løst og fast om turen mens Jens satte en større portion spaghetti og kødsovs til livs. Vi nød livet og solskinnet en god halvtime inden vi klokken ti minutter i 11 igen kørte østpå. Vi havde ca. 60 kilometer til St. Quentin-en-Yvelines og vi havde godt fem timer til kontrollen der lukkede.

Vi nød turen igennem den skyggefulde Rambouillet skov selv om der her endnu lå nogle onde bakker og ventede på os.

På dette tidspunkt var vi komplet ligeglade om det gik op eller ned, bare det gik fremad.

I Jouars, ca. 20 kilometer før mål, tog vi en slapper efter en skrap stigning. Vi benyttede også lejligheden til at nette os lidt, skifte trøje og sådant, så vi så ordentlig ud, når vi kørte over målstregen.

Turen ad de brede boulevarder gennem St. Quentin-en-Yvelines er ikke noget at råbe hurra for, men hver pedalomdrejning bragte os et lille stykke længere frem mod målet i Guyancourt.

Fredag klokken halv to kørte vi igen ind på sportsanlægget grønne plastikgræsplæne. Kørte og kørte er nok så meget sagt, for de meter måtte vi bære cyklerne ned på selve banen ad nogle temmelig høje trappetrin.

Vi havde gennemført et af verdens længste og hårdeste motionscykelløb.

Inde i sportshallen herskede der en euforisk stemning. Alle faldt hinanden om halsen og ønskede hinanden tillykke med en vel overstået tur.

Efter det sidste stempel og aflevering af kontrolkortet skyndte vi os ind under en af hallens mange varme brusere. Det var virkelig forfriskende at få saltet og sveden vasket ordentlig af. Vi kunne have stået der i timevis, hvis ellers tiden tillod det.

Alle 22 fra Team Nordjylland gennemførte under tidsgrænsen. Niels og jeg fik en god tid, 87 timer og 30 minutter. Det er naturligvis ikke en tid, der går ind i nogen rekordbog, men en tid, der gjorde turen til også at være en oplevelse, der nok er værd at gentage - igen.

Den første i mål fra Team Nordjylland var - selvfølgelig - Ib. Han kom til St. Quentin-en-Yvelines torsdag aften klokken 21.45. De næste nordjyder i mål var Finn Olesen og Børge Hvidegaard, der kom ind en halv time efter. Rent tidsmæssigt slog de to sidste Ib med flere timer, idet de jo først var startet fra St. Quentin-en-Yvelines klokken fem tirsdag morgen.

Resten af den nordjyske trup kom dryssende ind i nattens og især dagens løb.

De to sidste, Jens Pedersen og Ole Rimmen kom ind med det yderste sorte af neglende omkring klokken 16.

Vi brugte resten af dagen til at komme lidt oven på. Vi fik handlet lidt i St. Quentin-en-Yvelines' underjordiske indkøbscenter og fik proppet cyklerne ind i både bus og trailer inden de fleste af os samledes til en afskedsmiddag på en af de mange restauranter ved de kunstige søer i St. Quentin-en-Yvelines.

Ved 22-tiden kørte vi mod nord. Vi lagde et oplyst Paris med Sacre Coeur på toppen bag os og var i Støvring igen henad lørdag eftermiddag.

Ved det obligatoriske stop ved supermarkedet Poetch i Flensborg havde vi taget afsked med sønderjyderne.

I Støvring ventede en større modtagelseskomite bestående af koner, kærester, børn og forældre. De var såmænd lige så glade for at se os, som vi var for at se dem.

Vi fik pakket ud og sorteret den enorme mængde bagage, der endnu engang lå spredt ud over Tele Danmarks parkeringsplads.

Vi tog afsked med hinanden ved en lille festlig sammenkomst i Tele Danmarks frokoststue en aften i begyndelsen af oktober. Der blev spist og drukket, sunget og byttet billeder til den store guldmedalje.

Vi havde været en flok meget forskellige motionscyklistere, der havde samlet os i Team Nordjylland med det ene formål, at gennemføre et af verdens længste og hårdeste motionscykelløb, Paris-Brest-Paris, på mere end 1.200 km gennem Normandiet og Bretagne i det vestlige Frankrig.

Og vi gjorde det.

Lidt statistik:

Navn	Total	Afg.	Ank.	Afg. 1.	Ank.	Afg. 2.	Ank.	Afg.	Ank.
------	-------	------	------	---------	------	---------	------	------	------

	køretid	Paris	Loudéac	gang	Loudéac	gang	Mortagne	Mortagne	Paris
Børge Hvidegaard	65:14	05.00	20.30	21.00	00.50	05.00	15.40	16.25	22.14
Finn Olesen	65:14	05.00	22.25	04.15	19.50	03.15	16.00	16.25	22.14
Arne Sams	68:07	05.00	21.35	06.00	19.30	05.45	18.35	19.10	01.07
Svend Erik Nielsen	69:28	05.00	21.35	06.00	20.00	05.45	18.35	20.00	02.25
Ib Bové	71:46	22.00	17.15	20.00	16.50	18.40	14.40	15.10	21.45
Ole Nepper-Christensen	72:21	05.00	00.50	05.00	22.15	05.30	20.45	21.30	05.20
John Andersen	77:48	22.00	16.40	18.55	18.10	02.50	18.25	20.00	03.45
Carsten Thågård	78:04	22.00	20.20	01.00	21.50	05.55	21.50	22.20	04.00
Erik og Jørgen Torp	80:08	05.00	00.50	06.30	23.55	07.00	23.50	06.40	13.08
Klaus Goor	82:54	22.00	20.15	02.10	20.20	04.45	21.40	01.10	08.55
Peter Søndergaard	82:55	22.00	20.15	02.10	20.20	04.45	21.40	01.10	08.55
Peer Drejer	83:06	22.00	20.20	01.00	21.50	05.55	21.50	00.45	09.05
Jørgen Larsen	83:06	22.00	20.20	01.00	21.50	05.55	21.50	00.45	09.05
Ernest Coutant	85:32	22.00	22.15	04.15	02.50	06.15	22.30	05.10	11.00
Jan Pedersen	86:57	22.00	21.40	02.55	21.30	04.10	22.15	05.45	12.30
Niels K. Christiansen	87:33	22.00	21.35	04.40	22.30	06.00	23.45	06.15	13.30
Klaus K. Christiansen	87:36	22.00	21.35	04.40	22.30	06.00	23.45	06.15	13.30
Christian Aaen	87:55	22.00	23.00	04.15	02.25	06.15	01.40	06.30	13.55
Jens Rom	87:55	22.00	22.15	04.15	02.50	06.15	01.40	06.30	13.55
Jens Pedersen	89:37	22.00	23.20	04.30	04.35	07.00	05.50	07.10	15.55
Ole Rimmen	90:00	22.00	22.45	04.30	04.05	06.20	04.05	06.20	16.02

[Tilbage til top](#)