

Schon lange spukte mir ein Radrennen im Kopf herum, von dem ich erstmals 1989 hörte. In einer Englischen Zeitschrift stand ein Bericht über ein Radrennen, das im Winter 320 km über Schneetrails führt und nach dem Iditarod-Hundeschlittenrennen benannt war. Das zweite Mal hörte ich darüber bei der Australian-Bike-Challenge im September 92'. John Stamstad, ein Amerikaner, erzählte mir viel über das Rennen, so dass ich beschloss, in den nächsten Jahren einmal daran teilzunehmen. Zurück in Österreich besorgte ich mir sofort die Ausschreibung. Da ich mich aber 1993 ganz auf den Straßenrennsport konzentrieren wollte und bei der Vorbereitung nicht fehlen durfte musste ich die Teilnahme auf 1994 verschieben. Während der Sommersaison dachte ich kaum an Alaska und das Rennen. Erst Ende September kam mir das Rennen wieder in den Sinn. Ich verweilte gerade in Aflenz, wo ich Biken ging, wanderte und faulenzte. Nach einer Wanderung stand meine Entscheidung fest. Ich würde nach Alaska fliegen und das Rennen versuchen.

Jetzt begann aber erst die große Arbeit. Nachdem ich eine erste Ausrüstungsliste zusammenstellte, sah ich, dass es ohne Materialsponsoren kaum ging. Mit den Firmen DAMART, INTERSPORT, BOLLE und NORTHLAND hatte ich bald die nötige Ausrüstung zusammen. Leider blieb noch immer ein Rest Unwissenheit zurück, ob auch alles passen würde, denn bei dem milden Winter gab es kaum Möglichkeiten zum testen. Ich machte Nachtfahrten von 10h abends bis zum nächsten Morgen, sonst aber wenig Ausdauerfahrten, da ich ja mit den Radquerfeldeinrennen voll beschäftigt war. Um mich abzuhärten verwendete ich bei meiner Arbeit als Briefträger so selten wie möglich Handschuhe und über jeden Zentimeter Schnee der fiel, war ich froh, um das Fahren auf Schnee zu üben. In meinem Zimmer sah es in der Zwischenzeit aus wie in einem Expeditionsladen. Ich hatte ein Carbonbike von GIANT, Spezialwärmeunterwäsche von DAMART, einen Castelli Gore Tex Anzug und einen Haufen anderer Dinge, die unverzichtbar erschienen. Jedes Stück musste bedacht sein, denn wegen eines Materialfehlers wollte ich nicht behindert sein oder gar wegen einer Kleinigkeit zum Aufgeben gezwungen werden. Alle meine Gedanken waren jetzt nur noch auf das Rennen ausgelegt. Ich musste psychisch stark sein, um in der Kälte bestehen zu können und so war meine ganze Energie auf das Rennen gepolt. Jede freie Sekunde dachte ich an Situationen im Rennen die passieren könnten und wie ich mich verhalten würde. Selten hatte ich bisher eine solche Konzentration auf ein Ereignis und im Nachhinein muss ich sagen, war es gut so, denn es hat mir wirklich geholfen, dieses Rennen unbeschadet zu überstehen. Erst nach dem Rennen löste sich diese Anspannung und ich fühlte mich wieder frei. Ein interessantes Phänomen.

Bereits Tage vor dem Abflug versuchte ich mein Material möglichst komprimiert zu verstauen. Immerhin waren es knapp 60 Kilogramm. Endlich schaffte ich es mit einer Biketasche, einem Seesack, einem Kleinen Rucksack als Handgepäck und der Fototasche. Zur Not konnte ich auch alles auf einmal tragen, was wichtig ist wenn man alleine unterwegs ist. So machte ich mich am 14. Februar 94' auf den Weg nach Alaska.

In Graz ging noch alles glatt über die Bühne, aber als das kleine Flugzeug wegen Überlastung über Frankfurt zu kreisen begann, machte ich mir Sorgen, denn für meinen Weiterflug hatte ich nur eine Stunde Zeit. Als ich endlich ausstieg, hatte ich noch 35 min übrig. Ich musste über endlose Korridore, Rolltreppen und Hallen laufen. Beim Check In der NORTHWEST Fluglinie war man schon ungeduldig. Wegen mir musste man extra noch einmal die Sicherheitsüberprüfung öffnen. Eine lange Liste war auszufüllen und danach eine genaue Untersuchung des Gepäcks und der Kleidung. Zusammen mit den letzten Passagieren konnte ich an Bord gehen. Noch einmal Glück gehabt. Zufrieden fiel ich in den

Sitz und versuchte mich zu entspannen und den Flug zu genießen.

Nach vielen Stunden in der Luft gab es eine Zwischenlandung in Detroit. Hier sollte die Zollkontrolle stattfinden. Man musste einen Zettel ausfüllen und da ich Müsliriegel mithatte musste ich die Spalte "Mitgeführtes Essen" mit ja ankreuzen. So kam ich an eine eigene Warteschlange. Ich packte die Riegel aus, in der Hoffnung, wenn der Beamte Sie sieht, schneller durch zu kommen. Leider fiel ihm aber auch meine Radtasche auf, in die er unbedingt reinschauen wollte. Eigentlich gab es ja nichts zu sehen, das Essen hatte ich ihm ja gezeigt, aber wie es kommen musste, so kam es. Ein Laufrad guckte leicht heraus. Dummerweise das hintere, welches ich kurz vorm Abflug noch testete. Es hatte nur ganz wenige Dreckspritzer, aber das Auge des Gesetzes erblickte Sie und ließ mich auspacken. Der andere Reifen war zum Glück nagelneu und so bestand er nur auf die Reinigung und Desinfizierung des einen. Mit Bürste und Wasser schrubbte ich den fast nicht zu sehenden Dreck weg, danach gab es noch eine Flüssigkeit zur Desinfizierung und damit war dem Gesetz genüge getan. Ich konnte einpacken und mich mit vielen Glückwünschen für das Rennen auf den Weg machen. Ich musste wieder einchecken, da mein Flug ja nach Seattle weiter ging. Die folgenden Stunden verdöste ich und abends erreichte ich Seattle. Mit dem Bus fuhr ich in die Stadt zur Jugendherberge und nahm ein Zimmer. Ich spazierte noch ein wenig umher um das Flair dieser Stadt zu genießen und etwas zu Essen. Am nächsten Tag hatte ich mehr Zeit, da mein Weiterflug erst für 15Uhr angesetzt war.

Den ganzen Vormittag regnete es, so spazierte ich nur ein wenig umher und fuhr dann zum Flughafen. Pünktlich hob die Maschine ab und in Gedanken malte ich mir schon aus, wie ich im Tiefschnee das Rad schieben und tragen musste. Plötzlich kam ein heller Streifen in Sicht und ich konnte es kaum glauben. Wie mit einem Lineal abgeschnitten, waren die Wolken verschwunden und ich hatte freie Sicht auf verschneite Berge und das vereiste Meer. So empfing mich, nach tausenden Kilometern Flug über eine geschlossene Wolkendecke, doch noch Schönwetter in Alaska. Ich landete um sechs Uhr abends und das letzte Sonnenlicht brachte die Berge rings um Anchorage zum leuchten. Mit  $-12^{\circ}$  hatte es auch recht moderate Temperaturen.

Ben und Brent, zwei Studenten, holten mich vom Flughafen ab. Bei Ihnen verbrachte ich, auf Vermittlung des Veranstalters, die nächsten drei Wochen. Auf der Fahrt zu Ihrem Haus erzählten Sie mir gleich vom mildesten Winter seit zehn Jahren. So wenig Schnee wie dieses Jahr gab es noch nie und am Tag ist es selten kälter wie  $-6^{\circ}$ . Aber ich war in Alaska, wo es Wetterumschwünge in kürzester Zeit geben kann, wie sich später zeigte. Zunächst war ich aber fasziniert von Land und Leute. Das Haus der beiden entpuppte sich als fahrbarer Trailer. Das sind riesige Wohnanhänger, die man im Falle eines Umzuges mitnehmen kann. Diesem war aber wohl ein längerer Aufenthalt zugehört, denn mitten durch die Anhängerkupplung wuchs ein Baum. Innen fehlte es an nichts, geheizt wurde mit Gas und einem Thermostat, der die Temperatur immer konstant warm hielt. Gekocht wurde ebenfalls mit Gas, welches in Alaska sehr billig ist, da es hier auch abgebaut wird.

Und dann endlich die erste Ausfahrt. Ich merkte bald, das man sich ja nicht zu warm anziehen durfte, denn schwitzen war nicht gut, da alles sofort gefror. So machte ich meine ersten Kilometer durch Anchorage und versuchte zu testen. Zuerst fuhr ich noch auf der Straße, aber das gefiel den Autofahrern überhaupt nicht. Aber wohin sollte ich sonst. Zuerst glaubte ich es sei ein Scherz, aber sooft ich einen Radfahrer sah, fuhr er auf dem mit Schnee, Eis und Schmutz übersäten Gehsteig, der in Sommerzeiten ein Radweg ist. Man brauchte eine gute Steuerkunst, um auf dem eisigen Weg nicht zu stürzen. Am Abend

zeigte Ben mir dann eine Karte, auf der Anchorage mit Radwegen durchzogen war. Im Sommer sicher ein Radlerparadies, aber im Winter ?. Aus diesem Grund wagen sich nur wenige Radfahrer im Winter auf die Straße und die nur mit Mountainbikes. Trotz allem machte das Biken Spaß und eine Stadtrundfahrt war eine anstrengende Trainingsrunde.

Tags darauf kam auch der zweite Österreichische Teilnehmer, der Wiener Martin Göttlicher an und zusammen fuhren wir mit dem Taxi zum Pre Race Meeting. Hier trafen wir alle Teilnehmer und besonders freute ich mich über das Wiedersehen mit Stamstad und Kingman, die ich in Australien kennen lernte. Dann begann Dan Bull, der Race Direktor, mit seiner Rede. Wir bekamen Unterricht in Überlebenstechnik im Winter, über Erfrierungen und deren Vermeidung, über Verhaltensmaßnahmen bei Begegnung mit Bär oder Elch, sowie Streckeninfos und einen Wetterbericht. Und letzterer ließ unser Blut gefrieren. Ein aktuelles Telefonat in Skwentna, dem Wendepunkt des Rennens, berichtete von -34° und aufkommenden Wind. Schöne Aussichten für zwei wärmeverwöhnte Mitteleuropäer. So hieß es für mich die Bekleidungsfrage noch einmal zu überdenken, denn bei solchen Temperaturen hatte ich noch nie getestet. Weiters traf ich hier noch Simon Rakower, meinen Sponsor aus Alaska, den ich bisher nur mittels Fax kannte. Er brachte mir die Spezialaufräder, die ich nun zum ersten Mal sah und die das Fahren auf Schnee erleichterten.

Zum Schluss gaben wir noch die Dropbags ab, die für die beiden Checkpoints bestimmt waren und Kleidungsstücke und Nahrung enthielten. Mit einer Menge Tipps und guten Ratschlägen beladen, verließen Martin und ich das Meeting.

Wir hatten jetzt noch einen Tag Zeit, um Dinge für das Rennen einzukaufen. Lange überlegte ich bei einer Fleecejacke mit Windbreaker. Zum Glück entschloss ich mich zum Kauf. Die Jacke machte sich wirklich bezahlt. Da die Temperaturen inzwischen auch in Anchorage fielen, fiel mir die Entscheidung leichter. Außerdem wollte ich noch eine leichte Alu - Isomatte, die aber nicht aufzutreiben war. So musste ich eben meine Thermo-Rest nehmen. Am Nachmittag packte ich dann das Rad rennfertig zusammen. Ich überlegte lange am Packsystem und der Verteilung, denn es durfte sich selbst bei der ärgsten Rüttelerei nichts lösen. Insofern war mein System gut. Einziges Problem war nur, das ich mehr Reservebekleidung mitnehmen musste, da ich nicht wusste wie ich die Kälte ertragen konnte. Das machte sich natürlich auch am Gewicht bemerkbar. Ich war aber gut gerüstet und guter Dinge. Leider konnte ich auch diese Nacht wieder nur sehr spät einschlafen, da ich Probleme mit der Zeitverschiebung hatte. Vier Stunden Schlaf war das meiste in den letzten drei Nächten.

Um fünf Uhr läutete der Wecker. Ein kurzes Frühstück und danach ging es ans Verladen des Rades. Ben borgte sich einen geräumigen Allradler von einem Freund aus und um sechs ging die Fahrt zum Big Lake los. Bei entspannender Musik versuchte ich noch ein wenig zu schlafen. Nach über zwei Stunden waren wir endlich am Ziel. Die Big Lake Lodge lag noch im Dunkeln und erst wenige Fahrer waren hier. Ben und ich bestellten Kaffee und warteten ab. Ich schlichtete die Ausrüstung, um ja nichts zu vergessen. Erst als mehrere Fahrer ihre Räder aus- und aufpackten ging ich nach draußen. Beim Kochertest brannte beinahe alles, nur nicht der Kocher. Ich hatte zuviel Druck aufgebaut, dadurch ging viel Brennstoff daneben und der brannte ab. Zum Glück ohne Schaden. Bei der Kontrolle vor den Augen von Richard Larson, etwas später, ging dann alles gut. Als ich jedoch die Ausrüstung manch anderer Fahrer sah, gingen mir die Augen über. Angefangen vom Superminikocher, über Toastbrotgroße Schlafsäcke und superleichter Isomatten, die bei uns zum einwickeln von Fernsehern verwendet werden, war alles zu sehen. Weiters waren

Titanbikes im Einsatz mit Titantuning. Stamstad reklamierte gegen die leichten Schlafsäcke und Kocher, da Sie aber funktionierten und die Fahrer auch versicherten bei -20° den Schlafsack getestet zu haben, konnte Larson nichts dagegen tun. Kurz vor dem Start des Rennens war der Sicherheitscheck dann abgeschlossen. Wir stellten uns um das Starttransparent auf und warteten auf die Freigabe. Zuletzt gab es noch die letzten Streckeninfos und Ansprachen, die sich in die Länge zogen. So wurde es viertelelf und die -20° drangen bis zur Haut vor.

Und dann endlich der Startschuss. 35 Mountainbiker, 15 Langläufer und die Schneeschuhgeher und Fußgeher stürmten über den See dem Trail entgegen. Es wurde recht flott gefahren und zusammen mit Bob Fourny bog ich als erster in den Trail ab. Gleich bei der ersten Abzweigung fuhr Bob trotz guter Markierung geradeaus und so übernahm ich nach 5 Kilometern die Führung. Bei Kilometer 15 holten mich dann Stamstad, die Brüder Reifenstuhl und Fourny wieder ein und wir fuhren gemeinsam die nächsten Kilometer. Und dann bemerkte ich etwas, was mich erschreckte. Der Schlauch des Camelbags war eingefroren und trinken somit unmöglich. An einer Kuppe bei Km 30 blieb ich stehen, da ich trinken musste. Ich zog die Jacke aus, holte den Rucksack herunter, trank und gab den Schlauch in den Bag hinein, in der Hoffnung, dass er bis zum ersten Checkpoint auftaute. Dann fuhr ich weiter. Die Spitzengruppe war natürlich dahin, so fuhr ich mein eigenes Tempo weiter. Es ging immer auf schmalen Trail bergauf, bergab dahin. Manchmal war ein Fluss zu überqueren. Die oft 20 bis 30 m lange Steilwandabfahrt war meist fahrend zu bewältigen, dann musste man hart antreten, um mit möglichst viel Schwung die andere Seite zu erklimmen. Meist ging es Achterbahn ähnlich durch den Wald. In Kurven musste man gut die Spur halten, sonst landete man im tiefen Schnee abseits des Trails. Kurz vor dem ersten Kontrollposten, er hieß Big Su, senkte sich der Trail steil abwärts. Die letzten 30m führte hier im Sommer wohl ein Bach hinunter, denn jetzt war es ein pickelharter Eisfall. Ich überlegte kurz, wie ich da wohl am besten hinunterkomme. Die ersten Meter versuchte ich das Rad schiebend zu rutschen. Es war aber so glatt, das ich im Falle eines Sturzes womöglich durch das Rad verletzt wurde. So schubste ich es einfach hinunter und rodelte am Hosenboden hinterher. Ich war aber so schnell, das ich dem unten liegenden Rad nicht ausweichen konnte und im Weggerech gerade noch einen Schlag in die Kniekehle bekam. Zunächst verspürte ich nicht viel, aber bald hatte ich irrsinnige Schmerzen. Sitzend fahren und gehen ging noch, aber stehend fahren war mir unmöglich.

Endlich erreichte ich Big Su. Meine erste Sorge galt dem Camelbag. Ich hatte Glück. Er war aufgetaut. Schnell füllte ich neues heißes Wasser ein, dazu Kohlehydratpulver und weiter ging es. Von nun an durfte ich auf regelmäßiges trinken nicht vergessen. Das Wasser im Schlauch musste immer warm sein. Der Trail wurde immer schlechter zu befahren. Das Hinterrad brach immer öfter ein und die Schiebeeinlagen wurden auch länger. Nach dem eingefrorenen Camelbag und dem Sturz kam nun das dritte Unglück. Die Abzweigung zum zweiten Checkpoint Alexander Creek, war so unglücklich gekennzeichnet, das ich sie übersah und den Weg Richtung Checkpoint Rabbit Lake weiterfuhr. Nach 2km, das Rad meist schiebend, bemerkte ich den Irrtum und machte kehrt. Da kam auch schon Dan Bull mit einer Snowmachine. Man hatte mich in der Hütte bereits erwartet und als ich nicht kam fuhr Dan los, um mich zu suchen. Es tat ihm leid dass ich mich verfahren hatte, aber er konnte nichts tun. Ich musste zurück zur Hütte, die etwa einen Kilometer von der Abzweigung entfernt war. Es war frustrierend, wie mir bereits abgehängte Fahrer nun entgegenkamen. Meine Moral war so am Tiefpunkt, das ich in der Hütte 20min sitzen blieb, um mich wieder zu fangen.

Nur langsam bekam ich wieder Kampfgeist. Müde und lustlos fuhr ich weiter. Dazu musste ich immer wieder vom Rad und schieben, was meiner Moral nicht förderlich war. So kämpfte ich mich nach Rabbit Lake, dem letzten Checkpoint vor dem langen und schwierigen Abschnitt nach Skwentna. Es war halb sechs abends und ich wusste nun, das mir eine lange Nacht bevorstand. Stamstad, der inzwischen die Führung übernahm, war schon zwei Stunden vor mir hier und konnte das meiste noch bei Tag zurücklegen. Um sechs Uhr fuhr ich weiter und eine halbe Stunde später packte ich die Stirnlampe aus. Die ersten Meter waren ungewohnt, aber bald gewöhnte man sich an die springenden Schatten. Der Trail war gut mit rot reflektierenden Fetzen markiert. Ein verfahren war damit kaum möglich. Nur manchmal waren die Abstände so groß, das der Schein der Stirnlampe den nächsten nicht erfasste. So war es immer ein abwechselndes Ausschau halten nach der Markierung und den von Elchen verursachten Löchern. Diese machten mir das Leben besonders schwer. Immer wieder brach ich im Schnee ein, oft bis über die Achsen. Dann hieß es absteigen, das Rad rausziehen und so lange schieben, bis man guten Untergrund spürte. Der war aber oft nur 20-30 Meter gut und das Spiel begann von vorne. Wenn ich stürzte, blieb ich oft gleich mehrere Minuten im Schnee liegen, um auszuruhen. Einmal, nach einer kurzen Abfahrt, brach ich mit dem Vorderrad ein und flog in hohem Bogen vom Rad. Der Schnee milderte den Aufprall, aber es erschreckte mich, wie reaktionslos ich wurde. Vor lauter Müdigkeit wäre ich am liebsten liegen geblieben, aber ich musste weiter. Ich hatte schon lange keine Orientierung mehr, wie weit es noch sein konnte. Ich war schon über fünf Stunden unterwegs und keine Hütte in Sicht. Mein Tacho war natürlich schon längst ausgefallen, kein Wunder bei -30°. Trotzdem war mir nicht kalt, im Gegenteil, ich musste aufpassen bei dieser Kälte nicht zu sehr zu schwitzen. Einzig die Müdigkeit machte mir zu schaffen. Während des Schiebens legte ich mich oft auf den Lenker, den Kopf auf die Hände und schloss die Augen. So marschierte ich dahin. Ich sagte mir, wenn ich einen geeigneten Baum fände, werde ich biwakieren. Und dann stand sie da. Eine riesige Tanne - die erste in der letzten halben Stunde. Weit ausladende Äste luden mich geradezu ein. Flink steuerte ich hin. Aber da, irgendetwas reflektierte da mein Lampenlicht. Als ich näher kam, stand da bereits ein Rad. Ich war baff. Der einzige große Baum und der war besetzt. Es raschelte und eine Stimme sagte 'Hello'. Ich grüßte zurück und fragte ihn ob er etwas brauche und ob's ihm gut gehe. Er sagte nur alles OK und das es Saukalt sei. Diese Worte reichten mir. Ich verabschiedete mich, wendete mein Rad und taumelte zurück zum Trail. Einzig das Wort Saukalt brachte mir neue Energie. Ich wusste jetzt, eher ginge ich ans Ende der Welt, als diese Nacht noch zu biwakieren. Denn hier hatte ich außer Kälte nichts, in Skwentna aber erwartete mich heißes Wasser, Essen, eine warme Stube und ich konnte etwas schlafen. Diese Gedanken hielten mich aufrecht. Hinter jeder Baumgruppe erwartete ich die Hütte, aber es dauerte noch über einer Stunde bis ich am Ufer des Yentna River stand. Noch einige hundert Meter und ich stand vor der ersehnten Hütte. Klatschend empfingen mich einige trapperähnliche Gestalten, die sich gleich um mich kümmerten. Bevor ich im inneren der Hütte verschwand, machte ich noch einige Erinnerungsbilder. Es war ein Uhr früh und es hatte -30°. Dementsprechend sah ich aus. Die Eiszapfen hingen an mir herunter und die Reißverschlüsse waren eingefroren. Ich machte es mir bequem und holte meinen Drop Bag. Zuerst aß ich mein Travellunch, danach wechselte ich die Unterwäsche. Da ich mittlerweile nur mehr durchkommen wollte und nicht mehr auf die Platzierung schaute, ließ ich mir Zeit. Nach einer Stunde ging ich in die Schlafhütte und legte mich für zwei Stunden hin. Dann brauchte ich nochmals eine Stunde um mich wieder anzuziehen und zum weiterfahren herzurichten. Man pumpte mir noch etwas Luft in die Reifen, da es ab jetzt auf gutem Trail den zugefrorenen Yentna River hinunter ging.

Ich war super motiviert und konnte ein hohes Tempo einschlagen. Nach nicht einmal zwei

Stunden erreichte ich den Kontrollpunkt Riversong. Nach 15 Minuten Pause brach ich wieder auf und rollte dem Sonnenaufgang entgegen. Auf dem Fluss war mir oft mulmig wegen der Elchgeschichten. Das steigerte sich soweit das ich in jedem Baumstumpf und Eisbrocken einen Elch sah. Es war zwar schneidend kalt, aber ich fror nicht und als die ersten Sonnenstrahlen auftauchten wurde es richtig angenehm, obwohl es sicher noch über -20° hatte. Plötzlich sah ich Fußspuren im Schnee. Hatte der Fahrer vor mir einen Defekt ?. Kurz darauf holte ich ihn ein. Er ging nur zu Fuß, weil ihm so kalt war. Ich gesellte mich gehend für eine Weile zu ihm und wir unterhielten uns. Er hieß Jose Dias und kam aus Fairbanks. Es war lustig, der kältegewohnte Alaskaner fror und dem Mitteleuropäer war fast zu heiß. Ich ermunterte ihn zu fahren und so erreichten wir zusammen den Checkpoint Yentna Station. Hier verleitete er mich zu einer 50-minütigen Pause, in der noch Walter Lissner aus Anchorage zu uns stieß. Zu dritt ging es dann weiter in Richtung Big Su. Jose konnte unser Tempo nicht mehr halten und fiel zurück. Zu zweit fuhren wir in Big Su ein. Während Walter nach wenigen Minuten weitereilte, genoss ich mein Travellunch. Das hatte ich auch nötig, denn in den letzten zwei Stunden konnte ich keine Müsliriegel mehr anschauen, geschweige denn essen. Einzig die Mozartkugeln sorgten für Abwechslung. Weiters legte ich alle überflüssigen Sachen, wie Gore Tex Anzug, Handschuhe, Reservekleidung, Taschenlampe und einige Kleinigkeiten ab und verstaute sie im Drop Bag. Es waren ja nur mehr etwa 60 Kilometer bis ins Ziel. Simon Rakover, der das Rennen von hier aus beobachtete, wünschte mir viel Glück und nach 17 Minuten Aufenthalt nahm ich den letzten Abschnitt in Angriff. Bald erreichte ich wieder den Eisfall, wo ich bei der Herfahrt hinunterstürzte. Mit dem Rad auf dem Buckel stieg ich vorsichtig an der Seite hinauf. Oben glücklich angekommen verschnaupte ich kurz und fuhr mit der Untersetzung den Hügel hoch. Ich bekam plötzlich eine Kraft, die mir unheimlich war. Alle Anstiege meisterte ich fahrend und in den Abfahrten sprang ich über die Schneeberge hinweg. Walter, der zehn Minuten vor mir losgefahren war, holte ich nach einer halben Stunde ein. Er mühte sich gerade schiebend eine Fluss-Steilwand hinauf. Ich spurtete so schnell ich konnte über den Fluss und sprang richtig in die Steilwand und an Walter vorbei. Oben blieb ich stehen und wartete auf ihn. Er rief mir zu "Not so fast, the Race is long". Ich antwortete nur „I know, but the Finish is not so far". Im flachen fuhr ich ab jetzt nur mehr die große Scheibe. Walter versuchte noch mehrere Kilometer an mir dranzubleiben, aber er konnte dieses Tempo nicht durchziehen und musste abreißen lassen. Fahrer, die bis oder vor Rabbit Lake aufgaben, fuhren nun in Gruppen zurück. Wenn ich an ihnen vorbeispurtete, johlten sie auf und feuerten mich an. Das gab mir zusätzliche Motivation. Schwierig waren nur die offenen Flächen. Extrem starker Seitenwind verursachte tiefe Schneeverwehungen, die zwar meine Geschwindigkeit, aber nicht meinen Kampfgeist bremsen. Als ich in die letzten Waldkurven vor dem Big Lake See einbog, jubelte ich laut auf. Ich hatte es geschafft. Oder doch noch nicht?.

Wie ich vom Wald in den See einbog, wirbelte mir ein Schneeorkan ins Gesicht. Der Wind fing sich hier in der Bucht und warf den Schnee hoch in die Luft. Man sah oft keine zwanzig Meter weit. In einem günstigeren Augenblick fuhr ich los. Der Wind beutelte mich, der Schnee peitschte mir kalt ins Gesicht, ein wahre Kältehöhle. Schemenhaft tauchten vor mir Autolichter auf, auf die ich zusteuerte. Es war jemand von der Rennorganisation, der den Weg wies. Aus der Bucht endlich draußen, war jetzt klare Sicht, nur der Orkan blieb. Zunächst fuhr ich noch mit der mittleren Scheibe, aber weiter draußen am See blies der Wind so stark von vorne, das ich die Untersetzung aktivieren musste. Es war schrecklich, kaum drei Kilometer vom Ziel entfernt und nun das. Meter für Meter kämpfte ich mich vorwärts. Die Windgeschwindigkeit betrug zwischen 60 und 80 Km/h. Dazwischen kamen

Windböen mit 100 Km/h, die mich umwarfen und mich überschlagend oft zehn bis zwanzig Meter am Eis zurückbliesen. Wie ein Bergsteiger auf einem Schneefeld, stemmte ich Hände und Füße in den Boden und versuchte stehenzubleiben. Neben mir rutschte das Rad, das ich schnell fing. Dann versuchte ich aufzustehen und weiterzufahren. Oftmals konnte ich mich aber nur flach auf den Lenker legen und so lange zu Fuß gehen, bis der Wind nachließ. Manchmal, wenn ich einen kleinen Schwenker mit dem Lenker machte, erwischte der Wind mich von der Seite. Entweder blies er mich gleich um, oder ich konnte aussteuern und wenden. Dann hatte ich den Wind im Rücken und wurde mit blockierenden Bremsen über das Eis gefegt. Stehenzubleiben gelang oft erst nach zwanzig, dreißig Metern. So bekam ich die Wucht eines Alaskanischen Winters noch einmal kräftig zu spüren. Für die letzten drei Kilometer, normalerweise ein Weg von zehn Minuten, benötigte ich über eine Stunde. Das Gewand hing steifgefroren an mir und die Handschuhe waren hart wie Briketts. Laut Windchilltabelle hatte es -65°. So wurden die letzten Kilometer, das Ziel vor Augen, beinahe zu den schwersten. Aber nach 29 Stunden und 46 Minuten erreichte ich endlich als achter das Ziel um 4Uhr nachmittags.

Ich wurde lautstark begrüßt und auch Stamstad und Kingman kamen, um mich zu begrüßen. Wir machten noch schnell ein Erinnerungsfoto und dann flüchtete ich in die Lodge. Ich war zwar wie gerädert, trotzdem fühlte ich mich gut. Mit dem ausziehen musste ich noch warten, denn die Reißverschlüsse der Jacke waren zugefroren. Die Fleecejacke konnte ich dann fast so hinstellen, wie ich Sie auszog, so steifgefroren war Sie. Die Handschuhe polterten richtig, als ich Sie auf den Boden warf. Dann setzte ich mich hin. Der Doktor nahm mir gleich Blut ab und bestellte für mich einem riesigen Hamburger, den ich gierig verschlang, denn seit Big Su ernährte ich mich nur mehr flüssig. Ich war zwar wie gerädert, fühlte mich aber gut. Nach einer halben Stunde ging ich ins Rennbüro und informierte mich über die bisherigen Zwischenstände. Gewonnen hat Stamstad, der nur knapp über seinem Streckenrekord vom Vorjahr lag. Er benötigte 15h56min. Zweiter wurde Rocky Reifenstuhl mit 20h40min. Dritte wurden Fourney und Kingmann, die zusammen nach 21h35min einfuhren. Fünfter wurde Steve Reifenstuhl (25h26min), vor Chris Davis (27h27min), Ross Hyndmann (29h31min) und mir (29h46min). Walt Lissner, den ich unterwegs überholte, kam eineinhalb Stunden nach mir ins Ziel. Hätte mich nicht der Wind aufgehalten, hätte ich die absolut schnellste Abschnittszeit gehabt. Leider stand auf der Tafel, wo aller Teilnehmer in- und outcheck stand, das Martin in Skwentna aufgegeben hatte. Was genau passierte, konnte mir niemand sagen. So setzte ich mich wieder hin und wartete ab. Meine Umkleidesachen waren ja alle im Auto von Seaman, dem Hauswirt von Martin. Ich sprach mit Funktionären, einem Journalisten und Verwandten von Teilnehmern, um mir die Zeit zu vertreiben. In Stundenabständen trafen dazwischen Fahrer ein.

Und dann kam auch Seaman mit meinem Rucksack. Alle paar Stunden fuhr er von seiner nahe gelegenen Hütte zum Big Lake, um nachzuschauen. Sein Sohn war ja der jüngste Teilnehmer und noch im Rennen. Ich hatte jetzt endlich Gelegenheit, aus meinen verschwitzten Klamotten zu kommen. Ich zog mich um und dann verluden wir Gepäck und Rad ins Auto. Bis Martin und Chris, sein Sohn, ankamen, konnte ich mich in der Hütte erholen. Bei einem Nachbar durfte ich duschen, da es in der Hütte kein fließendes Wasser gab. Die Hütte lag an einem See, mit prächtigem Blick auf den Mt.McKinley. Ich bekam den Schlafplatz am Dachboden, wo ich gleich ein kleines Nickerchen machte. Danach fühlte ich mich geistig sehr gut erholt, dafür war mein ganzer Körper ein einziger Muskelkater. Alles tat mir weh. Kein Wunder, nachdem ich von den 320 km 45 das Rad geschoben oder getragen hatte. Am Abend wurde aufgeköcht. Zuerst Schwammerlsuppe mit Kartoffelchips, danach Mooseburger (Elch), der sehr gut schmeckte und am Grill im freien zubereitet

wurde. Dazu Salat und als Abschluss etwas Süßes. Ein wahrlich fürstliches Mahl. Danach unterhielt ich mich noch lange mit Seaman über alles Mögliche. Es war interessant über die Lebensweise hier im Norden etwas zu erfahren und die Vergleiche von zu Hause. Erst spät gingen wir schlafen. Ich wachte erst am Vormittag wieder auf. Zehn Stunden ohne Unterbrechung, das war Rekord für mich, seit der Zeitumstellung. Zum Frühstück gab's Tee, Brot und Marmelade mit Erdnussbutter. Eine einzigartige Zusammenstellung. Seaman war schon beim Nachbarn telefonieren und brachte die Neuigkeit, das Martin doch weiterfuhr und zusammen mit Chris Skwentna verließ. Mit Ihrer Ankunft wurde am Abend gerechnet. So hatten wir den Tag frei. Ich fotografierte und faulenzte, während die Kinder eine Rutschbahn bastelten, auf der mit Luftreifen auf den See hinausgerodelt wurde. Man glaubte gar nicht, was für eine Geschwindigkeit dabei erreicht wurde. So verging die Zeit und gegen Abend wurde gepackt und alles ins Auto verladen. Wir fahren zur Big Lake Lodge, wo Martin und Chris schon auf uns warteten. Sie waren bereits um halb sieben im Ziel, so verpassten wir nur knapp Ihren Einlauf.

Am gleichen Abend ging's noch zurück nach Anchorage. Man lud mich in meiner Unterkunft ab und mit Martin verabredete ich mich für den nächsten Tag in der Stadt. Da gab es dann eine Menge zu erzählen. Wir hatten noch 2 Tage Zeit bis zur Siegerehrung. Diese Zeit wollten wir zum anschauen der Stadt und Umgebung nutzen.

