

Agata Loth-Ignaciuk

Bartłomiej Ignaciuk

# 14000 MEILEN über das Meer

Mit dem Kajak über den Atlantik

Kann man einen  
mit dem Paddel streicheln?



Wiegt mich der Atlantik  
in den Schlaf?

Rezept  
für einen  
Ozeankaffee



GEWITTER,  
STÜRME  
und ein kleines  
Kajak

Wie überwindet man  
Unterwasserberge?



GERSTENBERG

# ATLANTIK



Der Atlantik ist ein riesiger Ozean mit einer Fläche von über 100 Millionen Quadratkilometern. Er ist fast 300-mal größer als Deutschland. An der breitesten Stelle dieser Wassermasse liegen 8800 Kilometer zwischen Europa und Amerika. Um diese Entfernung zu überwinden, müsste man fünfzehnmal von Berlin nach Warschau oder achtmal von Berlin nach Paris fahren. Am schnellsten lässt sich diese Distanz mit dem Flugzeug meistern. Man kann den Atlantik aber auch mit einem Frachtschiff, einem Segelschiff oder einem U-Boot überqueren. Manch einem gelingt es sogar, mit einem Segelboot vom einen Kontinent zum anderen zu gelangen.

Schon mehrere Hundert Menschen haben den Atlantik in Segelbooten, Rettungsbooten oder Schlauchbooten bezwungen. Viele Wagemutige verloren bei diesen Versuchen ihr Leben. Doch es gibt nur einen Menschen auf der Welt, dem es bisher gelungen ist, den Atlantik zu überqueren, indem er sein Kajak ausschließlich mit Muskelkraft antrieb, Tag und Nacht ohne Landgang auf dem Wasser verbrachte und dabei solch gewaltige Strecken zurücklegte, wie auf der Karte zu sehen: Aleksander Doba, den Abenteurer aus Polen. Er überquerte den Ozean schon dreimal: an der engsten Stelle – von Afrika nach Südamerika; an der breitesten – von Europa nach Nordamerika; und im Norden – auf einer kalten und stürmischen Route von Nordamerika nach Europa.



Der Maluch (Fiat 126) ist ein kleines Auto, das von den 70ern bis in die 90er-Jahre des 20. Jahrhunderts in Polen sehr beliebt war.

Aleksander Doba war bereits 34 Jahre alt, als er seine erste Kajaktour unternahm. Von da an verbrachte er jede freie Minute mit Paddeln. Dabei lernte er immer neue Strecken kennen und legte Dutzende Kilometer auf Flüssen, später auf Seen und dann auf dem Meer zurück.

Die Touren unternahm er gemeinsam mit seinen Kollegen aus dem Kajakclub, mit seinen Kindern oder allein. Das Kajak transportierte er auf dem Dach seines Maluchs. Wenn andere feierten, grillten oder im Liegestuhl entspannten, paddelte Aleksander. Er paddelte. Und paddelte.

Er durchquerte Polen von Przemyśl bis Swinemünde – dabei legte er 1200 Kilometer in 13 Tagen zurück. Er fuhr von Pölitz bis Narvik in Norwegen und kam in einem Sturm beinahe ums Leben. Und er paddelte rings um den Baikalsee, den ältesten und tiefsten See der Welt, der sich im fernen Sibirien befindet. Im Laufe der Jahre legte Aleksander rund 80 000 Kilometer zurück.

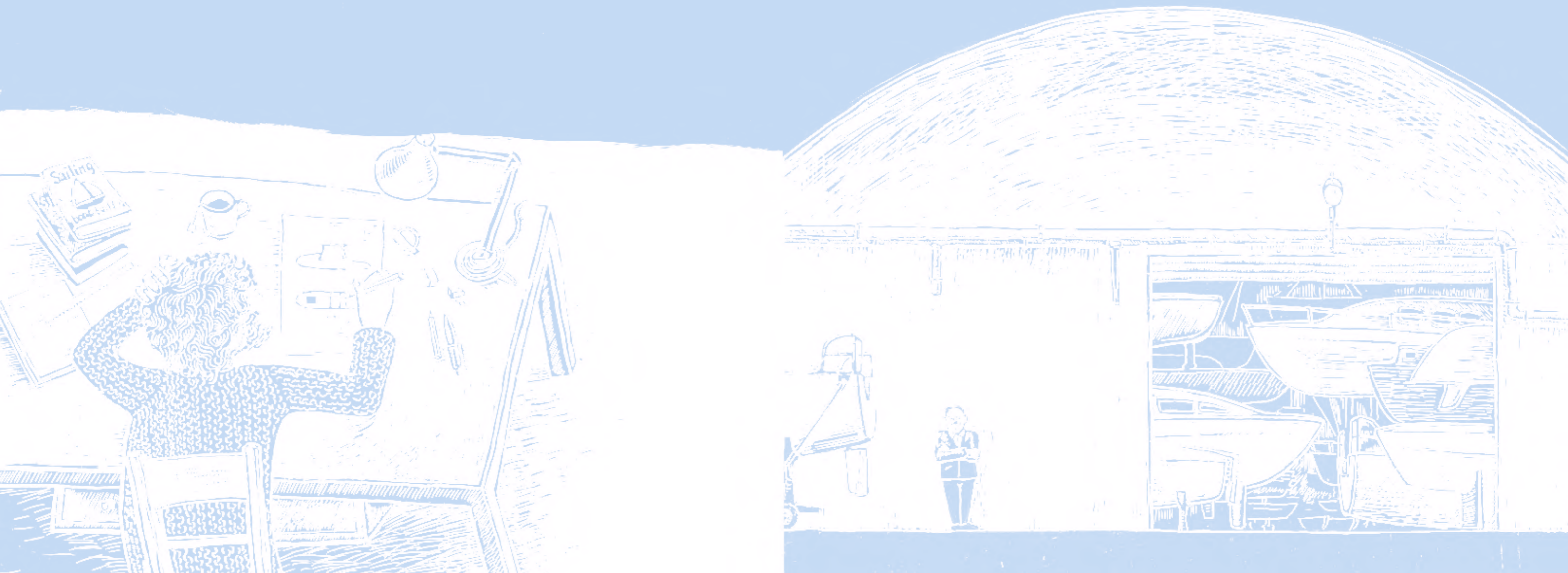
Zwischen seinen Touren arbeitete er zu Hause im polnischen Pölitz als Ingenieur in einem Chemiewerk. Nachdem er die Flüsse und Seen seines Heimatlandes und die Ost- und Nordsee hinreichend erkundet hatte, wollte er etwas vollbringen, was vor ihm noch keinem mit dem Kajak gelungen war: Er träumte davon, den Atlantik zu überqueren, von einem Kontinent zum anderen.

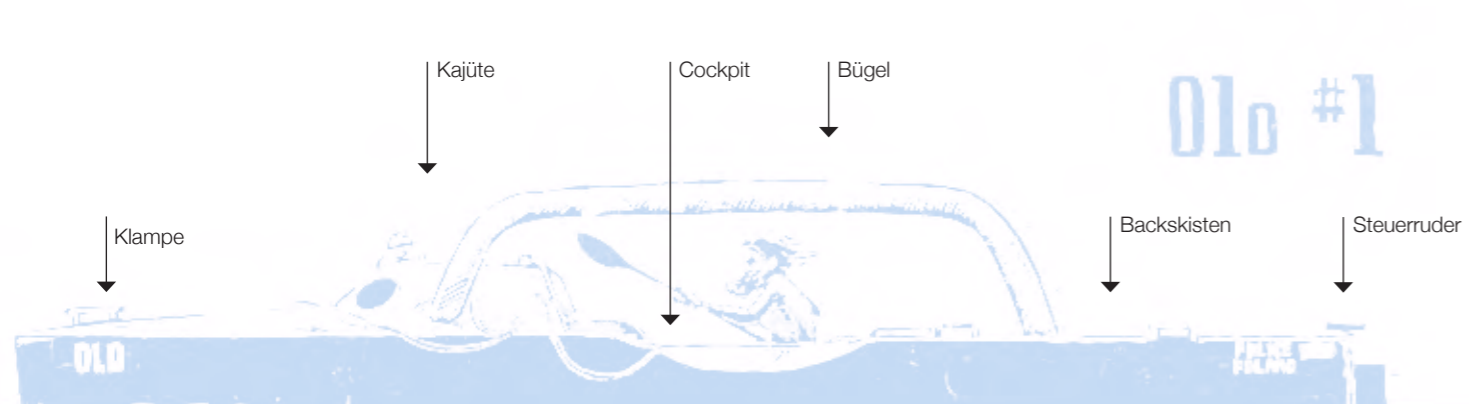
Swinemünde  
Pölitz

Przemyśl

## Entwürfe

Aleksander Doba nahm Bleistift und Notizbuch und begann zu zeichnen. Nach vielen Versuchen entstand ein Entwurf nach seinen Vorstellungen: das Ozeankajak. Nun musste er jemanden finden, der ein solches Kajak bauen konnte. Dieser Jemand war Andrzej Armiński, ein erfahrener Segler und Besitzer einer Werft in Stettin. Der Bootsbauer war begeistert von der Idee, glaubte an das Können Aleksanders und beschloss, ihn zu unterstützen.



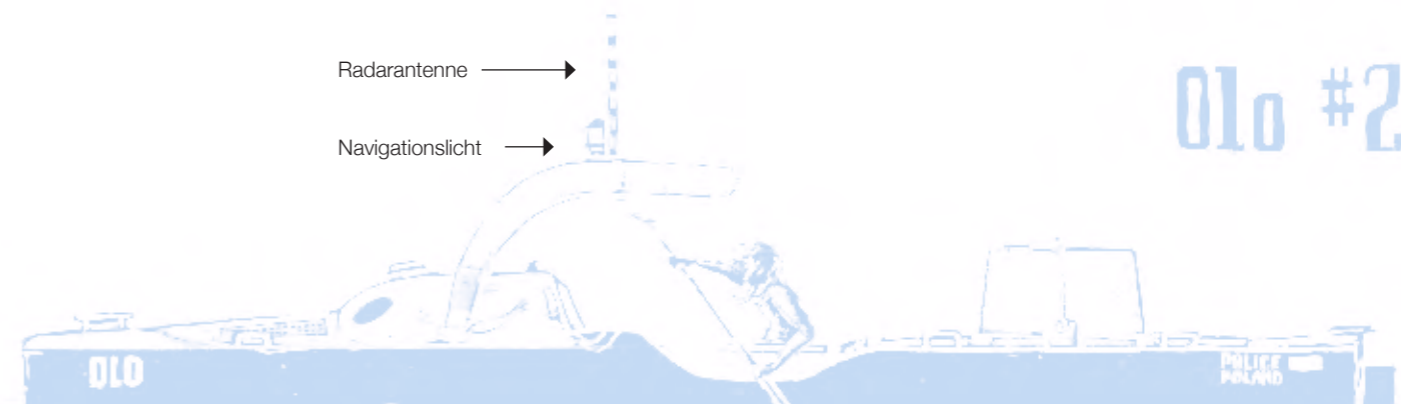


So sah das Ozeankajak Olo aus. Das Steuerruder bediente Aleksander mit seinen Füßen, mithilfe von Pedalen im Cockpit. Von Reise zu Reise veränderte sich das Kajak ein wenig. Aleksander erledigte permanent kleinere Reparaturen und optimierte Olo sogar, während er unterwegs war.



Spezielle auf dem Kajak montierte Bügel schützten es vor dem Kentern. Wenn es sich neigte, stützten sie sich auf dem Wasser ab. Sollte sich das Boot trotz dieser Sicherheitsmaßnahme umdrehen, würde es durch die Bügel und das 60 Zentimeter lange Schwert wieder aufgerichtet.

Olo wurde gelb-weiß angestrichen und an den Bügeln mit Reflektorband versehen. Auf dem Ozean gibt es keine Ampeln, die den Verkehr regeln, deshalb musste das Kajak weithin sichtbar sein.



Sonnenkollektoren

Fünf wasserdichte Kammern schützten das Kajak vor dem Sinken. Zwei von ihnen waren mit leichtem Verdrängungsmaterial gefüllt, das kein Wasser aufnahm. Die Kiste mit den Lebensmitteln wurde auf dem Heck festgeschnallt. Sobald der Proviant verbraucht war, konnte Aleksander das Material, aus dem die Kiste bestand, verwenden, um das Kajak zu reparieren und umzubauen.



Nach der ersten Reise wurden die Bügel verkleinert und ein Navigationslicht und eine Radarantenne darauf befestigt.



Die Sonnenkollektoren am Bug erzeugten Strom. Damit konnte Aleksander die Entsalzungsanlage, die Lampe und das Ladegerät betreiben.