

August 2014 – 10 Jahre zum Vågan Feriegård auf Linesøya

2005 fiel unsere Wahl für eine neue Destination auf die o.g. kleine Angelanlage. In diesen nun 10 Jahren hat sich sowohl in diesem Umfeld als auch bei uns viel verändert. Als wichtigste Verbesserungen würde ich die größeren Boote und deren stärkere Motorisierung nennen. Seit der Fertigstellung der Linesøybrua im Oktober 2011 geht nicht nur die An- und Abreise schneller, auch Ausflüge nach Fosen und Trondheim sind so jederzeit möglich. Außerdem haben wir über die Jahre ein paar andere Stammgäste kennengelernt, die wieder zu treffen uns immer ein Vergnügen ist. Letztlich aber ist es das vielseitige Angelrevier, das uns immer wieder hierher führt, denn trotz bester Revierkenntnisse sind immer noch gewichtigere Überraschungen möglich.

Wie im Vorjahr war die Planung wieder für 4 Teilnehmer angelegt. Leider fiel unser Freund Albert kurzfristig wegen gesundheitlicher Probleme aus. Eine Woche vor Abreise stellte dies den gesamten Urlaub aufs Spiel. Doch das verbliebene Trio wollte einfach nicht zu Hause bleiben. Also wurde der Vermieter Arne Hansen kontaktiert und unter Hinweis auf die langjährige Treue um Stornierung des zweiten Bootes gebeten. Arne zeigte sich wirklich großzügig und verzichtete sogar auf jegliche Stornogebühr. Zusammen mit den Einsparungen durch den halbierten Bootssprit und den geringeren Bedarf an Lebensmitteln und Getränken ergaben sich fast keine Mehrkosten zur ursprünglichen Kalkulation.

Der angemietete Mercedes Vito wurde bereits am Donnerstagabend beladen. Am Freitag sammelt Gerhard zuerst mich auf und dann Matze. In Passau Nord fahren wir auf die A3 und schon nach 200 Metern erreichen wir die erste Baustelle. Wie viele werden wir wohl auf der gesamten Strecke passieren müssen? Matze meint lachend, man kann es sich leicht machen und einfach sagen: Zahllose! Ich will es genauer wissen und lege kurzerhand eine Strichliste an.

Die Stimmung an Bord ist prächtig. Mittlerweile auf der A9, kurz nach Unterquerung der Brückenraststätte Frankenwald rufe ich: Elchsichtung! – Was? Wo? Kann doch gar nicht sein! Doch! Elchaufkleber an der Stoßstange vom Vordermann! Resultat dieser Aktion war, dass durch Schweden und Norwegen jede Kuh, jedes Pferd und jedes Reh als Elchsichtung deklariert wurde. Doch leider war keine davon real und wurde deshalb von den jeweils anderen Beiden feixend nicht anerkannt.



Ziemlich exakt um 14 Uhr erreichen wir Rostock Überseehafen. Obwohl noch eine volle Stunde bis zur Abfahrt nach Trelleborg ist, werden wir sofort auf die schon am Kai liegende M/S Skåne gewiesen. Aufgrund des herrlichen Wetters besetzen wir wieder die windgeschützte Ecke am Sonnendeck und genießen die Überfahrt in vollen Zügen mit Verpflegung und Getränken aus unserer Kühlbox.



Nach etwa der Hälfte der Fahrstrecke ist an Backbord Land zu sehen. Wir ratseln, gehört das zu Dänemark oder zu Schweden? Geistig rufe ich die Landkarte auf und tippe auf Dänemark. Eine Recherche nach der Tour hat ergeben, dass es sich um die dänische Insel Møn handelte. Matze und Gerhard blödeln noch etwas herum, es kann sich ja wohl nur um Helgoland handeln. Ein junger deutscher Familienvater hat das offensichtlich aufgeschnappt und fragt: Ist das wirklich Helgoland? – Hallo? Sind wir auf der Ost- oder Nordsee? Der Bildungsstand mancher Leute ist nur erschreckend!



Die Nachtfahrt durch Schweden und Norwegen entlang der E6 und ab Elverum auf der RV3 bewältigen wir problemlos. Es ist auch nur knapp vier Stunden dunkel. Das Koppangtunet Hotell, das für ein Frühstück vorgesehen war, passieren wir bereits um 06:30 Uhr und somit eineinhalb Stunden zu früh. Eine so lange Pause wollen wir nicht einlegen! Für ein Frühstück bleibt auch noch das Kvikne Fjell Hotell, das wir etwa 2 Stunden später erreichen. Dort angekommen überrascht uns ein Zettel an der Eingangstür: Beklager! Restaurant er stengt på grunn av bankrott. Diese Info versteht man auch, wenn man die norwegische Sprache nicht beherrscht.

Man ist geneigt zu sagen: Ok, die Wichtigkeit von Frühstück wird sowieso überschätzt. Doch Proviant haben wir reichlich an Bord, niemand muss also Hunger leiden. Mein Vorschlag, dann eben auf der Fähre über den Trondheimfjord einen Kaffee zu trinken, wird von Gerhard und Matze einheitlich positiv aufgenommen!

Es ist kurz nach 13 Uhr, als wir auf Arnes Hof aufschlagen und ihn bei Reparaturarbeiten antreffen. Die Begrüßung ist wie immer herzlich. Wir erhalten die Schlüssel für unsere Wohnung und für das neue Alu-Boot, wobei Arnes Betonung auf „neu“ liegt. Wir wissen nicht was es damit auf sich hat, bedanken uns aber für die Ehre, ein neues Boot nutzen zu dürfen.

Übrigens weist unsere Strichliste folgendes Ergebnis aus: Auf 800 km Autobahn durch Deutschland haben wir 14 Baustellen registriert. Auf den restlichen 1300 km fanden sich 3 in Schweden und 3 in Norwegen. Damit geht Deutschland eindeutig als Sieger hervor – eine eher zweifelhafte Ehre!

Bei der Ankunft bei den Wohnungen fällt uns sofort der große schwarze Pickup mit belgischem Kennzeichen auf, an dem ein Anhänger mit relativ großem Boot hängt. Da ist doch sicher unser Freund Hermann nicht weit! Die Frage ist nur, ist er erst angekommen oder ist er schon abreisebereit?

Die Frage klärt sich, als ein paar Minuten später Hermann und sein Freund Danny auftauchen. Sie sind etwa eine Stunde vor uns angekommen und werden nur einen Tag vor uns wieder abreisen. Da steht einem intensiven Erfahrungsaustausch mit den Beiden praktisch nichts im Weg!

Nach dem Einräumen der Wohnung wird das Angelgerät klar gemacht und zum Anleger verbracht. Jetzt klärt sich auch, was Arne mit dem neuen Boot gemeint hat. Es hat nicht mehr die beiden Sitze hinter dem Steuerstand, der dadurch deutlich weiter hinten im Boot steht. Es ergibt sich jetzt viel mehr Platz vorne und beschränkt dennoch nicht das Platzangebot hinten - als Angelboot die meines Erachtens deutlich bessere Lösung als bisher.



Wir starten eine Tour in den Nahbereich und jeder von uns Dreien fängt einen Dorsch. Nach dem Filetieren schubst Matze wie schon einmal vor drei Jahren versehentlich sein Messer vom Steg ins Wasser. Weil das Wasser noch am Abfließen ist und die Sicht zum Grund dadurch besser wird, kommen wir zwei Stunden später nochmals an den Steg zurück. Doch mit dem Paddel schaffen wir es nicht, das Messer zu bergen. Ganz im Gegenteil, wir laufen Gefahr es in der Sedimentschicht zu „vergraben“. Kurzenschlossen zieht sich Matze aus bis auf die Unterhose, geht ins Wasser, stellt sich über das Messer, taucht und kommt prustend und vor Kälte zitternd mit dem Messer in der Hand wieder hoch. Während er zur Wohnung zurück joggt um sich abzutrocknen und wieder anzuziehen, verstaue ich das Messer im Boot bei Matze's Utensilien.

Der Sonntag begrüßt uns mit Traumwetter und es weht nur ein Hauch von Wind. Wir wollen das schöne Wetter nutzen und fahren weit raus – Stabbflua ist unser Ziel. Leider treffen wir nicht wie letztes Jahr auf Großköhler. Die Ausbeute ist mager und als Wind aufkommt beschließen wir zurück zu fahren. Doch der Motor startet nicht. Es ist kein Fehler zu finden. Der Motor lässt sich elektrisch heben und senken, aber der Anlasser dreht einfach nicht. In den zehn Jahren bei Marit und Arne war nie ein Abschleppen eines der beiden Boote notwendig. Zum ersten Mal haben wir nur ein Boot, es bleibt uns nichts anderes übrig als bei Arne anzurufen. Der verspricht mit einem Boot zu kommen. Fast eine Stunde vergeht bis er uns schließlich mit Hermanns Freund Danny und dessen Kajütboot erreicht. Sie nehmen uns in Schlepp und der 90 PS starke Außenborder hat mit der inzwischen recht unruhigen See schwer zu ackern.



45 Minuten später sind wir in der Nähe des Anlegers in ruhigem Wasser. Nach kurzer Fehlersuche wechselt Arne die Batterie und der Motor ist auf den ersten Startversuch sofort da. Vornutzer hatten vergessen die Positionslichter zu löschen und die Batterie geleert – sie hat das offensichtlich recht übel genommen. Arne stellte abends die geladene Batterie zur Sicherheit zusätzlich wieder ins Boot, dennoch bleibt ein ungutes Gefühl. Was wenn die Lichtmaschine nicht funktioniert? Dann fällt mir ein, dass der Echolotplotter eine Spannungsanzeige haben müsste. Am nächsten Morgen lege ich diese als Overlaydata auf den Bildschirm und die verraten mir mit der Anzeige von 12,7 Volt eine gut geladene Batterie. Als ich den Motor starte steigert sich der Wert auf über 14 Volt. Der Motor ist also völlig in Ordnung.

Die ersten Tage gestaltet sich das Angeln äußerst schwierig. Einmal vertreibt uns ein Gewitter, dann macht wieder der Wind ein vernünftiges Angeln unmöglich. Die Wassertemperaturen sind mit knapp 17° so hoch, wie ich das hier noch nicht erlebt habe und die Fische sind nicht wirklich zu finden. Einzige Ausnahme bilden die Makrelen, die praktisch auf Bestellung zu fangen sind. Zu allem Überfluss reißen beim Tiefangeln in deutlich mehr als 200 Meter Tiefe Gerhard einmal und Matze sogar zweimal bei Hängern die Hauptschnüre – immer ganz oben! Erst in der zweiten Woche klärt sich das Rätsel um den beißwütigen Grund. Denn da kann Matze einen Hänger lösen und muss dann etwas sehr Schweres nach oben pumpen. Matze muss sich höllisch quälen, es treibt ihm den Schweiß aus allen Poren und entpuppt sich schließlich als ein großes Stück Kaltwasserkoralle. Beim Heben aus dem Wasser zerbricht das kugelförmige Gebilde sofort zu nur noch halber Größe, um dann in der Hand weiter zu zerbröseln. Kaum zu glauben, dass es in der Tiefe so eine Festigkeit hat, dass Hänger fast nicht zu lösen sind.



Aber es ergibt sich dennoch bei Stabbflua ein erstes anglerisches Erfolgserlebnis. Im Mittelwasser schnappt sich etwas meinen Twister-Shad. Erst mit extrem langer Verzögerung spüre ich einen ersten kräftigen Stoß in der Rute. Ein zweiter und ein dritter schwerer Stoß leiten schließlich gegen die streng eingestellte Rollenbremse eine Flucht zum Grund bei 50 Meter Tiefe ein. Nach einem kurzen Stopp geht die Flucht schließlich am Grund entlang! So etwas habe ich bisher nur bei Heilbutt erlebt, doch die Geschwindigkeit, mit der der Fisch Leine von der Rolle zieht, passt nicht. Schließlich kann ich die Flucht stoppen und gewinne etwas später die ersten Meter Schnur zurück. Bei einer weiteren Flucht sammelt mein Kontrahent die Montagen von Gerhard und dann auch von Matze ein. Zum Glück werden beide ohne negativen Einfluss auf den Drill geborgen. Jetzt werde ich Herr der Lage und kann alle weiteren Fluchtversuche parieren. Nach etwa 20 Minuten kommt der Fisch zur Oberfläche und meine Augen werden immer größer: Das ist der Reiner Calmund der Dorsche! Satte 30 Pfund bei einer Länge von nur 1,10 Meter!!!!



Als zum Ende der ersten Woche der Wind wieder keine große Ausfahrt zulässt, beackern wir das Gebiet westlich des Leuchtturms bei Sønstskjeret. Gerhard und Matze versuchen es mit 130 Gramm schweren Sandaalpilkern in Gelb und Grün. Gerhard bootet einen schönen Schellfisch ein und verliert anschließend einen Flügelbutt an der Oberfläche. Matze ergeht es mit seinem Schelli ebenso, der verabschiedet sich beim Versuch, ihn am Pilker ins Boot zu heben. Weil der Wind schließlich abflaut verlegen wir uns wieder auf das Angeln in der Tiefe. Dabei erörtern wir die Frage: Sind dort drüben beim Leuchtturm vielleicht mehr von den violetten Schönheiten zu fangen?

Nur zwei Tage später testen wir es. Wir wenden Matze's in den vergangenen Jahren sporadisch auf Schellfisch erfolgreiche Methode an, bei der ein kurzes Rotbarsch-Vorfach mit zwei Circle-Hooks zum Einsatz kommt und dekorieren sowohl die Vorfachhaken als auch den

Drilling am Pilker mit einem kleinen Makrelenstück. Schnell finden wir heraus, dass die Gesuchten hart am Grund stehen in Wassertiefen zwischen 60 und 100 Meter, denn fast ausschließlich haken sie sich am unteren Beifänger ein! Auf diese Weise können wir ein paar dieser ausdauernden Kämpfer am leichten Gerät fangen, was unglaublich Spaß macht. Der schwerste Schellfisch wog immerhin 6,5 Pfund!



Für den Sonntag ist wieder unser internes Königsfischen angesetzt, doch der Wind macht eine Ausfahrt morgens unmöglich. Nach dem Mittagessen legt sich zwar der Wind und wir greifen wieder an, aber das Königsfischen war schon morgens auf den nächsten Tag verlegt worden.

Tatsächlich ist, wie vom Wetterbericht prophezeit, am nächsten Morgen das Wetter bedeckt, trocken und nur leicht windig. Im Laufe des Vormittags aber steigert sich der Wind wieder über unseren Grenzwert hinaus, wir müssen abbrechen ehe wir noch die geplanten Versuche im tiefen Linesfjord machen können. So trägt ein Dorsch von 11 Pfund vom 1. Plateau, gleich mit dem ersten Einwurf gefangen, Gerhard die Königswürde 2014 ein.



Erst auf unsere letzten drei Angeltage werden wir endlich vom Wind verschont. Täglich Kaiserwetter – warum konnte das nicht von Anfang an so sein? Durch meine Skepsis gegenüber den Wetterberichten gare ich am Dienstag in meiner Floaterhose wie in einem Bratschlauch, während ich stundenlang mit freiem Oberkörper im Boot zubringe. Jetzt kommen wir auch endlich an die schon mehrfach gesuchten Großlengs heran. Bei mir reicht es für keine neue Bestleistung, doch mit 12 Kilo fange ich mein bislang zweitschwerstes Exemplar. Matze überbietet das Gewicht locker mit einem 31 Pfünder von 1,39 Meter Länge und Gerhard greift sich den Längsten mit 1,40 Meter bei 29 Pfund. Da kommt richtig Freude auf!





Am letzten Tag decken wir uns an der Nordkante des 200er Plateaus mit ein paar Rotbarschen zum Räuchern ein. Im Linesfjord war uns auf die stacheligen Gesellen die ganze Zeit kaum ein Erfolg beschieden – Schuld waren die scheinbar allgegenwärtigen Dorn- und Katzenhaie und einmal, sowohl bei Matze als auch bei mir, je ein Blauer Wittling. Nach dem Reinigen des Boots sind wir bei der Wohnung am Verpacken unserer Ausrüstung. Im Wohnhaus gibt es wieder einen Mieterwechsel. Ein älteres Paar aus Schweden zieht ein. Zwei Stunden später kommt ein zweites Auto an und schnell erkennen wir im Fahrer eine Bekanntschaft vom letzten Jahr. Das Hallo mit Björn fällt auf beiden Seiten freudig aus. Leider bleibt viel zu wenig Zeit für einen schönen Plausch.



Planmäßig um 05:45 Uhr stehen Fahrzeug und Crew bereit zur Heimreise. Knapp 1300 km müssen bis zur Abfahrt der Nachtfähre nach Rostock um 22:45 Uhr bis Trelleborg abgespult werden. Im Gegensatz zum Vorjahr bleiben wir diesmal von Dauerregen verschont, ein paar recht kurze Schauer sind nicht der Rede wert.

Die Überfahrt verschlafen wir genüsslich in unserer Kabine und auch die restliche Heimreise bringen wir bis zum frühen Nachmittag wohlbehalten und ohne Zwischenfälle hinter uns.

Fazit

Bei allem Bedauern über Alberts Ausfall, wir haben dennoch wieder einen wunderbaren Urlaub verbracht. Die Strecken in Norwegen und Schweden mit nur drei Fahrern zu bewältigen war zwar anstrengend, aber kein wirkliches Problem. Die kleine Gruppe hat wunderbar harmonisiert, obwohl wir zwei Wochen lang auch im Boot „aneinander gekettet“ waren. Wenn man überhaupt ein Manko nennen könnte: Die Erzählungen der kleinen und großen Erlebnisse im zweiten Boot fehlten halt. Matze, der den Oberbefehl in der Küche hatte, gebührt ein Extralob. Obwohl es beim Essen noch nie gehapert hat, es übertraf kulinarisch alle früheren Touren. Allein beim Gedanken an den perfekt gegarten Krustenbraten läuft mir erneut das Wasser im Mund zusammen.

Das Wetter war insgesamt gut, nur der Wind wollte häufig anders als wir. Unsere Großfische mussten gesucht werden, hatten sich aber letztlich nicht gut genug versteckt. Flexibilität beim Angeln und eine gute Portion Ausdauer brachten die Erfolge. Aber ein Heilbutt darf nächstes Jahr beim Besuch des Vågan Feriegårds dann bitte schon wieder zu den Fängen zählen.

Tight lines

Roland alias Kaeptn

