

REISEBERICHT

Abenteuer Driftbootfischen in British Columbia

Ingo E. Merwald

Einsatzmöglichkeiten für das Driftbootfischen

Das Fischen vom Driftboot ist eine sehr interessante Methode, um kleinere und mittlere Flüsse zu befischen. Sie bringt viele neue und aufregende Situationen während des Driftfischens und führt den Fischern die schöne Landschaft aus einer neuen Perspektive vor Augen. Die Bootsfahrt selbst ist auch in keiner Weise eintönig, da sich ruhige und tiefe Strömungsbereiche, flache überströmte Furten, reißende Stromschnellen, steile Prallufer, die teilweise mit Wild- oder Schwemmholz gegen Abtrag gesichert sind, und zur Rast einladende Gleitufer oder Inseln abwechseln. An den Rastplätzen kann man die verschiedenen Fährten studieren und mit dem Guide über das gefährdete Wild diskutieren. Noch spannender wird es aber dann, wenn man unverhofft auf einen Grizzly oder Schwarzbären, einen Elch (Mouse) oder im Norden einen Wapiti (Elk) trifft. Sehr imposant ist auch der Anblick eines Seeadlers, der gerade in die Tiefe stürzt, um eine Forelle oder einen Lachs zu erbeuten. Die Wildbestände von Bären und Elchen sind kontinuierlich im Steigen.

Das Driftbootfischen fordert vom Guide exzellente Kenntnisse des Gewässersystems und manchmal gehörigen Kraftaufwand, um mit den Rudern das Boot zu den günstigsten Fangplätzen zu steuern oder gelegentlich wieder in weniger schnell strömende Altarme und Stillwasserbereiche zu rudern. Die an den Prallufeln durch Hochwasser oft zu faszinierenden Formen oder bizarr hoch aufgestapelten Urwaldriesen schützen diese vor einem möglichen Uferanbruch oder einer Verwerfung und könnten auch als Vorläufer oder auch Anreger für die heutigen technischen Ufersicherungen durch Schlacht- und Krainerwände gelten. Bei genauer Betrachtung dieser Holzmassen am Ufer kann man gelegentlich einen darauf ruhenden Seehund erspähen, der die Sonnenstrahlen auf seinem Fell genießt und sich für den nächsten Tauchgang erholt.

Häufig verwerfen sich die Flüsse durch die enormen Wildholzmengen, und der Guide be-

fährt dann gelegentlich unbekannte Strömungsabschnitte, und so kann es auch passieren, dass die Mannschaft bei Niederwasser einmal aus dem Boot muss, um mit Hand anzulegen, um das Driftboot über eine Flachstelle wieder in die tiefere Fahrrinne zu bugisieren.

Für das Driftbootfischen müssen geeignete Flüsse ausgesucht werden, denn Wasserfälle sind nicht geeignet. Bevor die Angelsaison beginnt, befahren die Riverguides mit Pontonbooten die gewählten Flüsse und Flussabschnitte, um diverse Gefahrenstellen im Gewässer festzustellen, eventuell auch zu beseitigen, damit sie dann bei der ersten Fahrt mit Gästen diesen Gefahrenstellen rechtzeitig ausweichen können. Die gewaltigen Regenfälle und die starke Schneeschmelze im Frühjahr verändern die Flusssysteme jedes Jahr sehr stark. Es müssen auch passende und mit dem Trailer erreichbare Flachuferstellen für das Slippen vorhanden sein, wenn auch in einfachster Ausführung. Sehr lustig und abwechslungsreich ist es auch, wenn eine befreundete Gruppe von Fischern auf zwei oder mehr Driftboote aufgeteilt wird und dadurch der Ansporn der Bootsbesatzungen auf die jeweils besseren Fänge erhöht wird.

Das Driftboot und seine Bauweise

Was ist nun typisch für ein Driftboot? Ein Driftboot wird speziell für die Driftfischerei von einigen Spezialwerften in den Vereinigten Staaten und in Kanada gebaut und unterscheidet sich von einem normalen Ruderboot oder einem Kanu sehr deutlich. So ist an den beiden Bootsendsen sozusagen ein Bug vorhanden, der über das Niveau der seitlichen Bordwände mit den Ruderangeln hoch ragt. Der Bugaufbau ist mit verschiedenen, sehr praktischen verschließbaren und wasserdichten Stauräumen ausgestattet. Durch die kürzere Wasserlinie liegt das Boot besser im Wasser und ist leichter manövrierbar. Das Boot wird nur mit den Rudern gesteuert. Es kann aus Aluminium, Fiberglas, GFK oder auch aus einem Holzkern mit Fiberglasummantelung hergestellt werden. Holzboote mit

einer Beschichtung aus Fiberglas sollen sich nach Insiderinformationen am besten für das Plug-Fischen (hot shots) eignen, sind aber dafür reparaturanfälliger. Alu-Boote sind schwerer zu transportieren und zu rudern und auch sehr geräuschvoll, wenn sie in Furtbereichen über Steine rumpeln, und sind daher für das Fischen wegen des Scheueffektes bei Niederwasser führenden Flüssen nicht so empfehlenswert. Die Bootslänge liegt zwischen 14 bis 18 ft (4,30 bis 5,50 m). Die bekanntesten Erzeugerfirmen sind Hyde, eine Spezialfirma für Alu-Boote und beschichtete Alu-Boote im Staat Oregon, und Clackercraft aus Idaho. Sehr beliebt und auch preislich günstig sind jene Hyde-Alu-Boote, die vor allem mit sehr leichten Seitenblechen und einem mit mehreren Auflagen Teflon beschichtetem Boden ausgestattet sind.

Die Boote sind so konstruiert, dass der Ruderer (Guide), der zugleich Steuermann ist, in Fahrtrichtung blickt, wenn er mit beiden Rudern das Boot steuert. Eine Pinne wäre nur hinderlich und würde bei Fahrten über Grund beschädigt werden. Mit den Rudern kann er neben dem Steuern die Fahrtgeschwindigkeit drosseln oder wieder flussaufwärts in einen Gumpen rudern. Am Heck ist noch eine kleine Rolle befestigt, über die ein Seil läuft und an dessen Ende eine Anker hängt. Der Anker kann über das Lösen des am Bootsboden befestigten Seils gesetzt werden und so das Boot oberhalb von fischreichen Gumpen verankert werden. Im Bug sind normalerweise zwei Rutenhalterungen sowie verschiedene praktische Ablagen und Halterungen für zwei Fischer vorhanden, für die verschiedene Systeme zur Auswahl stehen. Das Boot ist auch breiter als das so häufig in Kanada verwendete Kanu, da es hinter dem vorderen Bug ausreichend Raum sowohl für die zwei Sitzplätze für die Fischer als auch ausreichend freien Stauraum hat und mit zwei in Angeln fixierten Rudern bewegt wird. Die Sitzmöglichkeiten sind bei den besser ausgeführten Modellen mit verstellbaren und aufklappbaren Einzelsitzen versehen. Das Hochklappen der Sitzflächen ist sehr praktisch sowohl beim fischereilich bedingten schnellen Verlassen des Bootes, zum Beispiel im Fall des Kescherns, als auch bei Regen, da bei hochgeklappten Sitzflächen das Regen- und Spritzwasser schnell abfließt. Driftboote sind flach gebaut, damit sie auch über die Flachstellen/Furten gleiten können. Die Anschaffungskosten für Driftbootsrümpfe liegen zwischen 12.000 bis 15.000 \$.

Erste Driftbootfahrt

Vor der Abfahrt waren wir bereits sehr nervös und gespannt, wie diese Fischtour verlaufen würde. Wir fuhren mit zwei Pickups und den Trailern mit den Driftbooten am 11. Juni 2010 den Kitimat entlang flussaufwärts. Im Bereich der Sawmill zweigten wir von der Hauptstraße ab und fuhren zum linken Ufer des Kitimat durch dichten Wald bis zum Ufer, wo wir die Boote wasserten. Das erste Driftboot war mit Guide Barclay, Poldi und Fritz besetzt, das andere mit Guide Andreas, Peter, dem Vater von Andreas und mir.

Vom Start weg mussten wir gleich eine Flachwasserstrecke passieren, und da wir zu viert im Boot waren, hatten wir etwas zu viel Tiefgang und benötigten wesentlich länger als das erste Boot für diese Passage, da ein Mann aussteigen und das Boot über die Furt schieben musste. Nachdem wir dann in eine tiefere Rinne mit ruhig strömendem Wasser gelangt waren, konnten wir unsere Hot Shots ausbringen, und das spannende Fischen konnte beginnen (Foto 1).



Foto 1: Mit dem Driftboot auf erwartungsvoller Fahrt auf dem Kitimat

Anfänglich glitten wir in größeren Abständen entlang der dichten Sekundärwälder. Von den Kings war nichts zu sehen oder zu spüren, aber unsere Stimmung war trotzdem bestens und wir glitten so beschaulich dahin. Nach einiger Zeit hörten wir dann vom ersten Boot »Biss« und sahen Poldi beim aufregenden Drill. Beim Näherkommen war Barclay bereits beim Keschern und hievte den King sicher ins Boot (Fotos 2 und 3). Nun war der Bann gebrochen und nach kräftigem Petri Heil mit einer Dose Stiegl-Bier, das wir in Kitimat sogar billiger gekauft hatten als das auch sehr passable Canadian, ging die Driftfischerei wieder weiter.



Foto 2:
Guide Barclay beim
Keschern des Kings
von Poldi



Foto 3: Poldi zeigt uns sehr stolz seinen King.



Foto 4: Peter im harten Drill mit seinem King, der ihm vor allem kurz vor dem Boot alles abverlangte

Nach kurzer Zeit hatte ich nur einen kurzen Biss, zum Drill kam es aber erst gar nicht. Den nächsten Biss verspürte Peter und gleich darauf noch einen, vermutlich vom selben Fisch. Dieser blieb aber am Haken, und Peter hatte nun einen sehr starken King am Hot Shot und ein spannender Drill begann. Andy verankerte sofort das Boot, damit er für das Keschern die Hände frei bekam. Der Drill verlangte Peter alles ab, vor allem die letzten Meter zum Boot hatten es so in sich, wie Foto 4 zeigt. Aber schließlich brachte er den starken King mit wortreichen Ausrufen doch in die Nähe unseres Bootes, und Andy konnte den kapitalen King sicher keschern und ins Boot hieven. Peter freute sich riesig über seinen Kapitalen, der bisher auch mit Abstand sein größter war (Foto 5). Leider hatten wir bei dieser Fahrt auf unseren Captain Morgan vergessen, und so musste wieder ein Stiegl herhalten, was aber uns und Peters Freude keinen Abbruch tat. Die beiden Boote hatten sich wieder bei einem größeren Gumpen zusammengefunden. Nach kurzer Fachsimpelei ging es wieder weiter flussabwärts. Kurz danach, die Boote waren noch nicht weit von einander entfernt, als ich bereits einen kräftigen Biss erhielt, den ich sicherheitshalber noch mit einem kräftigen Anhieb quittierte. Der Drill begann. Andy ließ den Anker auf Grund, und Peter bemühte sich mit dem flotten Einkurbeln seines Köders, was ihm aber, aus welchen Gründen auch immer, nicht so richtig gelang. Mein gehakter Lachs hatte es anscheinend sehr eilig, in un-



Foto 5:
Peter zeigt uns stolz
seinen Kapitalen

ser Boot zu kommen, da er wie verrückt auf uns zu schwamm, in der Art wie es die afrikanischen Tigerfische sehr gerne machen. Ich kam mit dem Einholen der Schnur kaum nach, was, bedingt durch die kleinere Übersetzung bei den Multirollen, leider vorkommen kann. Und so hatten wir im Nu unsere Schnüre über Kreuz, jedoch ohne sie erst einmal zu verheddern. Ich bekam den King wieder klar und über Peters Schnur ins tiefe Wasser. Jetzt hatte der King aber Lunte gerochen, das heißt, unsere kurze Unentschlossenheit ausgenützt, einen schwächeren Zug am Haken gespürt und er wendete sich plötzlich Richtung linkes Ufer, und dabei kamen wir neuerlich wieder mit unseren Schnüren über Kreuz. Bevor die Schnur von Peters Leine gekappt werden konnte, der in der Zwischenzeit in Ufernähe, anscheinend um die Spannung noch zu steigern, auch noch einen Hänger produziert hatte, schwamm der King mit dem Schädel und der Brust seines mächtigen Körpers auf einen leicht vom Wasser überspülten und quer ins Flussbett hineinragenden Stamm auf. Dort konnte der King den Haken irgendwie auf dem Stamm so abschütteln oder lockern, dass ich ihm dann beim nächsten stärkerem Zug den Haken aus dem Maul riss und den Hot Shot dafür fest im Stamm verankerte.

Der Frust über dieses Missgeschick war groß, denn der King war kaum kleiner als der von Peter. Nachher kamen die guten Ratschläge vor allem vom Nachbarboot, da unsere

Freunde aus nächster Nähe, jedoch ohne eingreifen zu können, das unnötige und selbst verschuldete peinliche Schlamassel beobachtet hatten. Wenn man dann halt schnell ein Messer zum Kappen sucht, ist es ausgerechnet nicht griffbereit und hat endlich einer eines, dann steht wieder irgendeiner so im Weg, dass keiner rechtzeitig zum Kappen der Schnur kommt, da er diese nicht erreicht. Mein Trost: Es wird wohl nicht mein letzter King gewesen sein, den ich zu haken bekam und er wird dafür zur Populationsanhebung hoffentlich das Seine beigetragen.

Unsere Kollegen vom anderen Boot waren mit ihrer Beute aber auch nicht gerade von Erfolg gekrönt, denn sie hatten zwar mehrere Bisse, aber die Exemplare nicht ins Boot gebracht. Nach kurzer Verschtauf- und Debattierpause setzten wir unsere Drift wieder fort. Einige Zeit rührte sich nichts, und ich trauerte meinem verlorenen Lachs so in Gedanken versunken nach, da riss mich aber so ein richtiger »Knaller« an der Rute aus meinen Wachträumen und ich war wie elektrisiert – da war ein wirklich Kapitaler am Haken – und der aufregende Drill ging sofort los. Anfänglich konnte ich den starken King so halbwegs Richtung Boot drillen, und wir sahen mehrmals im seichteren Wasser seine mächtige Schwanzflosse und konnten so auf seine Größe schließen. Doch plötzlich war es mit dem zielgerichteten Drill aus, denn eine stürmische Flucht ging flussabwärts los und die Schnur spulte trotz zusätzlicher Daumenbremse Meter um Meter

ab. Ich musste schon befürchten, wenn ich den King nicht vor der weiter unten liegenden Stromschnelle zum Stehen bringen würde, dass er in der Stromschnelle verloren gehen würde. Kurz davor konnte ich schließlich die mächtige Flucht stoppen und den King auf Zug halten.

Andy ruderte das Boot schnell zum Ufer und rief mir zu, dass ich den Lachs durch seitlichen Zug noch weiter in Ufernähe drillen sollte und er den Lachs zu umgehen versuchen werde, um ihn von hinten zu keschern. Er sprang aus dem Boot und rannte mit dem riesigen Kescher über Stock und Stein flussabwärts. Während Peter und Andys Vater das Boot am Ufer verankerten, versuchte ich den Lachs noch näher Richtung linkes Ufer zu dirigieren. Um diesen Zug Richtung Ufer noch zu verstärken, kletterte ich, so schnell es eben mit der vollen Adjustierung und dem King an der Rute ging, auch aus dem Boot und drillte dem Ufer entlang den Lachs immer weiter herzu. Andy hatte, bis zum Bauch wattend, den King wie besprochen von hinten umgangen. Als der Kapitale aus Erschöpfung seine Fluchten verlangsamte und schließlich auch einstellte, war Andy nahe genug an den King herangekommen, um ihn problemlos zu keschern. Mir fiel eine Last ab als der King dann schließlich im Ufergeröll lag (Foto 6).



Foto 6: Der Autor mit seinem gewaltigen King aus dem Kitimat

Nach den üblichen Siegerfotos (Foto 7) und den aufregenden Schilderungen jedes Beteiligten und einem verdienten Petri-Heil-Bier und den Fotos des Fanges (Foto 8), machten wir unseren Kahn wieder für die weitere Talfahrt flott. Wir hatten nicht mehr sehr weit zu driften, da wir den King ja nicht sehr weit oberhalb des Radley Parks gelandet hatten. Ich saß die letzte Strecke sehr relaxed im



Foto 7: Der Autor zeigt stolz seinen King den Fischerkollegen und Guide Andy (Andreas Handl)



Foto 8: Die Tagesfänge unserer Driftbootfischerei am Kitimat

Boot und freute mich im Stillen noch über den kapitalen Catch.

Beim Radley Park landeten wir an, schoben das Driftboot an Land und warteten auf den Trailer. Die kurze Wartezeit verbrachten wir mit intensiven Diskussionen mit der anderen Bootsbesatzung und mit verschiedenen Zaungästen vom Campingplatz. Nach dem Slippen unseres Bootes ging es dann flott ins Quartier und an das Zurichten unseres Fanges, das Andy in Windeseile und sehr gekonnt erledigte. Der King brachte es auf eine Länge von 97 cm.

Somit war ein sehr schöner und auch erfolgreicher Tag mit dem Driftboot wieder zu Ende gegangen. Nach dem opulenten Abendessen, einigen guten Drinks und anregenden Diskussionen freuten wir uns schon wieder auf das nächste Fischabenteuer.

Wien, im Jänner 2011

Meine Kollegen waren Fritz Brückler und Leopold Sinnhuber im Driftboot mit Barkley sowie Peter Murlasits mit mir im Boot mit Guide Andy und dessen Vater.

ZOBODAT - www.zobodat.at

Zoologisch-Botanische Datenbank/Zoological-Botanical Database

Digitale Literatur/Digital Literature

Zeitschrift/Journal: [Österreichs Fischerei](#)

Jahr/Year: 2011

Band/Volume: [64](#)

Autor(en)/Author(s): Merwald Ingo

Artikel/Article: [Abenteuer Driftbootfischen in British Columbia 232-236](#)