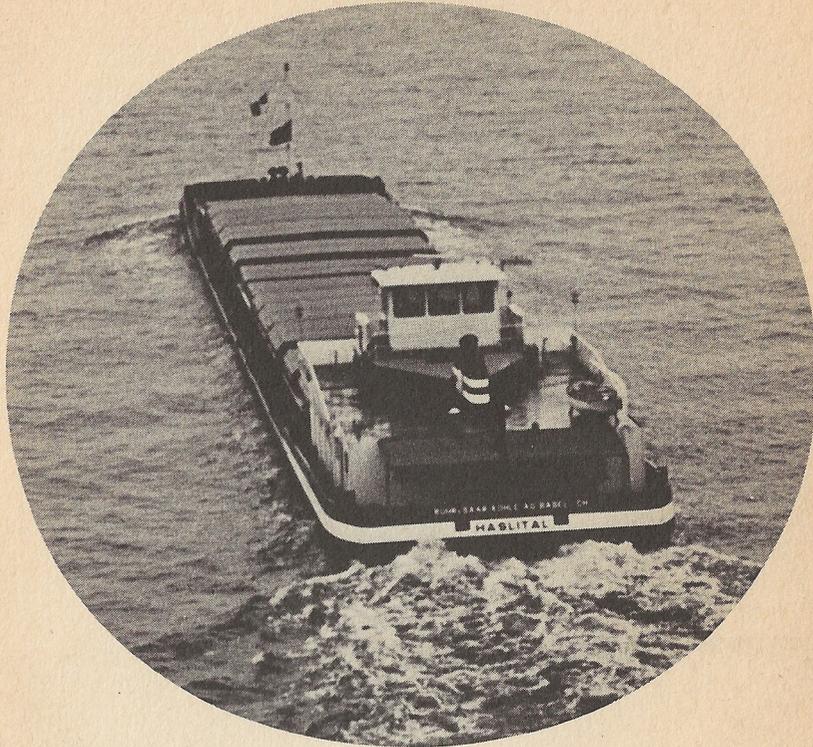


TÄGGELIBOCK NEWS

Preis
Fr. 3,-



MS Haslital auf dem Rhein,
 angetrieben durch zwei SULZER-Dieselmotoren, Typ 6A25,
 von je 1100 PSe Leistung.



Auf Strom und See

Für jedes Schiff den geeigneten Antrieb.
 Heute ist es der Dieselmotor von SULZER:
 damit auch der Service stimmt.

Motoren von 350 bis 48 000 PSe für Schiffe auf Strom und See.



Gebrüder Sulzer, Aktiengesellschaft, CH-8401 Winterthur, Schweiz
 Telex 76165, Telephon 052 811122

Weltweites Netz von Niederlassungen, Vertretungen und Lizenznehmern

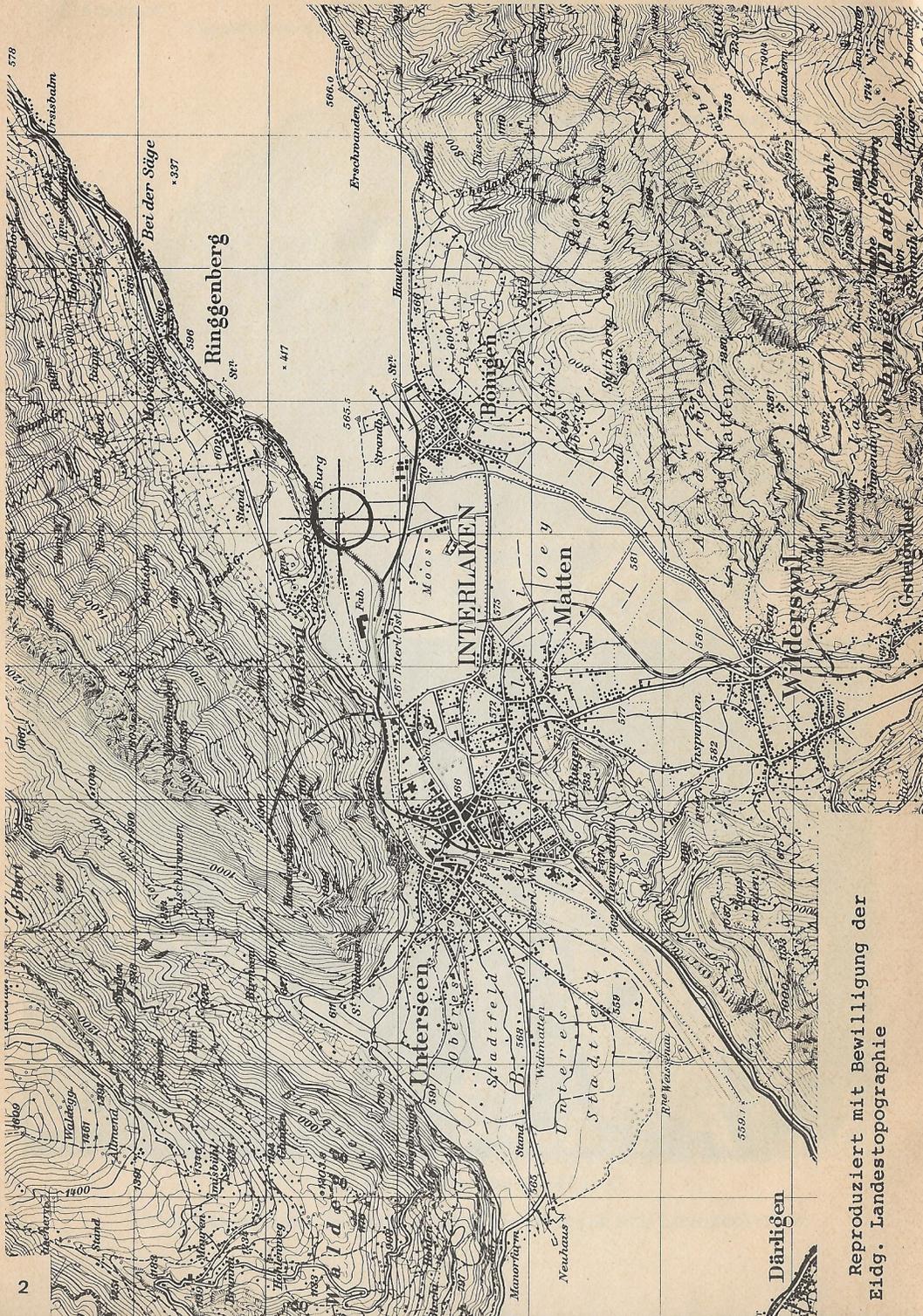
7.59-1

Standort der Lord Baden-Powell	2
Wissenswertes über den Verein "Freunde des Täggelibocks" und über den Täggelibock	3
Hat der Täggelibock noch eine Daseinsberechtigung in unserer Zeit?	4
Die Kasse hat auch ein Loch	6
Täggelibock-Story	8
Grosse Mitglieder-Werbe-Aktion	10
Das Täggelibock-News-Interview	14
Zusammenfassung der ausgeführten und der noch auszuführenden Arbeiten	16
Ein Wochenende auf dem Täggelibock aus der Sicht des 1. Offiziers	18
Gönnerliste	20



1

STANDORT DER LORD BADEN – POWELL



Reproduziert mit Bewilligung der
Eidg. Landestopographie

WISSENSWERTES ÜBER DEN VEREIN "FREUNDE DES TÄGGELIBOCKS" UND UEBER DEN TÄGGELIBOCK

Verein Freunde des Täggelibocks:

Er besteht aus 365 Mitgliedern und Gönnern (Stand Juli 1976).
Adressen der Vorstandsmitglieder:

Präsident:	Michael Gertsch Mädergutstrasse 93 3018 Bern	Tel. 031 55'73'93
Kassier:	Beat Mühlemann Hagen 3852 Ringgenberg	Tel. 036 22'80'68
Sekretär:	Markus Gerber Weiherring 145 9493 Mauren	Tel. 075 3'20'51
Kapitän:	Werner Müller Alpenstrasse 2 3800 Interlaken	Tel. 036 22'30'88
Leiter der Tauchgruppe:	Herbert Ramseier Lehgasse 85 3812 Wilderswil	Tel. 036 22'77'25

Der Täggelibock:

Baujahr des Schiffes: 1909 (Kauf durch die Pfadfinderabteilung
Interlaken: 1963)

Baujahr des Motors: 1926

Daten des Schiffes: Länge über alles : 21 Meter
Grösste Breite: 5,6 Meter
Wasserverdrängung: 40 Tonnen
Räume: Aufenthaltsraum, Schlafräum, Küche,
WC mit Dusche, Maschinenraum, Kommandohaus.

Verwendungsmöglichkeiten: Im Hafen:
Wochenende und Lager bis zu 20 Personen.
Feste und Winterwochenende.

Auf See:
(bis 40 Personen) Abteilungsausflüge, Klassen-
zusammenkünfte, Hochzeiten, Vereinsausflüge,
Familientreffen, Militärtreffen, Seerundfahrten
mit Uebernachtung und Lagerfeuer etc

Auskunft und Reservation durch den Kapitän:

Werner Müller
Alpenstrasse 2
3800 Interlaken
Tel.: 036 22'30'88

HAT DER TÄGGELIBOCK NOCH EINE DASEINSBERECHTIGUNG IN UNSERER ZEIT?

Rein vom finanziellen Standpunkt aus betrachtet ist man verurteilt zu sagen: Nein. Ein annähernd siebzigjähriges Holzschiff mit einem fünfzigjährigen Motor, welches es in der Stunde auf knappe 10 Km Fahrt bringt, und jahrelang (vor der Uebernahme durch die Rover) schlecht unterhalten wurde, ist heute unrentabel und zu aufwendig im Unterhalt.

Wir können das Ganze jedoch auch von einigen anderen Punkten aus betrachten:

Mit grosser Sicherheit ist der Täggelibock das einzige und letzte Holzschiff in dieser Grösse und Bauweise, welches in der Schweiz oder überhaupt noch existiert.

Der zweizylinder Benzmotor aus dem Jahre 1927 ist ebenfalls mit Sicherheit der letzte Motor dieser Bauart, welcher in der Schweiz und weit darüber hinaus noch in Betrieb ist.

Wenn der Täggelibock mit seinem gemütlichen Motorengeräusch t-tägg-t-tägg-t-tätt- über den Brienersee gleitet, so erweckt er in vielen älteren Seeanwohnern die Erinnerung an die guten alten Zeiten und viele Jungen träumen von Abenteuern auf den grossen Ozeanen.

Dürfen wir heute, gerade heute, im Zeitalter der Industrialisierung und des Fortschrittes so materiell denken, dass alles was der Vergangenheit angehört und was nicht unbedingt das grosse Geld einbringt liquidiert und verschrottet wird?

Ist der Täggelibock nicht ein ideales Bindeglied zwischen der älteren und der jungen Generation? Viel wird in der heutigen Zeit über die Jungen gewettert, sie wissen nichts gescheiteres als auf der Strasse herum zu lungern! Sollte man sie dann nicht dabei unterstützen, wenn sie sich wirklich einmal aufraffen und etwas grosses und sinnvolles schaffen?

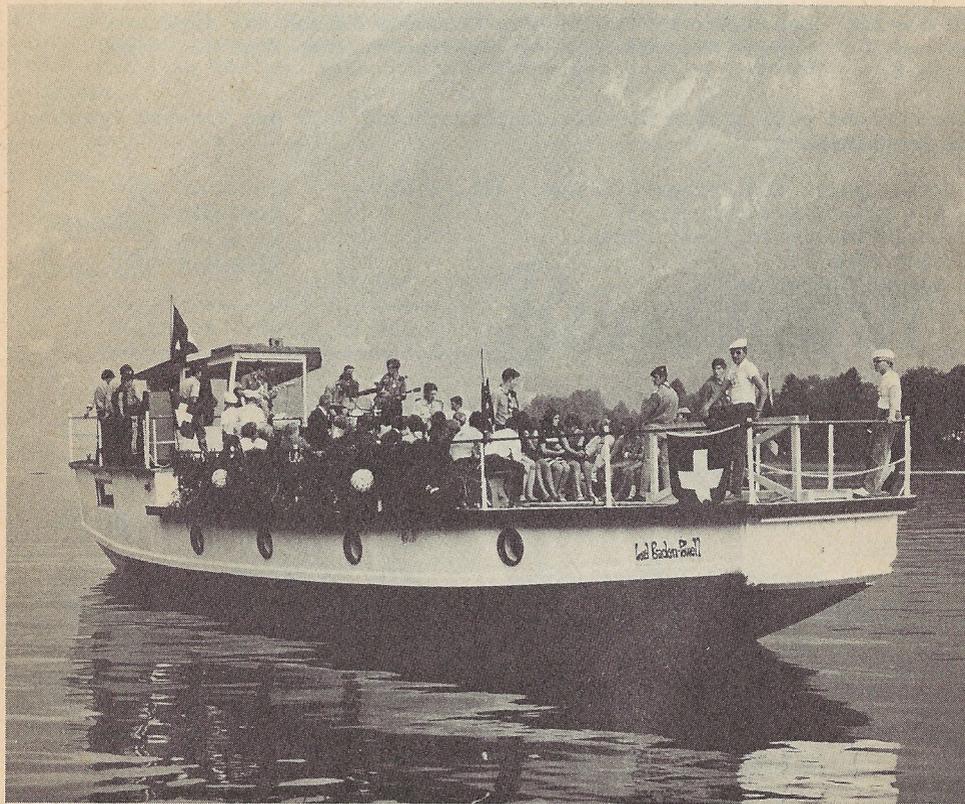
Bekanntlich werden bei vielen Jungen in der heutigen Zeit die Begriffe Disziplin und Zuverlässigkeit nicht mehr so ernst genommen. Diese Tatsache kann sich später bei der Einstufung in das Berufs- und Gesellschaftsleben sehr negativ auswirken. Ein Schiff ist wie ein ganz kleiner Staat, welcher sehr grossen Gefahren von aussen her ausgesetzt ist. Jeder Staat in Gefahr kann nur bestehen, wenn seine Mitglieder wie Pech und Schwefel zusammenhalten. Die meisten unserer jungen Matrosen sehen nach kurzer Zeit selber ein, dass es auf einem Schiff nicht geht ohne die notwendige Disziplin und Zuverlässigkeit. Sicher haben viele Vereine und Jugendorganisationen das selbe erzieherische Ziel, jedoch mit dem Unterschied, dass bei der Mannschaft auf dem Täggelibock der Dienst nicht ein Abend oder zwei bis drei Stunden pro Woche dauert, sondern in der Regel das ganze Wochenende, vom Freitag Abend bis zum Sonntag Abend. Obschon der Dienst streng und mit viel Arbeit gepaart ist, machen die meisten, welche einen Sommer hindurch ausgehalten haben, in der Regel 4 - 5 Jahre mit, und bleiben auch nach Ihrer Aktivzeit mit dem Täggelibock und ihren Kameraden verbunden.

Die Vielfalt des Unternehmens sowohl aus der beruflichen Sicht, wie aus der Sicht der Freizeitbeschäftigung, ist fast unübertrefflich. Bietet sich

doch der Mannschaft die Möglichkeit in fast 20 verschiedenen Berufen und in mindestens 5 verschiedenen Sportarten Kenntnisse zu erwerben oder sich zu bestätigen.

Zuletzt darf sicher auch noch der ideelle Wert des Unternehmens erwähnt werden. Jeder, vom Schiffsjungen bis zum Kapitän, arbeitet ehrenamtlich. Jedem steht es frei eine Aufgabe zu übernehmen, irgend etwas zu basteln oder zu entwickeln, aber nicht für sich selber sondern für das Gesamte.

Der oberflächliche Betrachter, welcher nur die Kosten und die Arbeit sieht, welche das Schiff und sein Unterhalt verursachen, zweifelt die Daseinsberechtigung des Täggelibocks sicher ernstlich an. Diejenigen, welche sich jedoch die Mühe nehmen, das Unternehmen näher unter die Lupe zu nehmen und vielleicht sogar mit einigen Mannschaftsmitgliedern oder ehemaligen Aktiven zu sprechen, werden bestimmt zu einem anderen Schluss kommen.



DIE KASSE HAT AUCH EIN LOCH

Allen Spendern und Gönnern verdanken wir den "Zustupf" bestens. Besten Dank möchten wir auch allen Mitgliedern aussprechen. Mit den Mitgliederbeiträgen können wir beinahe unsere festen Ausgaben (Versicherungen, Hafenmiete, Bootsgebühr) bezahlen. Wie fest wir auf Ihr Wohlwollen angewiesen sind zeigten die verflossenen zwei Jahre.

Durch den Kurbelwellenbruch mussten etliche Fahrten abgesagt werden. Die Einnahmen waren gering und trotzdem müssen die festen Kosten bezahlt werden. In diesem Jahr müssen wir alle unsere Mittel, infolge des Versenkens, für den Neuausbau verwenden. Trotz der Entschädigung, die wir von der Versicherung erhalten haben, müssen wir einen grossen Betrag selbst aufbringen.

Allen, die uns den Mitgliederbeitrag für das Jahr 1976 und zusätzliche Beiträge bereits überwiesen haben, danken wir bestens. (Stand 25.6.76 ca sfr. 4.700,--). Alle anderen möchten wir ermuntern, ihren Obolus auf unser Postcheckkonto zu überweisen. (30 - 31 968, Verein Roverschiff, Interlaken).

WIR sorgen, dass unser Schiff für die kommende Saison hin fahrbereit ist und SIE sorgen, dass uns der Betriebsstoff, lies Kapital, nicht ausgeht.

Untenstehend publizieren wir die Jahresrechnung 1975 des Vereins Freunde des Täggelibocks:

Mitglieder- und Gönnerbeiträge	sfr. 6.683,--	
80% Anteil Besitzerverein		sfr. 5.346,40
Vereinsauslagen inkl. Täggelibock-News		sfr. 1.678,90
<u>Aufwandüberschuss</u>	sfr. 342,30	
	<u>sfr. 7.025,30</u>	<u>sfr. 7.025,30</u>
	=====	=====

Das Vereinsvermögen beträgt am 15. März 1976 sfr. 283,35

Wir fühlen uns verpflichtet, Sie auch über die Rechnung des Vereins Schweizerisches Roverschiff, Lord Baden-Powell, kurz Besitzerverein, zu orientieren.

Einnahmen:

80 % Anteil Freunde des Täggelibocks	sfr. 5.346,40
Betriebsertrag und Spenden	sfr. 4.733,--
SEVA-Beitrag	sfr. 12.500,--
<u>Total-Einnahmen</u>	<u>sfr. 22.579,40</u>
	=====

Ausgaben:

Hafenmiete 74 und 75	sfr. 2.080,--
Haftpflichtversicherung	sfr. 240,--
Vollkaskoversicherung	sfr. 810,--
Strombezug IBI	sfr. 836,70
Betriebsstoffe (Diesel, Motorenöl)	sfr. 1.029,80
Motorrevision	sfr. 2.302,--
Kompressorrevision	sfr. 2.170,15
Transporte, Demontage und Montage des Motors inkl. Kurbelwellenbruch	sfr. 3.187,--
Ratenzahlung Darlehen des Schweizer. Pfadfinderbundes	sfr. 1.000,--
Diverse Ausgaben	sfr. 1.711,85
Abschreibungen 10 %	sfr. 6.564,90
<u>Total-Ausgaben</u>	<u>sfr. 21.932,40</u>
	=====

Das Vereinsvermögen beträgt am 15.3.76 sfr. 41.797,90, welches zum grossen Teil aber im Schiff investiert ist. Die flüssigen Mittel betragen nur sfr. 1.660,40.

Sie sehen, dass uns die Finanzierung der Wiederinstandstellungsarbeiten arges Kopfzerbrechen bereitet. Wir appellieren deshalb erneut an Ihr Wohlwollen und hoffen, dass Sie mithelfen das Loch in unserer Kasse zu stopfen.



Burckhardt
Mitglied
des Sulzer-
Konzerns

Burckhardt

**Kolbenkompressoren für Luft und
alle industriellen Gase**

Flüssigkeitsring-Vakuumpumpen

MASCHINENFABRIK BURCKHARDT AG BASEL

Dornacherstrasse 210
CH-4002 Basel

Telephon 061 / 35 00 20
Telegramme: Motor Basel
Telex: 62 785 mbbsl ch

TAEGGELIBOCK-STORY

(Die wichtigsten Ereignisse seit Erscheinen der letzten TB-News)

In der letzten Ausgabe der "Täggelibock News" wurde unter dem Titel "Technische Probleme und Hilfeleistung" ausführlich über den Maschinenschaden vom August 1974 berichtet. Diesem Artikel ist noch beizufügen, dass uns die Firma Sulzer am 15. Juli 1975 eine neue Kurbelwelle geliefert hat. Anerkennungsweise ist zu erwähnen, dass sich die verantwortlichen Direktoren nach Einblick in die Täggelibockakten entschlossen haben, uns die Welle gratis zu liefern. Der Motor wurde von den Rovern in eigener Regie wieder montiert. Auf den ersten Anhub pusteten wieder die geliebten, blauen Wölklein, begleitet vom allerseits bekannten T-tägg t-tägg, zum Auspuff hinaus.

Im August und September wurde fleissig gefahren, damit auch unsere Mitglieder und Gönner noch etwas in den Genuss der Seefahrt kamen. Ende September 75 wurde der Betrieb eingestellt. Es war geplant, über den Winter einige Ueberholungsarbeiten durchzuführen. Doch es geschahen Dinge, welche niemand vorausgeahnt hatte.

Vom 23. auf den 24. Oktober 75 sank das Schiff im Seebadhafen auf Grund. Obschon das Schiff bereits zwei Tage später von den Rovern mit Unterstützung der Feuerwehr wieder gehoben wurde, war der angerichtete Schaden enorm gross. Eine Untersuchung ergab, dass das Schiff von unbekanntem Tätern am Heck, knapp unterhalb der Wasserlinie, angebohrt wurde. Das 3,2 cm grosse Loch wurde mit einem Holzbohrer vom Beiboot des Täggelibocks aus gebohrt. Auf dem Sitz des Beibootes fanden wir die Bohrspäne. Die frevelhafte Tat wurde bereits in der Nacht zuvor ausgeführt. Ein Fischer, welcher unmittelbar neben dem Schiff seinen Standplatz hat, bestätigte folgendes:

Am Mittwoch, dem 22.10.75, gegen Abend, sei das Schiff noch absolut normal auf dem Wasser gelegen. Bei seinem Erscheinen am Donnerstag Mittag habe er festgestellt, dass der Täggelibock etwas Schlagseite hatte. Bei seiner Rückkehr am Nachmittag sei die Schlagseite noch stärker gewesen. Weil unser Kapitän im Ausland in den Ferien weilte, alarmierte er die Seepolizei. Diese besah sich am gleichen Nachmittag den Schaden, unternahm jedoch leider nichts, um ein Absinken zu verhindern. Am Donnerstag Morgen wurde von Passanten festgestellt, dass das Schiff auf Grund lag.

Zwei von der Versicherung beigezogene Schadenexperten schätzten den durch das Absinken verursachten Schaden auf rund sfr. 54.000,--. Nach Abzug eines Selbstbehaltes von sfr. 4.000,-- und eines Mehrwertes von sfr. 6.000,-- wurde uns von der Versicherung sfr. 44.000,-- ausbezahlt.

An einer sofort einberufenen Vorstandssitzung wurde einstimmig beschlossen das Schiff wieder fahrtüchtig zu machen. Dieser Entschluss fiel nicht leicht, denn man wusste bereits zu dieser Zeit, dass eine Instandstellung den von der Versicherung gedeckten Schaden bei weitem überschreiten würde.

Für diesen schwierigen einstimmigen Entscheid waren folgende Ueberlegungen ausschlaggebend:

- a) Die Idee, den Täggelibock als Freizeitzentrum für die Jugend und als Zeuge aus den Anfängen des technischen Zeitalters zu erhalten, sollte nicht aufgegeben werden.

- b) Bei den Gönnern und den Freunden sollte nicht der Eindruck entstehen, man hätte ihre Spenden und Beiträge kassiert, kassiere jetzt noch die Versicherungssumme und die Sache sei abgeschlossen.
- c) Die Täter sollten nicht die Genugtuung erhalten, dass ihr Ziel erreicht wurde.

Wir bauten darauf, dass es trotz der Rezession noch Personen gibt, welche bereit sind, ein sinnvolles Freizeitunternehmen der Jugend tatkräftig zu unterstützen. Es wurde beschlossen, sofort mit den Arbeiten zu beginnen. Ein Gesuch, das Schiff 50 Meter oberhalb des Sendlihafens aus dem Wasser zu nehmen, wurde von den zuständigen Behörden aus folgendem Grund abgelehnt: Die Seepolizei habe Einsprache erhoben, Motorfahrzeuge dürften nicht in Ufernähe überholt werden. Ein Widererwägungsgesuch wurde ebenfalls abgelehnt. Erst drei Monate später, nachdem unser Kapitän persönlich in Bern vorgesprochen hatte, durften wir das Schiff auswässern. Während dieser Zeit war der Wasserstand im Brienzensee um mehr als einen Meter zurückgegangen. Dieser Umstand erschwerte das Auswässern ganz erheblich und verursachte Mehrkosten von einigen Tausend Franken.

Die Holzschale wurde nach dem Auswässern einer gründlichen Kontrolle unterzogen. Es zeigte sich, dass nebst der vorgesehenen Ueberholung in absehbarer Zeit noch Einiges fällig werde. Diverse Seiten- und eine Bodenplanke waren stark abgenutzt oder angefault. Das ist nicht verwunderlich, zeigte sich doch, dass diese, den handgeschmiedeten Nägeln nach zu urteilen, noch aus dem Erbauungsjahr 1909 stammten. Beim Täggelibock handelt es sich um das letzte Schiff in dieser Bauweise, welche vor 60 Jahren von den Gebrüdern Waser, in Stansstad, ausgeführt wurde. Es galt also, einen Fachmann zu finden, welcher bereit war, diese Arbeiten zu leiten und welcher für eine fachmännische Ausführung garantieren kann. Unser Kapitän fand diesen Mann in Herrn Walser, ehemaliger Ledischiff- und Bootsbauer aus Walenstadt. Für einen äusserst bescheidenen Lohn leitete Herr Walser die Arbeiten vorbildlich und arbeitete auch selber während vier Wochen tatkräftig mit. Er versicherte, dass das seine letzte grössere Arbeit gewesen sei, dass sie ihm aber sehr viel Freude bereitet hätte. Wir haben sehr viel von ihm gelernt.

Abschliessend darf gesagt werden, dass sich die Schiffsschale heute, nach Ausführung dieser Reparatur, wieder in einem tadellosen Zustand befindet und für die nächsten zehn bis fünfzehn Jahre keine Reparaturprobleme mehr aufwerfen wird. Zusätzlich wurde die Schale und der Bootsboden viermal mit einer Spezialfarbe gegen Abnutzung und Fäulnis gestrichen. Etwas, das an diesem Schiff noch nie gemacht wurde.

GROSSE MITGLIEDER - WERBE - AKTION

Die Mitglieder des Vereins "Freunde des Täggelibocks" sind eine äusserst wichtige Stütze des Täggelibocks. Mit den Mitgliederbeiträgen soll mindestens der laufende Unterhalt des Täggelibocks bestritten werden. Je mehr Mitglieder der Verein hat, um so eher kann dieses Ziel erreicht werden.

Aus diesem Grunde möchten wir Sie anspornen:

Jedes Mitglied wirbt ein neues Mitglied

Ihre Mühe kann sich mit einem bisschen Glück für Sie lohnen: alle Personen, welche mindestens ein neues Mitglied geworben haben, nehmen an der Verlosung folgender Preise teil:

1. Preis: Sie dürfen an einem von Ihnen ausgewählten Sonntag den Täggelibock benutzen (mit bis zu 40 von Ihnen ausgewählten Personen).
2. Preis: 2 Freibillette Interlaken Ost-Jungfrauojoch und zurück (im Wert von sfr. 160,--).
3. Preis: 2 Freibillette Interlaken Ost-Schilthorn und zurück (im Wert von sfr. 83,--).

Bitte schreiben Sie die Adressen möglichst vieler Personen, welche voraussichtlich an einer Mitgliedschaft interessiert sind, auf nebenstehendes Formular oder verlangen Sie Mitgliederkarten, damit Sie die Mitglieder direkt werben können bei:

Markus Gerber
Weiherring 145
9493 Mauren

Die Verlosung findet Ende Dezember 1976 statt, die Gewinner werden persönlich benachrichtigt.



MITGLIEDER - WERBE - FORMULAR

Die Täggelibock-Unterlagen und der Einzahlungsschein für den Jahresbeitrag sind an folgende Adressen zu senden:

Name:

Adresse:

Name:

Adresse:

Name:

Adresse:

Name:

Adresse:

Adresse des Einsenders:

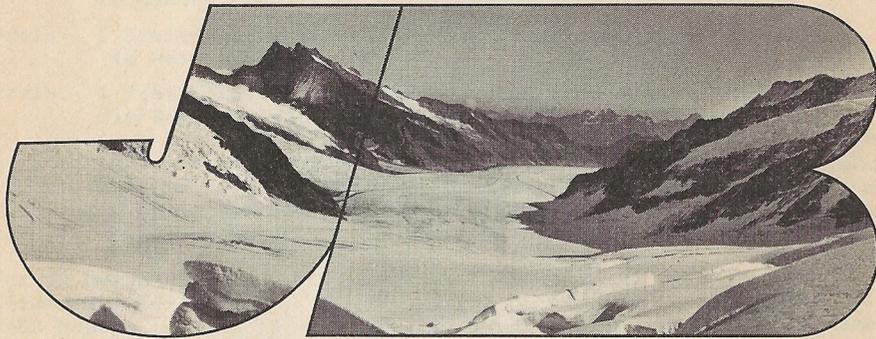
Dürfen wir Ihren Namen bekannt geben? Ja Nein

Dürfen wir Ihnen Mitgliederkarten senden? Anzahl: _____

Bitte senden Sie dieses Formular an:

Gerber Markus
Weiherring 145
9493 Mauren

Erlebnis Aventure Jungfraujoch



Sie fahren mit Ihrem Wagen bis kurz vor Interlaken auf der Autobahn N6. Ein paar Minuten, und Sie sind auf einem grossen Parkplatz der Jungfrau-Region. Hier beginnen die Schienen der Wengernalp-Jungfrau-bahn. Über die Kleine Scheidegg, durch die Eigernordwand führt Ihr Weg zum höchsten Europa-Bahnhof: Jungfraujoch in 3454 m Höhe. Eispalast, Polarhunde, Forschungs-Ausstellung, Gletscher-Restaurant, Sphinxterrassen, Sommerskilift, Sonne, Eis und Schnee – das ist Jungfraujoch, ein Erlebnis mit schönen Aussichten.

P Interlaken-Ost/Wilderswil/Lauterbrunnen/Grindelwald

Par l'autoroute N6 vous atteindrez facilement Interlaken en voiture. En quelques minutes vous êtes sur un des grands parkings appartenant aux chemins de fer Région de la Jungfrau. Ici débutent les rails des chemins de fer de la Wengernalp-Jungfrau. En passant par la Petite Scheidegg et en traversant la paroi nord de l'Eiger vous vous trouverez bientôt dans la gare la plus haute d'Europe: Jungfraujoch à 3'454 m d'altitude. Palais des Glaces, chiens polaires, exposition de recherches scientifiques, restaurants du glacier, terrasse du Sphinx, téléski en été, soleil, glace et neige – ça c'est le Jungfraujoch, une aventure qui en vaut la peine!

P Interlaken-Est, Wilderswil, Lauterbrunnen, Grindelwald

Bahnen der Jungfrau-Region CH-3800 Interlaken/Schweiz
Chemins de fer Région de la Jungfrau CH-3800 Interlaken/Suisse

2970m Top Favorit «Piz Gloria» 10000ft

Schilthorn
Mürren

Direktion Schilthornbahn
3800 Interlaken Tel. 036 22 62 44

Kürzlich hatte die Redaktion die Gelegenheit, mit Herbert Ramseier, genannt "Hebel" (Leiter der Täggeblick-Tauchergruppe) ein Gespräch über das Tauchen zu führen:

TB-News:

Hebel, wie bist Du eigentlich zu diesem Hobby gekommen?

Hebel:

Durch einen Zufall! Vor zirka drei Jahren ging ich zur Behandlung meines Rückenleidens oft ins Hallenschwimmbad. Der Zufall wollte es, dass ich oft mit Panther und seinen Tauchkollegen zusammentraf, welche dort Uebungen machten. Die Sache interessierte mich und so habe ich gefragt ob ich auch mitmachen dürfe.

TB-News:

Und hat es gleich von Anfang an geklappt?

Hebel:

Nein, ich hatte da schon einige Anfangsschwierigkeiten, ich war, wie man bei uns sagt, so ziemlich "wasserabstossend".... Aber allmählich gelangen mir die Trainingsübungen immer besser und besser.

TB-News:

Wie steht es mit der Theorie, wir nehmen an, dass zum Tauchen doch einiges Fachwissen gehört?

Hebel:

Richtig, in der Theorie lernt man vieles über Tauchphysik (zB über die Nullzeit im Zusammenhang mit der Auftauchzeit). Auch die Tauchmedizin ist ein grosses und wichtiges Gebiet, welches mich ganz besonders interessiert. Dann sollte man auch von der Technik eine Ahnung haben, damit man mit den Tauchgeräten richtig umgehen kann.

TB-News:

Als Laie hat man das Gefühl, dass Tauchen eine äussert gefährliche Sache sei, wie denkst Du darüber?

Hebel:

Sicher, Tauchen birgt gewisse Gefahren in sich, aber wenn man das Tauchen seriös betreibt und sich bewusst ist, dass man gewisse Naturgesetze unbedingt einhalten muss, ist es nicht gefährlicher als sich mit dem Auto auf die Strasse zu begeben. Vor allem aber ist die Einhaltung einiger Merkpunkte unerlässlich:

1. Tauche nie allein. Ueberwache ständig Deinen Tauchpartner.
2. Jährlich sollte der Arzt Deine Tauchtauglichkeit bestätigen.
3. Tauche nur, wenn Du Dich wohl fühlst (keine Medikamente oder Alkohol vor dem Tauchen).
4. Falscher Mut und falscher Ehrgeiz sind Todfeinde des Tauchers.

TB-News:

Wenn man diese Ausführungen hört, ist man geneigt zu denken, dass Tauchen nicht unbedingt ein Sport für jedermann ist.

Hebel:

Das ist richtig. Auf der einen Seite muss der Taucher eine gute Gesundheit haben, aber auch Durchhaltewille und Disziplin sind notwendig. Gerade weil es beim Tauchen kein "Lari-Fari" gibt, haben die meisten keine Mühe gescheut, sich in unzähligen Trainingsstunden das anzueignen, was sie zum wahren Taucher macht.

TB-News:

Was sieht man denn da so alles, wenn man im Thuner- oder Brienersee tauchen geht?

Hebel:

Zu sehen gibt es immer wieder etwas anderes. Seien es verschiedenartige Fische, Höhlen oder gar eine Schwefelquelle im Thunersee.

Wenn ich mein Tauchheft aufschlage und die verschiedenen Eintragungen nachlese, finde ich keinen Tauchgang darunter, der langweilig gewesen wäre.

Ich finde es sehr gut, wenn man sich für sein Hobby zu begeistern vermag. Ja, so zu begeistern, dass er sogar etwas Härte zeigen und den ewigen Komfort einmal abzulegen gewillt ist.

Sollte jemand daran zweifeln und sich fragen ob es die Mühe wert sei, dann lade ich ihn herzlich ein, uns zu besuchen und sich die Unterhaltung, die nach dem ausgeführten Tauchgang im Gange ist, anzuhören.

TB-News:

Hebel, wir danken Dir bestens für Deine interessanten Ausführungen und hoffen, dass der eine oder der andere Leser dadurch den Anstoss erhalten hat, sich der Täggeblick-Tauchergruppe anzuschliessen. Interessenten melden sich bitte bei unserem Kapitän (Adresse siehe Seite 4).



ZUSAMMENFASSUNG DER AUSGEFUEHRTEN UND DER NOCH AUSZUFUEHRENDEN ARBEITEN AM TAEGGELIBOCK

Vom 24.10.75 bis 1.6.76 wurden folgende Arbeiten ausgeführt:

- Hebung des Schiffes und gründliche Reinigung mit Wasserdampf und Aufnahme eines Schadenprotokolls.
- Ausbau sämtlicher Inneneinrichtungen sowie Schottenwände und Zwischenwände, Ausbau von Motor, Getriebe, Notstromgruppe, Kompressor, Wasserpumpen, Ventilatoren, Boiler, Wassertank, Ueberwachungsgeräte, Schaltschützen, WC, Dusche, Küche usw.
- Ueberholung der elektrischen Anlagen durch Gebrüder Voegeli, Elektrische Werkstätte, Unterseen. (Kostenvoranschlag sfr. 11.000,--).
- Neuanfertigung und Einbau von Schotten- und Zwischenwänden sowie der Blindböden.
- Einbau von Wassertank und Boiler, Sanitäre Installationen, Pumpen und Ventilatoren, WC mit Dusche, teilweise Erneuerung der elektrischen Installationen.
- Auswässern und Aufbocken des Schiffes im April 1976. Gründliche Reinigung der Aussenschale und Abschleifen der alten Farbe. Kontrolle der ganzen Schiffsschale auf Fäulnis und Abnutzung. Auswechseln von 16 Seitenplanken und einer Bodenplanke sowie der Bodenschutzplanken.
- Verstärkung des Schiffsbodens, ersetzen von 18 Holztraversen durch Eisenträgern. Ersetzen des Stevenbalkens und Stevenrohrs sowie des Stevenlagers.
- Revidieren der Steueranlage und Propellerwelle. Abdichten sämtlicher Seiten- und Bodenplanken mit Stemmstricken und Sichern der Fugen mit 4 mm Draht, 4-maliges Streichen der Schiffsschale und des Schiffbödens mit Spezialfarbe.
- Neuverkleidung der oberen Schiffsschale rund um das ganze Schiff mit 13 mm Novopan und 3-maliger Anstrich mit Kunstharzfarbe.
- Demontage des Oberdeck-Geländers, Ersetzen der beidseitigen Deckplanken auf der ganzen Länge (70 cm breit) und mit Polyester neu beschichten. Geländer montieren und verstärken.
- Motor teilweise einbauen und Getriebe montieren. Einbauen der Stevenwelle.
- Neuanfertigen von Stahlflanschen bei sämtlichen Schalendurchtritten. Anfertigen und Einpassen einer neuen Deckluke im Hauptdeck.

Der Arbeitsaufwand für diese Arbeiten, ohne die oben erwähnten elektrischen Arbeiten der Gebrüder Voegeli, betragen 2106 Arbeitsstunden.

Folgende Arbeiten sind noch auszuführen:

1. Bis das Schiff wieder im Hafen als Kurs- oder Ferienheim vermietet werden kann:
Anfertigen und Einbauen der Küchenkombinationen und der Schränke. Ausbauen des Aufenthaltsraumes. Elektrische Installationsarbeiten in der Küche, im WC, im Aufenthalts- und Schlafrum. Anfertigung der Schottentüren und des Notausganges im Schlafrum. Malerarbeiten in WC, Küche, Aufenthaltsraum und Schlafrum. Schiff Wässern.
Kostenaufwand: sfr. 11.000,--
2. Bis das Schiff zur Amtlichen Abnahme bereit ist:
Einbau der restlichen Maschinen und Apparate, Elektrische Installationen im Maschinenraum und Kommandohaus. Schlussarbeiten und Probefahrten.
Kostenaufwand: sfr. 8.000,--

Der Kostenaufwand für die vorgängig beschriebenen Arbeiten beträgt:

- Bereits ausgeführte Arbeiten inkl. Material, Neuan- schaffungen und Arbeitsaufwand	sfr. 70.891,--
- Noch auszuführende Arbeiten bis zur Wiederver- wendung als Vermietobjekt	sfr. 11.000,--
- Noch auszuführende Arbeiten bis zur Amtlichen Abnahme	sfr. 8.000,--
Total	sfr. 89.891,--

Finanzierung:

Gedeckter Schaden durch die Versicherung	sfr.44.800.--
Bereits aufgebrachtes Kapital:	
- Verein TB-Freunde, Spenden	sfr. 5.800,--
- Papiersammlung Mai 76	sfr. 1.500,--
- Diverse Verkäufe	sfr. 5.500,--
	sfr. 57.600,--
Noch aufzubringendes Kapital	sfr. 32.291,-- =====

Zur Aufbringung dieses Kapitals sind folgende Aktionen vorgesehen:

1. Werbung um Gönner mit persönlichen Briefen.
2. Brief an alle Mitglieder, welche den Jahresbeitrag noch nicht bezahlt haben.
3. Gesuch an Regierungsrat, um einen Beitrag aus SEVA-Geldern.
4. Weitere Aktionen.

EIN WOCHENENDE AUF DEM TAEGGELIBOCK AUS DER SICHT DES 1. OFFIZIERS

Bei schönem Sommerwetter treffen wir uns am Samstag, kurz nach dem Mittagessen, beim Täggelibock. Wir, das sind Ben, Küde, Martin und ich. Wir werden dieses Wochenende die Täggelibockmannschaft sein. Nach einem kurzen, erfrischenden Bad machen wir uns dahinter, das Schiff startklar zu machen. Auch sollten wir den Täggelibock aufräumen. Lieber würden wir darauf verzichten, doch auch diese Arbeit muss gemacht werden.

Ben und Martin fegen das Deck und stellen die Tische und Stühle auf. Küde ist im Maschinenraum verschwunden. Seine Aufgabe als Maschinist ist es, den Motor startbereit zu machen und alle anderen Maschinen und Aggregate zu überprüfen.

Als Panther erscheint, ist das Schiff noch nicht startbereit. Da wir in ungefähr einer halben Stunde in See stechen wollen, wird mit doppeitem Tempo weitergearbeitet. Martin und ich holen mit dem Beiboot noch Getränke, Dieselöl und sonstiges Material beim parkierten Landrover (leider darf man mit dem Auto nicht bis zum Täggelibock fahren). Fast pünktlich können wir zum Hafen hinausfahren. Auf der Fahrt nach Bönigen werden noch die letzten Vorbereitungsarbeiten beendet.

Die Hochzeitsgesellschaft, die wir dort erwarten, ist noch nicht erschienen. Wir stellen die Motoren ab und warten. Nachdem alle Gäste eingestiegen sind, können wir den Anker lichten. Die zweistündige Fahrt verläuft für die Mannschaft ruhig. Ausser einer halbstündigen Schicht im Maschinenraum und einigen Minuten am Ruder, habe ich auf der Fahrt keine weiteren Aufgaben. Wir nehmen den üblichen Kurs nach Iseltwald, zu den Giessbachfällen, und dem rechten Seeufer entlang über Niederried zurück nach Bönigen.

Begeistert von der Fahrt verlassen uns die Gäste in Bönigen und wir fahren zum Standplatz im Sendli zurück. Dort erwartet uns schon eine Jugendgruppe, die das Wochenende auf dem Täggelibock verbringen will.

Den kurzen Zwischenhalt nutzt ein Teil der Mannschaft zum Baden. Kurz vor 19.00 Uhr werden wir auf unsere Posten gerufen. Dann ertönt wieder das typische Motorengeräusch, die Taue werden gelöst und wir verlassen den Hafen.

Bei Abend- und Nachtfahrten wird zusätzlich zu der Maschinenwache ein Mann am Bug postiert. Seine Aufgabe ist es, auf grössere Baumstrünke und Fischernetze zu achten, die der Rudergänger vom Kommandohaus aus kaum erkennen könnte. Da es langsam kühl wird, befindet sich die restliche Mannschaft im Kommandohaus.

Wir befinden uns auf der Strecke zwischen Iseltwald und Giessbach, als plötzlich Martin beim Bug mit dem Funkgerät Richtungsanweisungen erteilt. Dank seinen rechtzeitigen Angaben können wir ein Fischernetz umfahren.

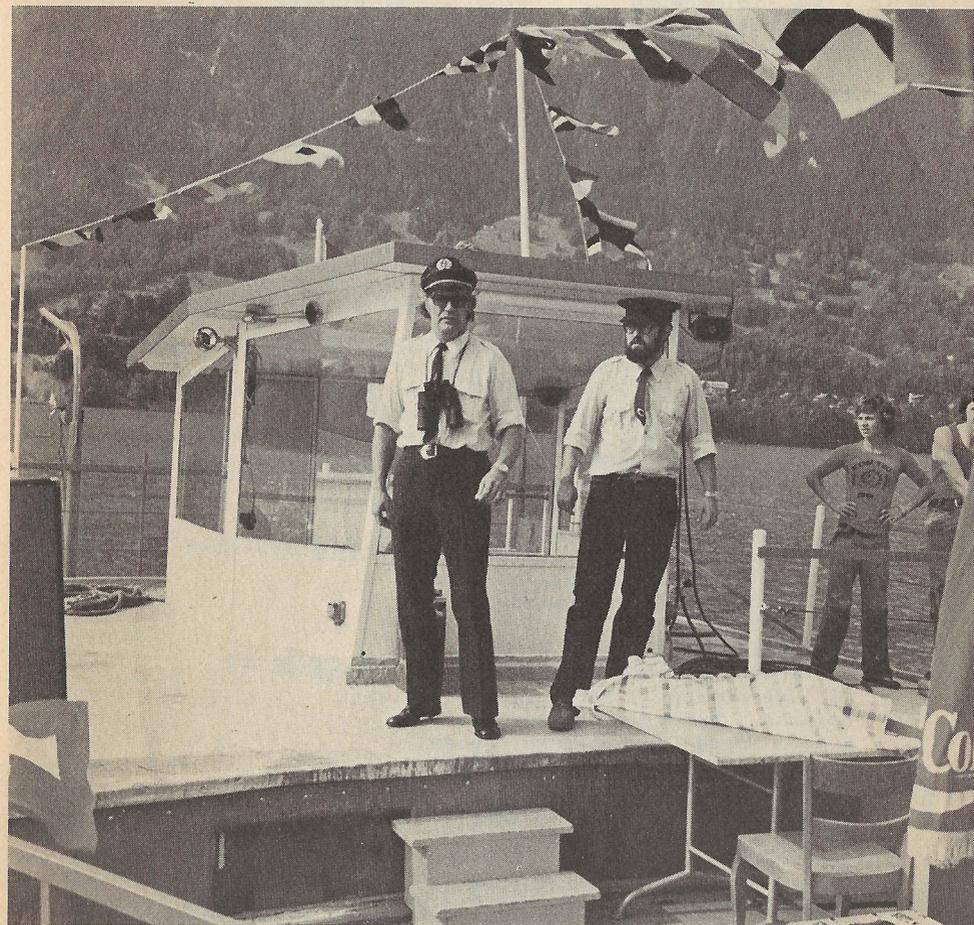
In der Nähe von Brienz gelingt es uns, trotz der Dunkelheit, beim ersten Mal unseren gewohnten Anlegeplatz anzulaufen. Dieses nicht so einfache

Manöver klappt nur bei einer gut eingespielten Mannschaft einwandfrei. Nachdem das Schiff vertäut ist, kontrolliere ich noch die Knoten. Damit ist unser Dienst für diesen Tag beendet. Wir begeben uns mit dem Beiboot zum gemütlichen Teil des Abends nach Brienz. Unsere Gäste sitzen in der Nähe des Schiffes beim Lagerfeuer beisammen. Geschlafen wird im Schiff.

Nach dem Morgenessen machen Panther, Ben und Küde einen Tauchgang. Ich sonne mich an Deck und verbringe die Zeit mit Nichtstun.

Am Nachmittag fahren wir in Ufernähe zum Sendli zurück. Nachdem alle Fahrberichte ausgefüllt sind und das Schiff aufgeräumt ist, sitzen wir noch eine Weile an Deck.

Damit ist wieder ein typisches Täggelibock-Wochenende zu Ende.



1. Naturalgaben:

Die folgenden Firmen bzw Personen haben den Täggeblick seit Erscheinen der letzten Täggeblick-News durch namhafte Eigenleistungen (zB zur Verfügungstellung von Material, Maschinen, Werkstätte) unterstützt:

BLS-Depot	Bönigen
Eisen und Kohlen AG	Interlaken
Feuz F., Bauunternehmung	Unterseen
Flückiger, Kant.Berufsschul-Inspektor	Kehrsatz
Habegger	Thun
Losinger	Bern
Mattmüller, Garage	Goldswil
Militärflugplatz	Interlaken
Müller Willi, Eisenwaren	Langenthal
Sauter, Bauunternehmung	Interlaken
Schiffswerft BLS	Interlaken
Schmocker	Ringgenberg
Schmocker Ferdinand	Goldwil
Spiro-Technik	
Vögeli Elektro	Unterseen
Walser, Bootsbauer	Walenstadt
Walpen, Schreinerei	Interlaken
Zingg, Garage	Interlaken
Zwahlen, Metallbau	Interlaken

2. Geldgaben:

Die folgenden Personen bzw Firmen haben den Täggeblick seit Erscheinen der letzten Täggeblick-News durch Geldbeträge über sfr. 50,-- unterstützt:

Herr Cottier Paul, Hauptstrasse 1, Matten	1.500,--
Maschinenbau, Diplomklasse 56, Kant.Techn., Burgdorf	500,--
Firma Michel Alfred, Spenglerei, Interlaken	500,--
Herr Müller-Steiner W., Bleichenstrasse 26, Langenthal	350,--
Herr Gerber Walter, Hotel Gotthard, Interlaken	300,--
Firma Zentralsch. Metzgermeister-Verband, Liebfeld	200,--
Herr Lang Walter, Zweisimmen	120,--
Herr Moser-Tanner H.P., Kembserweg, Basel	120,--
Herr Widmer Hans-Ruedi, am Schrägen Weg, Vaduz	120,--
Herr Brunner Alfred, Hübeli, Iseltwald	100,--
Herr Dubler Leo, Meisterschwanden	100,--
Herr Dreyer Hans, Bern	100,--
Herr Graf Fritz, Architekt, Wengen	100,--
Herr Gertsch Ernst, Junfraustrasse, Interlaken	100,--
Frau Hilliger Claudia, Bernstrasse, Kehrsatz	100,--
Herr Hofer A., Beinwilerstrasse, Basel	100,--
Herr Humbel Georg, Thunstrasse, Spiez	100,--
Herr Hugener Walter, St. Verena, Zug	100,--
Herr Kunz Peter, Kleinwangenstrasse, Hochdorf	100,--
Herr Möklin Rudolf, Baumgartenstrasse, Unterseen	100,--
Pfarrgemeinde Wattenwil	100,--
Firma RORO, Herrenkonfektion, Unterseen	100,--
Frau Schmid Sonja, Hotel Freienhof, Stansstad	100,--
Firma Spring W., Bahnhofplatz, Interlaken	100,--
Herr Sager Franz, Schönmatweg, Belp	70,--

Ein prächtiges neues Sachbuch zu einem sehr aktuellen Thema:

Kraft aus Wasser

Vom Wasserrad zur Pumpturbine

Inhalt: Erfunden vor Jahrtausenden – Lebendige Kraft – Ein Rad für jeden Bach und Zweck – Antrieb aus der Wassersäule – Turbinendämmerung – Der gebremste Wirbel – Schöpfgrad der Moderne – Renaissance des Wasserrads? – Anhang: Tabelle grosser Turbinen und grosser Speicherpumpen.

1975, Festgabe zum 50jährigen Bestehen der Kraftwerke Oberhasli AG, Innertkirchen. 100 Seiten, 21 farbige und 52 schwarzweisse Abbildungen, laminiertes Pappband, Fr. 32.–

In allen Buchhandlungen erhältlich



Verlag Stämpfli & Cie AG, Bern

