

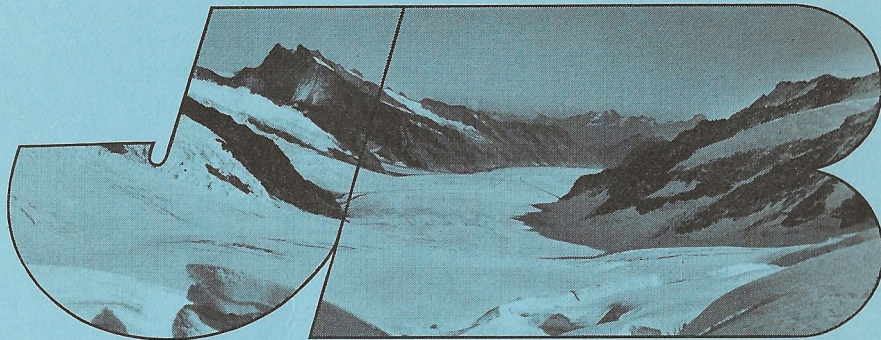
TÄGGELIBOCK NEWS

GROSSES TÄGGELIBOCKFEST
VOM 11. - 15. AUGUST 1978



Preis
Fr. 3,-

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 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, télésiège 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

INHALTSVERZEICHNIS

AUSGABE 1978

	Seite
Die Geschichte des Täggelibocks	2
Rückblick auf das Attentat auf den Täggelibock und seine Folgen	7
Fotos vom Täggelibock	9
Das Täggelibock - Fest	10
Weitere Fotos vom Täggelibock	12
Terminplan der Mitgliederfahrten 1978 und 1979	13
Bericht der Gewinner des ersten und zweiten Preises unseres Wettbewerbes	14
Ein Täggelibock Offizier hat das Wort	18

Im Jahre 1911 wurde der Bahndamm vom Ostbahnhof zur Aare und die Eisenbahnbrücke über die Aare gebaut. Um diesen Damm aufzuschütten, wurde sehr viel Kies und Aushubmaterial benötigt. Zum Teil wurde dieses Material beim Depotseeli ausgehoben, zum Teil mit Schiffen vom Aarekieswerk in Brienz heruntergeschafft. Zwei oder drei ziemlich kleine Ledischiffe, welche noch gerudert wurden, waren bereits vorhanden. Der Täggelibock wurde im Jahre 1909 von den Gebrüdern Waser aus Stansstad in Brienz gebaut. Das neue Schiff war mit einem Petrolmotor ausgerüstet, dessen Marke und PS-Stärke heute nicht mehr bekannt sind. Schätzungsweise war die Leistung um 30 PS. Der Täggelibock wurde damals auf den Namen "Adler" getauft und war das erste motorgetriebene Ledischiff auf dem Brienzersee.

Nach Vollendung der Brünigbahnarbeiten wurde das Schiff hauptsächlich zum Flössen von Bauholz und zum Transport von Brennholz verwendet, da der damalige Besitzer, Christian Abegglen von Brienz, Sägereibesitzer war.

Bereits vor dem zweiten Weltkrieg gingen die Renditen infolge des vermehrt aufkommenden Lastwagenverkehrs stark zurück. Während der Kriegsjahre jedoch kam der Adler, welcher bereits damals unter dem Namen Täggelibock bekannt war, vermehrt zur Geltung.

Im Jahre 1946 brannte der Maschinenraum aus und der Motor war nicht mehr zu retten. Christian Abegglen befasste sich mit dem Gedanken, das Schiff abzubrechen. Doch damit waren die Brienzer nicht einverstanden. Sie organisierten eine Dorfsammlung, um das Schiff zu retten. Mit dem gesammelten Geld - es soll sich um ein paar tausend Franken gehandelt haben - kaufte der Besitzer einen gebrauchten Motor aus der Gegend von Luzern. Dies ist der heutige Täggelibock-Motor: Benz, 2 Zylinder, Baujahr 1926, Gewicht (incl. Getriebe und Fundament) 4500 Kg. Dieser Motor hat uns viel Freude und auch schon einigen Kummer bereitet. Doch zurück zu den geschichtlichen Ereignissen:

In den Fünfzigerjahren wurde am Brienzersee viel gebaut, und so kam das Schiff wieder vermehrt zum Einsatz. Aus diesem Grunde entschloss

sich der Besitzer 1957 sogar den Boden zu erneuern. Jedoch nach 1960 ging es bergab. Am Motor wurden infolge fehlender Aufträge nur noch die allernotwendigsten Reparaturen ausgeführt. Im Sommer 1963 entschloss sich Christian Abegglen, den Täggelibock abzubrechen. Dieser lag verwaerst in der Strandbadbuch von Bönigen vor Anker und wartete halb unter Wasser auf sein trauriges Ende.

Im Sommer 1963 habe ich die Leitung des Roverharstes Interlaken "Unspunne" übernommen, welcher damals aus ungefähr 50 Jungovern und Rovern bestand. Als Erstes baute ich mit den jungen Leuten ob Habkern am Grünenberg eine Brücke aus schweren Baumstämmen. Dieser Brückenbau wurde dank dem Einsatz der jungen Rover ein grosser Erfolg.

Durch diesen grossen Erfolg, und das Vertrauen der jungen Leute gestärkt, entschloss ich mich, mit dem Roverharst ein Freizeitprojekt von grösserem Umfang und über eine längere Zeitspanne anzugehen. Dabei dachte ich ursprünglich an den Bau eines Pfadkinderheimes. Zu diesem Zweck hatten wir bereits im Herbst 1963 mit den Rovern und Pfadfindern einen Bazar an der Peter Ober Allee auf der Höhe-matte durchgeführt. Dieser Anlass brachte 17'000 Franken Reingewinn, welcher zweckgebunden für einen Heimbau angelegt wurde. Der damalige Elternrat der Pfadfinderabteilung stellte sich gegen den Bau eines Heimes mit den Rovern. Aus diesem Grund schaute ich mich nach einem anderen Projekt um und kam dabei auf den Täggelibock.

An einem ausserordentlichen Harsthöck (Roverversammlung) im Herbst 1963 wurde einstimmig beschlossen, das versunkene Schiff zu kaufen und als Roverheim umzubauen. Alles wurde gründlich vorbereitet und an einem Samstag, Anfangs November 1963, wurde das Schiff gehoben und anschliessend gründlich gereinigt und inspiziert. Die Untersuchung ergab, dass die Schiffsschale noch gesund, jedoch der Motor total verwaerst und auch das Getriebe in schlechtem Zustand war. Von nun an lief die Renovation auf Hochtouren. In einer Schlosserei, in einer Zimmerei und in meiner Werkstatt wurde gruppenweise am Samstag und abends gearbeitet. Die Arbeiten gingen flott voran und die Rover arbeiteten mit Begeisterung.

Ein grosses Problem war die Finanzierung des Baumaterials, das Geld

vom Bazar war zweckgebunden für ein Pfadiheim, denn niemand wollte in das riskante "Unternehmen Täggenli-Bock" Geld stecken. Trotzdem gab es viele Gönner, welche uns in ihrem Betrieb arbeiten liessen oder uns Maschinen und Werkzeug zur Verfügung stellten. Die Rechnungen musste ich, nachdem ein Bankkredit von 5'000.-- Franken aufgebraucht war, fürs Erste einmal aus der eigenen Tasche bezahlen. Später wurden Feste organisiert, Lotterien gemacht, Papiersammlungen durchgeführt usw, welche uns etwas Geld einbrachten.

Bereits drei Monate nach Baubeginn begannen neue Schwierigkeiten. Nachstehend einige Auszüge aus Briefen:

27. Januar 1964, Schiffsbetriebe Thuner und Brienersee BLS, Thun:
"Aus Pressemitteilungen müssen wir entnehmen, dass Sie mit dem gehobenen Lastschiff beabsichtigen Passagierfahrten auszuführen Wir bitten Sie, davon Kenntnis zu nehmen, dass die BLS niemals eine Konkurrenzierung der Brienerschiffsfahrt dulden kann "

Gemischte Gemeinde Böningen, 2. Juni 1964:

"Wir haben Sie darauf aufmerksam gemacht, dass wir grundsätzlich gegen den Umbau des alten Motorschiffes auf dem Burgergut keine Einwendung erheben. Andererseits aber wünschen wir, dass das Motorschiff bis zum 15.06.64 entfernt wird "

Ein anderer geschützter Hafen war trotz intensiven Bemühungen von unserer Seite nicht aufzutreiben. Dazu kam der Bescheid vom Gruppenchef der Seepolizei, bei einem Ortswechsel dürfe das Schiff nicht über denn See abgeschleppt, sondern müsse auf dem Landweg transportiert werden, was natürlich von diesem Standpunkt aus gar nicht möglich war.

Es wurden Verhandlungen geführt und Gesuche geschrieben. Ein Artikel mit der Ueberschrift "Amtsschimmel reitet auf dem Brienersee" zierte eine Doppelseite in der Schweizer Illustrierten. Die Lage spitzte sich immer mehr zu und als man uns schliesslich mit gerichtlichen Schritten drohte, wandten wir uns vertrauensvoll an den Schweizerischen Beobachter. Dieser reagierte prompt und gezielt. In verschiedenen Briefen appellierte er an Regierungsstellen und Behörden, um unser Vorhaben zu verteidigen.

Nun gab es endlich etwas Luft. Man gestattete uns auf einmal, das Schiff an seinen heutigen Standort, beim Restaurant Seebad, zu verlegen. Und zwar durften wir den Seeweg nehmen, dh das Schiff abschleppen, da der Motor noch in Reparatur war. Der Weiterbau wurde mit neuem Elan weitergetrieben. Doch wer nun glaubt, die Leidenszeit der Täggenli-Bockpioniere sei nun endgültig vorbei gewesen, der täuscht sich: diese hatte erst richtig begonnen. Es würde den Rahmen dieser Broschüre bei Weitem sprengen, wollte man den Kampf um das Bestehen des Schiffes, welcher in den nachfolgenden zehn Jahren geführt werden musste, hier niederschreiben. Den Höhepunkt erreichte er, als das Schiff im Oktober 1975 im Hafen von unbekanntem Tätern angebohrt und versenkt wurde (siehe den Beitrag "Rückblick auf das Attentat auf den Täggenli-Bock" in dieser Ausgabe, sowie Seite 8 der Täggenli-Bock-News Ausgabe 1976).

Nebst Negativem gibt es zum Glück auch sehr viel Positives zu berichten. So konnten wir Anfangs 1969 den Verein "Freunde des Täggenli-Bocks" gründen, welcher heute um 400 Mitglieder zählt. Dieser Verein ist der finanzielle Träger unseres Unternehmens. Das wohl prominenteste Gönnermitglied ist Altbundesrat Professor Wahlen.

Mit dem Einzug von neuen Leuten im Verkehrsamt, Abteilung Schifffahrt, in Bern, um 1970 und später, verbesserte sich die Atmosphäre von dieser Seite anfänglich langsam, doch dann spürbar. Wir dürfen ruhig sagen, dass uns heute von dieser Seite Verständnis und Unterstützung entgegengebracht wird. Es ist auch sehr erfreulich, dass es immer mehr Leute in hohen Aemtern gibt, welche bereit sind, unser Werk zu unterstützen, oder wenn es sein muss, sich auch tatkräftig dafür einzusetzen.

Selbstverständlich passierten auch auf unserer Seite Fehler und es liegt mir fern, diese abzustreiten oder zu verniedlichen. Es ist jedoch bestimmt keine leichte Aufgabe, mit Jugendlichen zwischen 16 und 20 Jahren in der Freizeit ein solches Unternehmen zu leiten und in Schwung zu halten. Gerade was Ordnung und Disziplin betrifft muss da immer wieder gehobelt werden.

Die Mannschaft setzt sich zusammen aus Schiffsjungen, Matrosen und Offizieren. Zur Matrosenprüfung gehört die Uebernahme einer bestimm-

ten Aufgabe über längere Zeit. Ein Schiffsoffizier hat sehr viel Verantwortung zu übernehmen, er wird dabei vom Kapitän, welcher die Verantwortung in letzter Instanz trägt, überwacht.

Unser höchstes Gebot ist die Sicherheit, dazu gehört auch eine gute Ausbildung der Mannschaft, und die Zuverlässigkeit jedes Einzelnen. Ein Schiff ist ein empfindliches Gefährt, es sieht zwar solide aus, ist aber sehr zerbrechlich. Gerade bei stürmischer See zeigt es sich jedesmal, wie wichtig die Ausbildung und die Zusammenarbeit der Mannschaft ist. Vom Schiffsjungen bis zum Offizier ist es ein ziemlich harter Weg, und es braucht einiges Durchhaltevermögen um ihn durchzustehen. Doch diejenigen, welche es einmal geschafft haben, nehmen etwas auf ihren Lebensweg mit, das ihnen niemand mehr nehmen kann.

Hoffen wir nun, dass wir in der nächsten Ausgabe der "Täggenlibock-News" nur noch Erfreuliches zu berichten haben und dass unser alter Bock noch viele Jahre auf dem Brienersee "herumtuckelt". Solange uns unsere Täggenlibockfreunde weiterhin so aktiv unterstützen, wird dies sicher der Fall sein.

Der Kapitän "Panther"

RUECKBLICK AUF DAS ATTENTAT AUF DEN TAEGGELIBOCK UND SEINE FOLGEN

Wie wir alle wissen, wurde der Täggenlibock in der Nacht vom 23. auf den 24. Oktober 1975 von unbekanntem Tätern im Hafen angebohrt und auf Grund gesetzt.

Es wurde sofort eine polizeiliche Untersuchung eingeleitet, selbst der Erkennungsdienst war zur Stelle. Ueber das Ergebnis dieser Untersuchung ist uns nichts bekannt. Unsere eigenen Untersuchungen haben folgendes ergeben:

Das Beiboot, welches hinten am Schiff mit zwei Winden aufgehängt ist, wurde auf das Wasser hinunter gelassen. Vom Boot aus wurde genau auf der Wasserlinie mit einem Holzbohrer ein 3,5 cm grosses Loch gebohrt. Die zu diesem Schluss führende Tatsache: Auf dem mittleren Sitz des Beibootes lagen die Bohrspäne, wie sie aus dem Holzbohrer gefallen sind. Obschon wir das Beiboot drei Meter vom Ufer entfernt verankerten, sind die Späne über Nacht verschwunden. Beim Erscheinen des Erkennungsdienstes waren sie nicht mehr vorhanden. Am Tag nach der Anbohrung hatte das Schiff Schlagseite und schwamm sichtbar tiefer. Passanten benachrichtigten die Seepolizei. Diese erschien kurz darauf auf dem Platz, konnte jedoch nichts unternehmen, weil das Schiff geschlossen war. In der Nacht darauf sank das Schiff.

Dieses Ereignis löste eine Sympathiewelle aus, wie wir sie vorher in dem Masse noch nie erleben durften. Innert kurzer Zeit gingen um die 10'000,-- Franken an Spenden ein. Regierungsrat Dr. R. Bauder erschien persönlich auf dem Platz, besichtigte den Schaden und sicherte uns seine Unterstützung zu. Dieses Versprechen wurde über unsere Erwartungen erfüllt.

Viele Firmen und Betriebe unterstützten den Wiederausbau. Das, indem sie Spezialpreise verrechneten, sich bereit erklärten, uns für längere Zeit Kredit zu gewähren, oder indem sie uns bis heute noch keine Rechnung stellten. Ein bekanntes Architekturbüro bat um die Liste dieser Firmen, damit sie diese im Bedarfsfall mit Aufträgen berücksichtigen können. In der nächsten Ausgabe der Täggenlibock-News werden wir diese Firmen und Gönner veröffentlichen.

Bei soviel Sympathie und Unterstützung konnten wir getrost daran gehen, unseren Täggelibock wieder flott zu machen. Weil sich bereits vorher eine Schalenrevision aufgedrängt hatte, wurde diese ebenfalls in Angriff genommen und ausgeführt. Auch der Schiffsboden wurde wesentlich verstärkt. Der gesamte Innenausbau wurde erneuert, vieles was vorher gebastelt war, wurde nun fachmännisch ausgeführt. Für Wände und Blindböden wurden diesmal wasserfeste Materialien verwendet.

Zuletzt wurden insgesamt 5 automatische Pumpen eingebaut und eine Alarmanlage ist noch im Bau. Zwei Rettungsboote, wovon das eine auf dem Dach des Kommandohauses einsatzbereit ist, konnten ebenfalls angeschafft werden.

Anfangs August 1977 wurde das Schiff vom Verkehrsamt des Kantons Bern geprüft und konnte von neuem für den Verkehr zugelassen werden. Wobei uns das Amt in administrativer Hinsicht in jeder Beziehung entgegenkam.

Vielen Dank an alle unsere Gönner!!!

TÄGGE LIBOCK - FEST



TÄGGELIBOCK - FEST

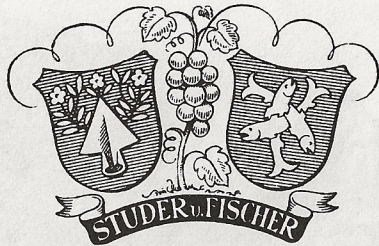
PROGRAMM: 11. - 13. August 1978

Freitag, 11. August 1978

- (Ab 20.00 Uhr)
- Conférencier Polo
 - Tanz mit den Deltafly's

Samstag, 12. August 1978

- (Ab 15.00 Uhr)
- Flohmarkt
 - Volkstümlicher Nachmittag
 - Conférencier Polo
- (Ab 20.00 Uhr)
- Rumpelstilz Polo und Gruppe Span
 - Muhados
 - Tanz mit den Deltafly's



STUDER & FISCHER AG INTERLAKEN

Telefon 036 22 47 47

Ihr Vertrauenshaus für Weine und Spirituosen

Burgunder-Weine: Jules Regnier & Cie SA, Dijon
Moillard, Nuits - St. Georges

Bordeaux-Weine: Jean Jacques Galhaud, St. Emilion

Sonntag, 13. August 1978

- (Ab 15.00 Uhr)
- Conférencier Polo
 - Volkstümlicher Nachmittag
 - Tanz mit den Deltafly's

Täglich

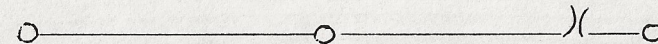
- Festwirtschaft
- Helikopter Rundflüge
- Grosse Tombola (500 Preise)
- Verschiedene Stände
- Glücksspiele

Sie finden uns:

Interlaken West

Interlaken Ost

Bönigen

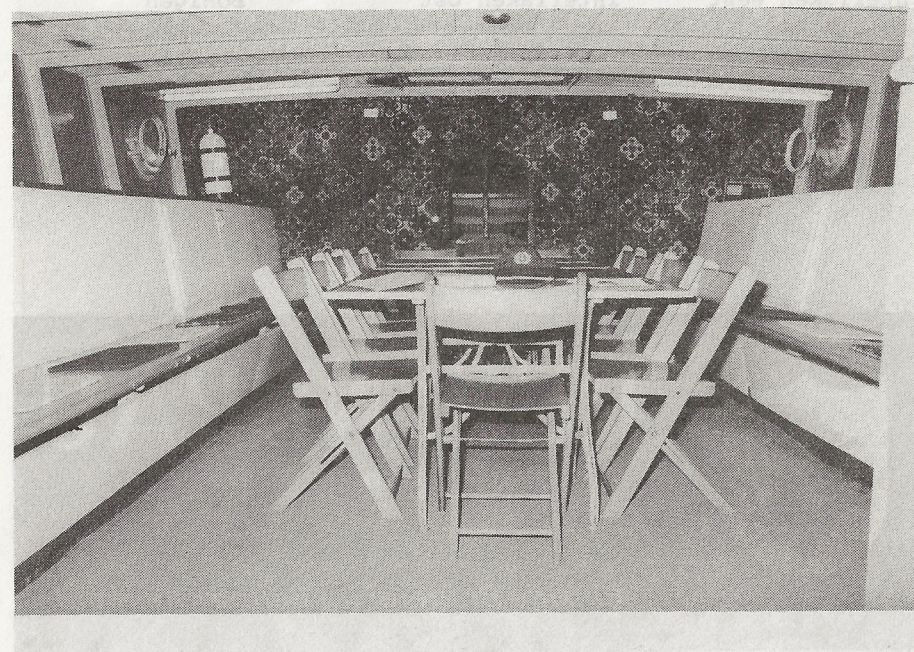
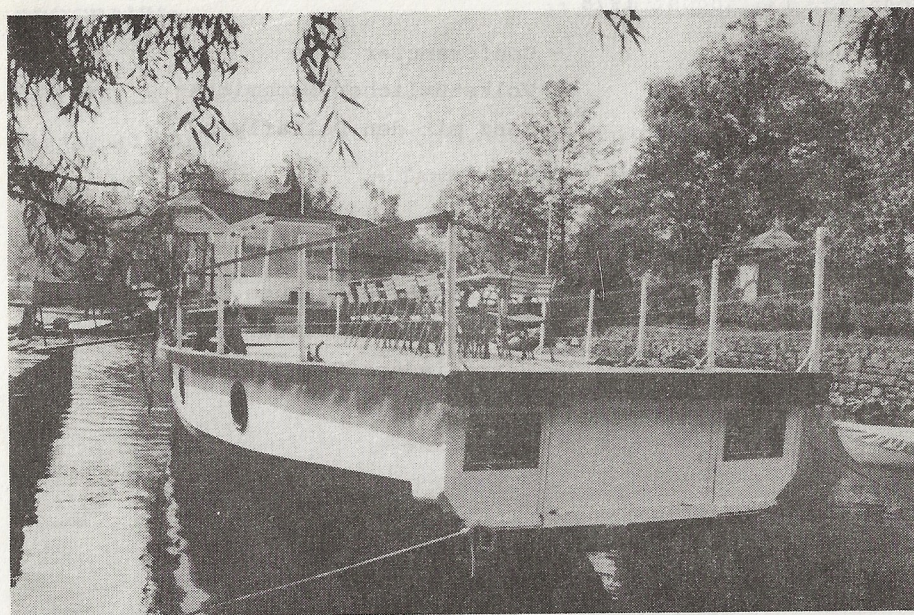


Einweisung zum
Festplatz ab
Lütschinenbrücke



RUGENBRÄU
I N T E R L A K E N

Einzigste Brauerei im Berner Oberland



TERMINPLAN DER MITGLIEDERFAHRTEN 1978 und 1979

1978: (Zwei Fahrten wurden schon vor dem Erscheinen der Täggelibock-News durchgeführt)

Datum:	Abfahrt:	Rückkehr:	Bemerkungen:
20. Aug. 78	14.15 Uhr	ca 17.30 Uhr	
10. Sept. 78	09.30 Uhr	ca 17.00 Uhr	Mittagsaufenthalt in Brienz

1979:	27. Mai 79	14.15 Uhr	ca 17.30 Uhr	
	17. Juni 79	14.15 Uhr	ca 17.30 Uhr	
	08. Juli 79	14.15 Uhr	ca 17.30 Uhr	
	02. Sept. 79	09.30 Uhr	ca 17.00 Uhr	Mittagsaufenthalt in Brienz
	14. Okt. 79	09.30 Uhr	ca 17.00 Uhr	

Der Ausgangspunkt von allen Fahrten ist das Seebad Sendli (dh der Täggelibock-Hafen).

In der letzten Täggelibock-News haben wir eine Mitgliederwerbaktion, verbunden mit einem Wettbewerb, durchgeführt. Hier die Erlebnisberichte der Gewinner des Ersten und des Zweiten Preises:

BERICHT VOM GEWINNER DES ERSTEN PREISES

Mein Mann hat einen ersten Preis gewonnen! So ein Glück hat man selten. Einen ganzen Sonntag dürfen wir den Täggelibock benutzen. Obschon wir mitten im Umziehen sind, organisieren wir die Täggelibockfahrt, laden die Rovergruppe meines Mannes und eine andere Freundesgruppe ein. Bis auf eine Familie sagen alle zu. Es freuen sich die Erwachsenen, die Kinder und die Hunde auf einen "z'fridene Sunntig". Spielt wohl das Wetter mit? Uns wird angst und bang. Aus der Wetterprognose lässt sich alles herausdeuten. Wir riskieren es, ich backe Kuchen und kaufe alles fürs Essen ein und telefoniere nochmals mit Herrn Müller, dem Täggelibock-Kapitän: Es sei alles ok. Mir kommen meine vielen Pfadiübungen in den Sinn, welche wir stets, in der Annahme es werde schönes Wetter, planten! Unser Optimismus wird belohnt. Das Wetter ist und bleibt strahlend trotz den Unkenrufen eines Brienzerseekenners. Nachdem der Täggelibock von Kennerblicken begutachtet und die letzte Schraube angezogen ist, können die Taue gelöst werden. Bei einem kühlen Lüftchen, Tranksamem, Salzigen und Geplauder tuckert uns der Täggelibock an die Giessbachfälle. Dort steigen wir aus, lassen uns vom sprühenden Nass auf der Brücke berieseln, wandern hinauf zum Hotel und hinter diesem wieder hinab zum See, wo die "invaliden ReisetTeilnehmer" schon ein Feuer vorbereitet haben. Gebratene Chlepfen und Kartoffelsalat stillen den Hunger. Nach ein paar Wettspielen mit den Kindern geht es erneut an Bord und bei Kuchen und Kaffee bringt uns der Täggelibock am herrlichen Brienzersee panorama vorbei wieder nach Interlaken.

Ich glaube, alle haben es genossen, und wir möchten Herrn Müller, allen Rovern, die die Mannschaft bildeten, und auch allen anderen, welche uns begleiteten und diese Fahrt ermöglichten, herzlich für diesen schönen Tag danken.

Beat und Karin von Graffenried

EINE UNVERHOFFTE FAHRT AUFS JUNGFRAUJOCH

Bericht der Gewinner des zweiten Preises unseres Wettbewerbes:

Da wir seit Jahrzehnten unsere Ferien in Niederried bei Interlaken verbringen, und einer unserer Buben eifrig bei den Pfadi und Rovern mitmachte, erlebten wir die "Auferstehung des Täggelibocks" von Anfang an mit. Jeder Erfolg freute uns für all die, die mit grossem Idealismus am Gelingen dieses Unternehmens beteiligt sind, und jede Erschwerung tat uns leid. So hat uns denn auch die mutwillige Versenkung des Roverschiffes im Herbst 1975 tief empört. Dennoch konnten mein Mann und ich Monate später wiederum mit unseren jungen Leuten aus der Gemeinde ein gemütliches Wochenende auf dem Täggelibock verbringen. Als wir bei dieser Gelegenheit von den finanziellen Schwierigkeiten der Täggelibock-Idealisten hörten, versuchte ich - ohne "böse Absichten" - ein paar neue Täggelibock-Mitglieder zu finden. Was war nun die Folge meines Einsatzes: Der heutige, herrliche Ferientag. Doch alles schön der Reihe nach:

An einem kalten, denkbar unfreundlichen Regensamstag des Monats März, mitten in ein übervoll gerüttelt Mass Arbeit, bringt mir der Pöstler einen Brief, Absender: Bahnen der Jungfrau-Region. Ich öffne, ziehe den "gluschtigen" farbigen Prospekt heraus, studiere ihn und fange von Ferien, Sonne und Bergwelt an zu träumen!! Wie oft schon waren sich mein Mann und ich einig, uns diese Jungfrau-Fahrt zu leisten. Aber immer wieder verstrichen Sommer und Herbst, und es war beim guten Vorsatz geblieben. Endlich nimmt mich aber doch noch wunder, was denn sonst noch diesem "Jungfrau-Panorama" beiliegt. Können Sie sich meine Ueberraschung vorstellen, als

ich zwei Jungfrauojoch-Fahrkarten finde? Nein! Ich traue buchstäblich meinen Augen nicht. Erst das Lesen des Begleitbriefes lässt mich dann an die Wirklichkeit glauben, dann allerdings ist die Freude einfach gross.

Inzwischen sind Monate verstrichen, und nun erleben wir diesen herrlichen Tag (27.09.77). Bei Nebel, aber gutem Wetterbericht, fahren wir Interlaken zu, und besteigen dort die Bahn nach Grindelwald. Kaum haben wir das Bördeli verlassen, öffnet sich über uns der blaue Himmel, der uns den ganzen Tag nicht mehr verlässt. Bis ins Gletscherdorf ist uns die Gegend vertraut. Nach dem Umsteigen in die Wegernalpbahn aber zeigt sich uns eine ganz neue Welt. Immer wieder schweift unser Blick auf das frisch überschneite Wetterhorn, und vor allem zur berühmten Eigernordwand, der wir immer näher kommen. Unglaublich, dass es Menschen gibt, die diesen abweisenden, vereisten Felsen bezwingen!

Das endlich schöne Herbstwetter hat noch viele andere Touristen aus allen Herrenländern angelockt. So muss der Kurs von der Kleinen Scheidegg aus mehrfach geführt werden. Nach der Station Eigergletscher geht es in den langen Tunnel. Zweimal wird unterwegs angehalten und man hat Gelegenheit aus dem Dunkel des Berges einen Blick in die grossartige Landschaft zu werfen. Zuerst sind es die Fenster der Station Eigerwand, die den Blick auf das Tal freigeben. Die Haltestelle Eismeer entlockt allen ein begeistertes Ah und Oh! Vor sich der spaltenzerrissene Gletscher, ringsherum die in den blauen Himmel aufragenden Gipfel und zur Linken der Mittellegigrat, bei dessen SAC-Hütte gerade ein Helikopter aufsetzt.

Und erst das Jungfrauojoch selber, mit seinem Ausblick gegen den Konkordiaplatz, das Eggishorn, und wie die Gipfel alle heissen! Nein, was im Prospekt darüber steht, ist nicht übertrieben. Ein paar Schritte durch den am Vortag gefallenen Schnee führen uns auf das Plateau, von dem man auch auf die andere Seite hinunter sieht, dh auf die Kleine Scheidegg, den Männlichen und das Bördeli mit Interlaken. Das dahinter liegende Mittelland allerdings ist grösstenteils in Nebel gehüllt, der aber den überwältigenden Eindruck nicht mindert und sich von Zeit zu Zeit lichtet. Zur einen Seite haben wir den Mönch, zur anderen steigt der Grat kühn auf zur Jungfrau, die die ganze Region beherrscht.

Zu den staunenswerten Wundern der Natur kommen die ebenfalls bewundernswerten Leistungen der Menschen, der in den Gletscher gehauene Eispalast und die auf einem schmalen Felsen aufgeklebte hochalpine Forschungsstation der Sphinx, zu der ein über 100 Meter hoher Lift hinaufführt. In die Nähe davon soll das grosse kristallförmige Bergrestaurant zu stehen kommen, das gegenwärtig so viel zu diskutieren gibt. Ein kurzer Besuch bei den Polarhunden darf natürlich nicht fehlen. Weil ihre Piste noch nicht hergerichtet ist, sind sie allerdings nicht in Aktion. Nun müssen wir schon wieder in die bequeme Bahn steigen, die uns nach einem Zwischenhalt in Wengen sicher nach Interlaken bringt. Für uns war das ein unvergesslicher Tag!

Herr und Frau Pfarrer Studer, Wattenwil

Mann nennt mich "Surri" - warum? Meine Kameraden von der Mannschaft behaupten, ich sei als Schiffsjunge angeblich immer umhergesurrt. Als ich 1972 zur Schiffsmannschaft anheuerte (für Nichtkundige der Seemannssprache: aufgenommen wurde), war ich 15-jährig und befand mich noch im Kinderheim Maiezyt in Iseltwald. Der Heimleiter glaubte damals, ich brauche etwas Schliff. Auch ich bin heute überzeugt, dass die Lehre als Schiffsjunge und Matrose für meine innere Festigung und Charakterbildung sehr förderlich war. Wie gesagt, im Frühjahr 1972 (mit 15) wurde ich von unserem Kapitän "Panther" angeheuert. Die Probezeit habe ich gut überstanden. Im Frühjahr 1973 bestand ich auch die Matrosenprüfung und wurde getauft. Jeder von der Mannschaft hat nämlich spätestens nach abgelegter Matrosenprüfung sein "Totem" (dh seinen Uebernahmen), und es ist fast eine Beleidigung, wenn man nicht damit angesprochen wird.

Zwei Jahre habe ich fast jedes Wochenende auf dem Schiff verbracht. Anfänglich war es nicht ganz leicht für mich, im Kinderheim war ich der Grösste und Stärkste und auf dem Täggenlibock der Kleinste. Das ergab natürlich für mich gewisse Probleme, jedoch verstand es Panther, mir immer das Gefühl zu geben, dass ich gebraucht werde und darauf war ich sehr stolz.

Ein Schiff ist wie ein rohes Ei, es sieht relativ solide aus und trotzdem kann die Nachlässigkeit oder ein grober Fehler eines einzelnen Mannschaftsmitgliedes zur Katastrophe führen. Das bedingt eine gut ausgebildete und absolut zuverlässige Mannschaft. Wenn man jung ist, blödeln man gerne etwas herum und nimmt eine Anweisung oder einen Befehl nicht so ernst. Doch bald lernt man, anhand eines in der Schiffsschraube verwickelten Ankertaues oder eines verbogenen Geländers, die Sache ernst zu nehmen. Gerade aus diesen kleinen Zwischenfällen lernt man sehr viel. Praktisch nach jeder Fahrt, wenn die Gäste fort sind, setzten wir uns mit dem Kapitän zusammen und besprechen, was gut war und die Fehler jedes Einzelnen. Es braucht viel Ausdauer, Zuverlässigkeit und Kameradschaftsgeist, um bei der Mannschaft zu sein. Wer diese Eigenschaften noch nicht hat, der lernt sie, oder er ist nicht lange dabei. Panther, unser Kapitän,

ist streng, aber sehr kameradschaftlich und gerecht. Wenn einer einen Blödsinn macht, kann er sich oft sehr aufregen, so dass man ganz klein wird. In einer kritischen oder sogar gefährlichen Situation bleibt er immer die Ruhe selber, was sehr ansteckend wirkt.

Wenn einer von uns irgendwelche Probleme hat, setzt sich Panther voll für ihn ein. Er hat sehr gute Beziehungen, bis in die Kantonalen Behörden, und weiss diese auch im richtigen Moment zu nutzen. In diesem Sommer zum Beispiel hat er zwei Mannschaftskollegen eine Lehrstelle besorgt, dem einen sogar in einem Staatlichen Betrieb. Wenn einem von uns irgend ein Unrecht geschieht, so kann er bis aufs Messer für ihn kämpfen.

Am 13. August 1974 hatten wir an unserem 50-jährigen Dieselmotor einen Kurbelwellenbruch und das Schwungrad machte sich selbständig. Nach diesem Ereignis sah es anfangs böse aus für das Weiterleben unseres Benz-Motors. Doch Panther stellte die halbe Welt auf den Kopf, um den Motor zu retten. Mit tatkräftiger und auch finanzieller Unterstützung aus Bern und aus Winterthur wurde der Motor schliesslich doch gerettet. Und genau ein Jahr darauf konnte der gute alte Täggenlibock mit dem in Panthers Werkstatt mit der neuen Kurbelwelle ausgerüsteten Motor wieder in See stechen.


Doch unsere Freude war kurz, zwei Monate später wurde das Schiff bei Nacht und Nebel angebohrt und auf Grund gesetzt. Für die Mannschaft war das eine böse Enttäuschung. Kaum waren wir wieder eingespielt gab es diesen Unterbruch, diesmal für zwei Jahre. Der finanzielle Aufwand war gross, aber auch dieses Mal gelang es uns mit der tatkräftigen und finanziellen Unterstützung des Vereins der Täggenlibockfreunde, und natürlich auch Dank des unermüdlischen Einsatzes von Panther, das Schiff zu retten. Vieles am Schiff wurde verbessert und 5 automatische und eine manuelle Pumpe eingebaut. Im Moment basteln wir noch an einer Alarmanlage herum. Zukünftige Saboteure werden es nicht mehr so leicht haben.

Nach dreijährigem Unterbruch habe auch ich meinen Dienst auf dem Täggenlibock wieder aufgenommen. Ich habe in der Zwischenzeit meine Lehre in Bern abgeschlossen und konnte mir dieses Frühjahr sogar einen Sportwagen leisten. Seit diesem Frühjahr komme ich wieder re-

gelmässig jedes Wochenende auf das Schiff und versehe meinen Posten als Erster Offizier. Auch habe ich noch einen jüngeren Freund mitgebracht, welcher nun als Schiffsjunge, und bereits bald als Matrose, mit Begeisterung mitarbeitet. Wenn wir auf dem Schiff sind, brauchen wir kein Geld, lernen etwas und haben erst noch den Plausch dabei. Nebst vielem Anderem haben wir die Möglichkeit, das Motorbootfahren und das Schnorchel- und Gerätetauchen zu erlernen.

Für die Gestaltung einer sinnvollen Freizeitbeschäftigung ist der Täggelibock ein ideales Objekt. Deshalb wollen wir hoffen, dass er noch viele Jahre besteht und uns die Mitglieder des Vereins der Täggelibockfreunde auch weiterhin ihre finanzielle Unterstützung zukommen lassen. Denn, obschon wir alle, inklusive des Kapitäns, unsere Arbeit ehrenamtlich ausführen, kostet doch der Unterhalt des Schiffes, und alles was dazu gehört, jährlich sehr viel Geld. Deshalb geben wir uns bei den Vereinsfahrten immer ganz besonders Mühe, damit unsere Mitglieder eine angenehme Fahrt haben.

Ruedi Wegmann "Surri"



2970 m Top Favorit «Piz Gloria» 10000 ft

Schilthorn Mürren

Direktion Schilthornbahn
3800 Interlaken Tel. 036 22 62 44

