

Ausgabe
Nr. 1-2017

INFO

JAGSTTALBAHN



Editorial..... 3
 Termine..... 4
 Wagen 113.....5
 Aktuelles vom Gleisbau.....6
 VB403 zieht um!.....8
 Hauptuntersuchung Lok 22-02..... 10
 Fahrzeugtransporte..... 11
 Planung der Schmalspurbahn..... 12
 Lädle - Bestellschein..... 14
 Beitrittserklärung..... 15



INFO Jagsttalbahn ist das offizielle Organ der Jagsttalbahnfreunde e.V.

Bankverbindung: Volksbank Hohenlohe
 BIC: GENODE51VHL
 IBAN: DE74 6209 1800 0008 9500 08

Herausgeber: Jagsttalbahnfreunde e.V.
 Sitz: Bahnhofstraße 8
 74677 Dörzbach
 Fax: 07937-802721
 eMail: post@jagsttalbahn.de
 Aktuelles unter: www.jagsttalbahn.de
 Redaktion: Stefan Haag
 Layout: Stefan Haag
 Druck: SO geht DRUCK heute

Ausgabe: Nr. 1-2017
 März 2017
 Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Titel: Wagen 113 am Bahnsteig
 (Bild: Stefan Haag)

Das INFO erscheint 3x jährlich und ist kostenlos.



Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

seit unserer Weihnachtsbauwoche, die zwischen den Jahren stattfand, liegt das Gleis 1 bis zum Bahnübergang Max-Planck-Straße auf Endhöhe und Endlage! Damit sind die Gleise 1 und 4 endgültig fertiggestellt. Unser kompletter Schottervorrat ist aufgebraucht und muss im Januar wieder ergänzt werden. Dann kann es in Abhängigkeit von der Witterung mit Gleis 2 und 3 weitergehen.

Zwischendurch musste die Werkstatt die Lok 22-03, Stoppelhopser, winterfest machen. Die Kühlwasservorwärmung war kaputt gegangen. Damit der großvolumige Motor im Winter leichter gestartet werden kann, ist diese Vorwärmung sehr nützlich.

Die Arbeiten an Lok 22-02 und am Sommerwagen 113 wurden auch fortgesetzt. Lesen Sie dazu in diesem Info.

Die von mir im letzten Editorial angekündigten Freischneideaktionen auf der Trasse in Richtung Klepsau haben im Januar begonnen. Da der Landkreis Hohenlohe sein Abfallkonzept überarbeitet hat, gibt es in Dörzbach keine Möglichkeit mehr, Schnittgut anzuliefern. Die nächste Anlieferstelle befindet sich in Krautheim. Damit stellte sich für uns die Frage, was wir mit dem anfallenden Material tun. Nach einigem Überlegen und Nachfragen haben wir jetzt die Lösung gefunden. Nobert Hirsch vom Heuhotel besitzt einen Häcksler und kann die Hackschnitzel für seine Heizung gebrauchen. Oft liegt die Lösung so nah, man muss sie nur finden. Damit können wir im Januar und Februar noch aktiv werden.

Seit September verschickt unser Schriftführer Stefan Haag wöchentliche Arbeitsberichte über eine Mailingliste. Damit haben wir die Möglichkeit ganz aktuell über den Stand der Arbeiten zu informieren. Wir haben dafür viele positive Rückmeldungen erhalten. Wenn auch Sie Interesse an diesen Informationen haben, dann senden Sie uns Ihre e-mail Adresse an post@jagsttalbahn.de. Gerne nehmen wir Sie in diese Mailingliste auf.

Es geht voran! Helfen Sie mit! Sie sind immer in Dörzbach herzlich willkommen.

Bis bald in Dörzbach
Frieder Strohm
Vorsitzender

Bahnhofstage in Dörzbach

Am 27. und 28.05.2017 (Jagsttal Wiesen Wanderung), am 16.07.2017 und am 10.09.2017 (Tag des offenen Denkmals) finden in Dörzbach Bahnhofstage statt. Das Bahnhofsgebäude und der Lokschuppen sind von 13 bis 17 Uhr zur Besichtigung geöffnet. Um 14 Uhr, 15 Uhr und um 16 Uhr bieten wir Führungen an. Im Stationsgebäude gibt es Kaffee, Kuchen und kalte Getränke. Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Mitgliederversammlung

Die diesjährige Mitgliederversammlung findet am 17.06.2017 in Krautheim statt.

2. Schöntaler Gartenbahnfest

Mit Volldampf "Rund um das Stationsgebäude" in Kloster Schöntal am 5. und 6. August.

Arbeitseinsätze

An (fast) jedem Samstag finden ab 9 Uhr Arbeitseinsätze in Dörzbach statt. Wir freuen uns immer über neue aktive Mitmacher. Unsere Kontaktdaten zur Anmeldung finden Sie im Impressum.

Alle aktuellen Termine finden Sie unter: www.jagsttalbahn.de



NEU!

Großflächen-Werbe-Mietsysteme

zu super Konditionen

für Ihre nächste Veranstaltung

wir beraten Sie gerne

Tel. 0 79 48 / 6 47



design|werbung|druck

Innovative Print-Lösungen

**Produktvielfalt und Flexibilität
sind unsere Stärken!**

- Offsetdruck • Digitaldruck • Stanzarbeiten
- Personalisierung • Großformatdruck • Fahnen • Banner
- Roll-Up • wir bieten Ihnen alles rund ums Thema Print.

Auch Kleinstauflagen ab 1 Stück lassen sich problemlos realisieren!

www.ode-online.de

Arbeiten am Wagen 113

Am Sommerwagen 113, mit dem zusammen mit Diesellok 22-02 der Fahrbetrieb eröffnet werden soll, schreiten die Arbeiten voran.

Inzwischen konnten die Arbeiten an der Elektrik abgeschlossen werden. Der Wagen hat eine durchgehende Leitung erhalten, die an den Wagenden über „Fabeg“-Dosen mit der Lok oder weiteren Wagen verbunden werden kann. Von dieser Leitung zweigt der Anschluss für die Wagenbeleuchtung ab, an dem abgesichert die vier LED-Leuchten hängen, die für eine gleichmäßige Grundhelligkeit im Wagen sorgen. Alle Leitungen sind in Aluminium-Schutzrohren verlegt. Das Titelbild dieses INFOS zeigt die

Leuchtprobe abends an unserem Bahnsteig in Dörzbach.

Nachdem der Rohrbieger schon im Einsatz war, wurden auch gleich noch die Luftrohre zu den Bremsschläuchen an den Stirnseiten und das Rohr zur Notbremse gebogen, lackiert und montiert.

Nebenbei wurden auch immer wieder kleinere „Baustellen“ am Wagen abgeschlossen. So sind der Boden der Einstiegsbühne und etliche weitere Kleinteile inzwischen fest montiert. Der Boden im Fahrzeuginnern folgt nach Fertigstellung von Bremsanlage und Drehgestellen.

Stefan Haag

Montage der Leerrohre
(Bild: Christian Schmidt)



Aktuelles vom Gleisbau

Nach dem Gleisbauwochenende Anfang Juli mit den „Furkajungs“ und dem Fertigstellen von Gleis 4 (Abstellgleis) waren wir natürlich seither nicht ganz untätig. Schließlich gibt es da ja noch drei weitere Gleise die auf ihre Fertigstellung warten.

So haben wir ab dem Julibauwochenende kontinuierlich fast jedes Wochenende am Gleis 1 (Hauptgleis) Richtung Bahnübergang Max-Planck-Straße „weitergebastelt“.

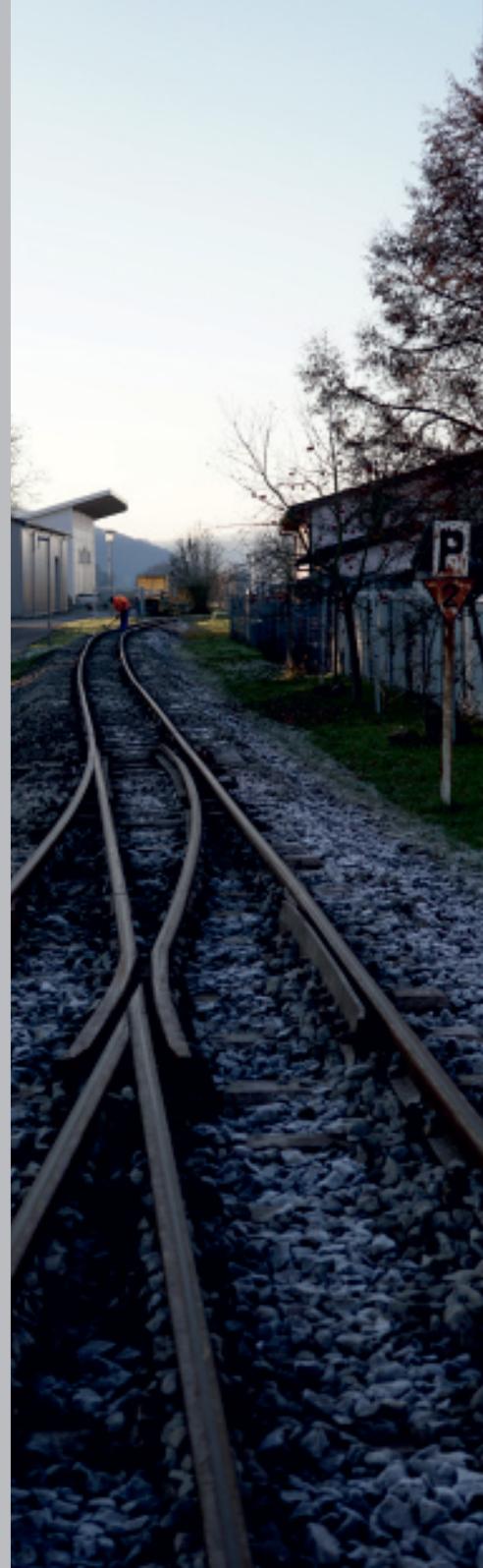
Angefangen wurde mit dem Entfernen von Knicken und Bögen (dem sogenannten Gleisrichten) und anschließend sofortigen Schottern der Ränder um das Gleis in der gerichteten Lage zu halten.



oben: Anheben des Gleises
(Bild: Stefan Haag)

unten: Die Gleisbaustelle am Furka-Bauwochenende (Bild: Christian Schmidt)
rechts: Das fertige Gleis 1 Ende 2016
(Bild: Stefan Haag)





Zwischendurch wurde immer mal wieder (damit es nicht langweilig wird) ein Wagen Schotter auch in der Mitte des Gleises verteilt. Anschließend erfolgte das Nivellieren auf die richtige Höhe und Stopfen mit unserem Stopfaggregat. Dadurch konnte bis zum Oktoberbauwochenende ein Teil von Gleis 1 auf die endgültige Höhe gebracht werden.

Beim 2. Furkabauwochenende Anfang Oktober erfolgte dann Dank sehr vieler fleißiger Hände („Furkajungs“ und Jagsttalbahnfreunde-Vereinsmitglieder - bis zu 20 Mann allein am Samstag!) das Tauschen einiger nicht mehr ganz so guter Schwellen, Richten und Stopfen von Weiche 2 und Gleis 1 (bis zur Weiche 1) in ihrer jeweiligen endgültigen Lage und zusätzlich noch Ausbringen und Verteilen von „a bisserl“ Schotter ab Weiche 1 bis zum Bahnübergang.

Die Weiche 1 und der verbliebene Rest ab der Weiche bis zum Bahnübergang Max-Planck-Straße wurde dann in der traditionellen Weihnachtsbauwoche (immer zwischen Weihnachten und Silvester) auf die endgültige Höhe gebracht. Somit konnten wir, noch rechtzeitig vor dem Jahreswechsel, Gleis 1 fertig stellen.

Langsam aber sicher sieht es wieder nach Eisenbahn aus - richtig schick.

Christian Schmidt

VB403 zieht um!

Für Manche mag es nur "altes Eisen" sein, aber für Andere ist es Kulturgut von unschätzbarem Wert. Die Freude in Asbach war riesengroß, als VB403 bzw. VT301 bzw. T2 wieder an historischer Stelle "gelandet" ist. Die wechselvolle Geschichte kurz erzählt:

Als am 31. Juli 1956 die Ära des Schienenpersonenverkehrs der Rhein-Sieg-Eisenbahn (RSE) (Rheinland Pfalz) zu Ende ging, wurde Dieseltriebwagen T2 - gebaut 1938 von der Waggonfabrik Wismar AG für die Bröhlalbahn (später: RSE) unter der Fabriknummer 21103 in Spurweite 785 mm - am 05. März 1959 von der Deutschen Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (DEBG) für den Einsatz im

Jagsttal (Baden-Württemberg) erworben. Zunächst noch ausgestattet mit einem 130 PS Humboldt-Deutz-Motor und umgespurt auf 750 mm Spurweite wurde er für den Einsatz im Stückgut- und leichten Güterverkehr an einer Fahrzeugseite mit großen Schiebetüren ausgestattet, da man für die Modernisierung des Bahnbetriebes im Jagsttal leistungsfähige und wirtschaftlich zu betreibende Schlepptriebwagen benötigte, die die bisher mitgeführten Stückgutwagen überflüssig machen sollten. Die Sitze wurden hierfür alle entfernt. Am 05.11.1959 hatte er seine Abnahme-Probefahrt für bis zu 100 Tonnen Anhängelast und verkehrte fortan in frischer roter Lackierung als Verbrennungstriebwagen VT301 auf den Gleisen der Jagsttalbahn. Das Fahr-



VB 403 wird in Biringen verladen (Bild: Jens Wilkes)

zeug war zwar relativ schnell (Höchstgeschwindigkeit 55 km/h bei zugelassenen 30 km/h im Jagsttal), kam aber bei großem Güterverkehrsaufkommen mit seinen (nur) zwei angetriebenen Achsen und dem meist zu geringen Reibungsgewicht für den Güterverkehr an seine Grenzen. Darüber hinaus bevorzugte das Personal im alltäglichen Betrieb doch die besser zugänglichen gedeckten Güterwagen. Für VT301 fand sich ab Dezember 1966 unter der Regie der inzwischen neu gegründeten Südwestdeutschen Eisenbahngesellschaft (SWEG) im neu eingerichteten Schülerverkehr und ausgestattet mit gebrauchten Sitzen aus alten Bussen und Triebwagen eine neue Einsatzmöglichkeit. Als im Dezember 1970 nach rund 118.000 km Laufleistung als Triebwagen auf der Jagsttalbahn bei dem Fahrzeug die Antriebsteile und der Motor ausgebaut wurden, ging es am 21. Mai 1971 als Triebwagen-Beiwagen VB403 wieder in den Betriebsdienst. Bis zur vorläufigen Betriebseinstellung am 23. Dezember 1988 war VB403 im Museumsverkehr im Jagsttal eingesetzt. Im Jahre 2002 ging das Fahrzeug als Teil der Sachgesamtheit "Kulturdenkmal Jagsttalbahn" von der SWEG in den Besitz der Jagsttalbahn AG über.

Durch die jahrelange Abstellzeit (zuletzt im Bf Bieringen) ist das Fahrzeug zwar noch von guter Substanz aber dennoch arg restaurierungsbedürftig. In Dörzbach stand VB403 relativ hinten auf der Projektliste, so dass eine Abgabe des Fahrzeugs nach Asbach zweckmäßiger erschien. Durch die gu-

ten Kontakte zwischen den Jagsttalbahnern in Dörzbach und dem RSE-Museum in Asbach konnte ein Verkauf des Fahrzeuges perfekt gemacht werden, so dass VB403 nach 57 Jahren das Jagsttal wieder verlassen und in Asbach eine neue / alte Heimat gefunden hat. 60 Jahre nach Einstellung des Personenverkehrs bei der RSE "landete" das Fahrzeug am 26. November 2016 per Tieflader und Kran wieder auf den Schienen in Asbach. Ohne die Jagsttalbahn wäre das Fahrzeug sicherlich schon lange verschrottet worden. Als Vertreter des Personenverkehrs soll es rollfähig und äußerlich als Triebwagen T2 in Blau mit hellbeigem Fensterband aufgearbeitet werden.

Im Jagsttal verbleiben die anderen ehemaligen RSE-Fahrzeuge VT300, VB400 und VB401 als Vertreter der Dieseltriebwagen mit Beiwagen.

Bei der Bröhltalbahn bzw. Rhein-Sieg-Eisenbahn gab es neben Rollwagen auch Rollbockverkehre. Um den Unterschied beider Bauarten zukünftig in Asbach besser erklären zu können, hat auch Rollbock Nr. 49 - gebaut 1942 von der Maschinenfabrik Esslingen - das Jagsttal in Richtung Asbach verlassen. Nach äußerlicher Aufarbeitung soll auch er auf dem neuen kurzen Gleisstück museal aufgestellt werden. Ein besonderer Dank gilt allen Beteiligten dieser Fahrzeug-Transfers. Weitere Infos unter: www.museum-asbach.de

Jens Wilkes

Hauptuntersuchung Lok 22-02

Im Rahmen der Hauptuntersuchung von Lok 22-02 haben wir, nachdem der Rahmen von der Innenseite bereits frisch lackiert war, nun auch mit der Lackierung der Außenseite begonnen. Dazu wurden auch schon die Sandbehälter und ersten Rohrleitungen wieder montiert. Mit den kalten Temperaturen mussten die Lackierarbeiten unterbrochen werden und können im Frühjahr weitergeführt werden.

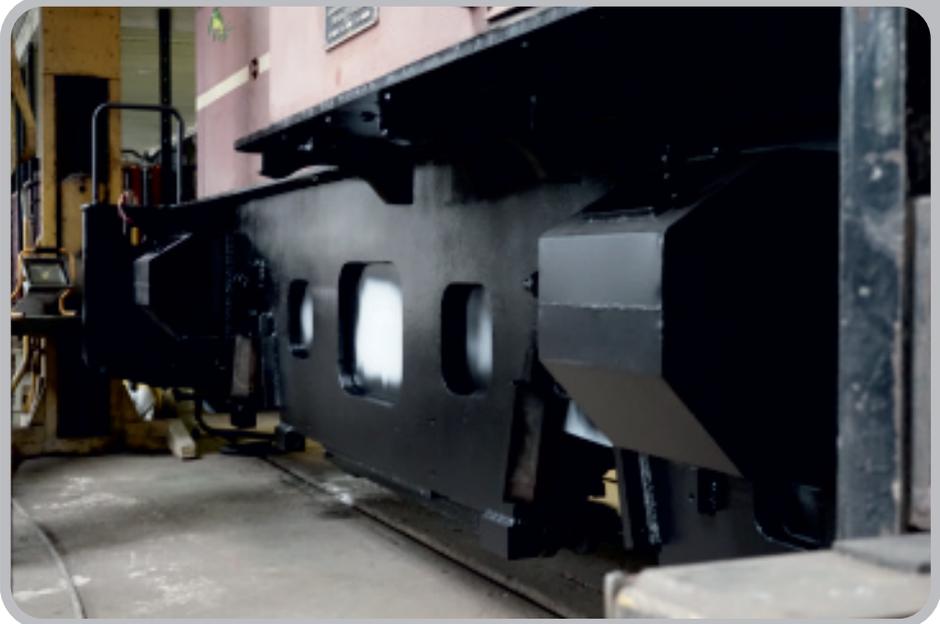
Am Motor konnte inzwischen der Kühlkreislauf nach dem Einbau einer elektrischen Vorwärmung und eines neuen Ablasshahns wieder komplettiert werden und wartet nun auf die Dichtigkeitsprüfung. Die Ölwanne wurde abgenommen, gereinigt und neu gedichtet und das Ventilspiel wurde eingestellt. Außerdem wurden alle Kraftstofffilter erneuert. Bei der ver-

bauten Ölzentrifuge sind wir noch auf der Suche nach passenden Ersatzteilen.

Stefan Haag



oben: Blick von unten auf den Motor mit abgenommener Ölwanne
unten: der frisch lackierte Rahmen
(Bilder: Stefan Haag)



Fahrzeugtransporte

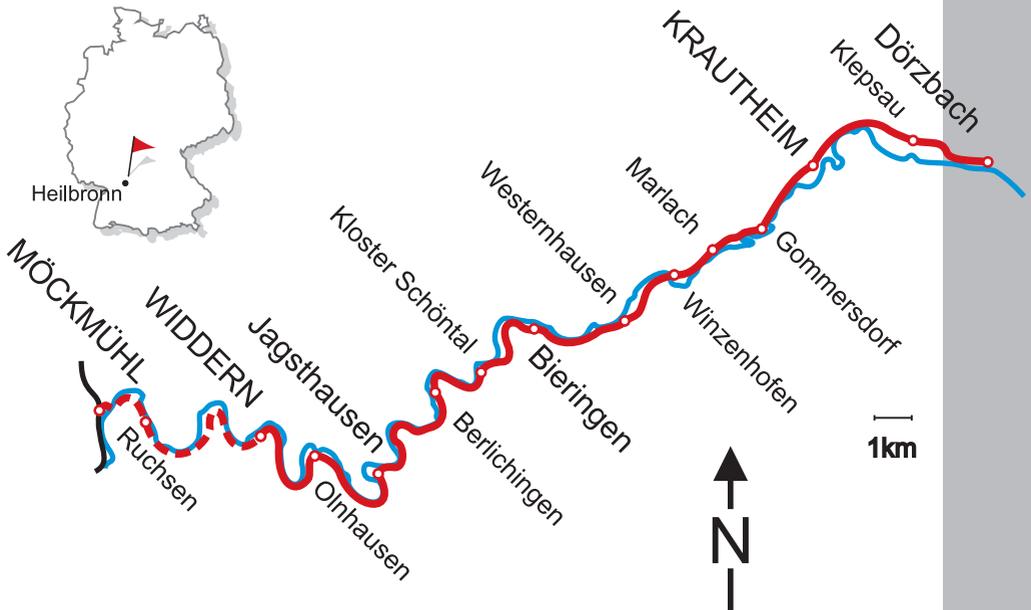
Am 1. Oktober 2016 haben wir, mit tatkräftiger Unterstützung durch das THW Igersheim, die drei seit der Betriebseinstellung 1988 in Klepsau stehenden Güterwagen nach Dörzbach geholt.

Das Vorhaben war lange geplant und im April vorbereitet worden, musste dann aber wegen der Unwetter im Frühsommer verschoben werden. Nun konnten alle drei Wagen (Flachwagen Nr. 168, gedeckter Güterwagen Nr. 106 und Pufferwagen Nr. 160) nacheinander die Reise nach Dörzbach antreten. Vielen Dank an alle Beteiligten für den reibungslosen Ablauf im schwierigen Gelände!



Wagen 106 wird abgeladen
(Bild: Stefan Haag)

Die Strecke



Möckmühl - Widdern 1997 abgebaut

Planung der Schmalspurbahn

Nachdem am 22. Dezember in Dörzbach und schon am 19. Dezember in Berlin 1895 der Vertrag zwischen dem Eisenbahnbaukomitee und Vering & Waechter unterzeichnet worden war, nahm das Berliner Unternehmen die Planung für den Bau der Schmalspurbahn durch das Jagsttal auf. Zuvor galt es aber den noch offenen Beschluss unter § 8 des Vertrages, ob die Schmalspurbahn in Möckmühl oder in Züttlingen den Anschluss an die Staatsbahn haben sollte, zu klären. Einem Zeitungsbericht vom 5. Januar 1896 aus dem in Stuttgart und Ellwangen verlegten „Deutschen Volksblatt“ über die Sitzung des Eisenbahnbaukomitees am 3. Januar in Schöntal unter Leitung von Freiherr von Ellrichshausen ist zu entnehmen, dass sich bis zur Vertragsunterzeichnung „die Stadtgemeinde Möckmühl vollständig ablehnend gegen einen Beitrag“ verhielt. Weiter wird angemerkt: „Erst jetzt, da sie's merkt, dass Züttlingen ernstlich in Betracht kommt, schwingt sie sich zu ganzen 8000 Mark auf.“ Der Artikel endet mit der Bemerkung: „Das Komitee überlässt diese Sache zunächst vollständig der Gesellschaft, aber so viel konnte man aus den Reden vernehmen, dass die Möckmühler (in Anbetracht ihres ablehnenden Verhaltens) nicht gerade viele Freunde für sich haben.“ Die endgültige Entscheidung zu Gunsten Möckmühls sollte aber erst knapp ein Jahr später fixiert werden können. Ungeachtet dieses Umstandes stellte Widdern gemeinsam mit Jagsthausen am 15. Januar 1896 für die württem-

bergischen Gemeinden beim Königlichen Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten, Abteilung für Verkehrsanstalten, den Antrag auf einen Zuschuss des Bahnbaus in Höhe von zirka 250.000 Mark, was ungefähr der Hälfte der entstehenden Kosten pro Kilometer auf württembergischen Gebiet entsprechen sollte. Mit großer Freude werden die württembergischen Jagsttalgemeinden das Antwortschreiben des Königlichen Staatsministers der Finanzen vom 20. März 1896 an die Abteilung für Verkehrsanstalten zur Kenntnis genommen haben. Hierin heißt es, dass „der Unterzeichnete, wenn es das Königliche Ministerium [...] nach näherer Prüfung der Verhältnisse, insbesondere auch der ökonomischen Lage der beteiligten württembergischen Gemeinden für begründet erachtet, den vollen von dem Unternehmer geforderten Zuschuss von 20.000 Mark pro Kilometer auf den Staat zu übernehmen, hiegegen nichts zu erinnern [sei]“. Im grenzüberschreitenden Nebenbahnbau stellte dieser hundertprozentige Staatszuschuss eine einmalige Ausnahme dar. So erhielt beispielsweise die zwischen Württemberg und Bayern ab 1898 von der Westdeutschen Eisenbahn-Gesellschaft in Köln geplante meterspurige Nebenbahn Aalen–Neresheim–Dillingen, die Härtsfeldbahn, von württembergischer Seite nur einen 40-prozentigen Baukostenzuschuss.

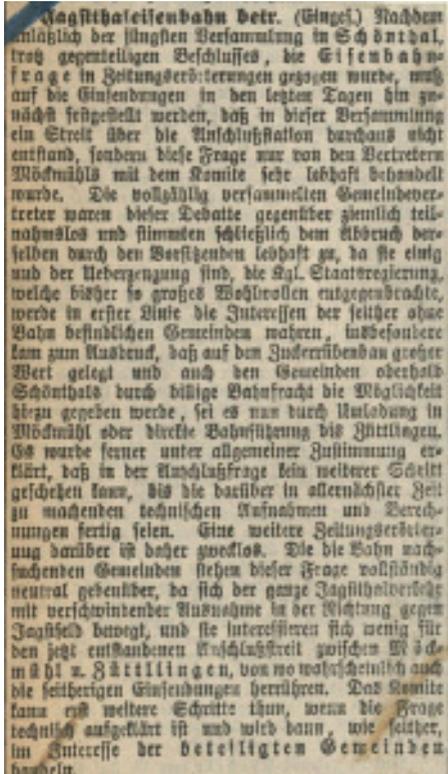
Mit diesem positiven Finanzierungsbescheid aus dem Königreich Württemberg meinte man von Regierungsseite her die Planungen des Bahnbaus

im Jagsttal beschleunigen zu können, doch schon im September 1896 mahnte der Finanzminister die Verkehrsanstalten an, einen aktuellen Sachstandsbericht zum Bau der Jagsttalbahn abzugeben. Hierauf gab die Stadtgemeinde Möckmühl zu Protokoll, dass sie Mitte Dezember 1896 beim Eisenbahnbaukomitee und der Firma Vering & Waechter vor deren neuerlichen Sitzung am 3. Januar 1897 in Schöntal die Streichung des § 8 des Vertrages zu Gunsten des Anschlusses der Jagsttalbahn an die Staatsbahn in Möckmühl statt in Züttlingen beantragt habe. Noch am 15.

Januar 1897 war in der Neckarzeitung zu lesen, dass der „Anschlußstreit“ noch nicht endgültig entschieden werden konnte. Erst im März entschied sich Möckmühl dafür, seinen Beitrag auf 20.000 Mark zu erhöhen und die notwendige Verlegung der Seckachmündung im Zuge des Bahnbaus ausführen zu lassen. Damit konnte Möckmühl die Frage nach dem Streckenanschluss an die normalspurige Hauptbahn für sich entscheiden.

Am 26. April 1897 reichte Vering & Waechter bei der Königlichen Generaldirektion der Staatseisenbahnen mit der Bitte um Prüfung und Vorlage im Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten das Bahnbauprojekt für eine „schmalspurige Stichbahn von Möckmühl nach Dörzbach“ ein. Mitte Juni kam der zuständige Prüfer der Staatseisenbahnen in seinem Gutachten zu diesem Projekt unter anderem zu dem Ergebnis, dass „gegen die Wahl der Spurweite von 0,75 m, deren Anwendung an verschiedenen Stellen, so namentlich bei der Einführung der Bahn in den Bahnhof Möckmühl und bei der Passierung des Orts Berlichingen besondere Vorteile bietet, [...] nichts zu erinnern“ ist.

Mit der Freigabe des Bahnbauprojektes durch die württembergische Verkehrsanstalt galt es nun auf ministerialer Ebene den Staatsvertrag zwischen Württemberg und Baden über den Bau und Betrieb der Jagsttalbahn unterschriftsreif vorzubereiten.



Ausschnitt aus der Neckarzeitung Nr. 11 vom 15. Januar 1897 über den „Anschlußstreit“ der Jagsttalbahn. (Quelle: HSTAS E 57 Bü 136)

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner M.A.

Hiermit bestelle ich:

Anz.	Artikel	Einzelpreis	Gesamtpreis
	Jagsttalbahn-Kalender 2017	5,00 EUR	
	Kartonmodellbausatz Bf. Widdern und Westernhausen (H0)	3,50 EUR	
	Kartonmodellbausatz Bf. Dörzbach (H0)	3,50 EUR	
	Kartonmodellbausatz Bf. Krautheim (H0)	3,50 EUR	
	Jagsttalbahn-Cap (bestickt)	10,00 EUR	
	Jagsttalbahn T-Shirt (Größe S, M, L, XL, XXL)	14,50 EUR	
	Jagsttalbahntasse (Motiv Krokodil)	3,00 EUR	
	Jagsttalbahntasse (Motiv Kunigunde)	3,00 EUR	
	DVD "Volldampf auf der Jagsttalbahn"	15,95 EUR	
	An den Ufern der Jagst (Buch)	10,00 EUR	
	25 Jahre Jagsttalbahnfreunde e.V. (Broschüre)	5,00 EUR	
	Schmalspurbahn-Landschaft Deutschland (Buch)	14,90 EUR	
	Porto und Verpackung		4,95 EUR
	Summe		

Name _____

Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ, Ort _____

Datum, Unterschrift _____

Bitte per Post an: Jagsttalbahnfreunde e.V.
 Bahnhofstraße 8
 74677 Dörzbach

Nach Bestelleingang erhalten Sie eine Rechnung, deren Betrag Sie bitte auf unser dort angegebenes Konto einzahlen. Nach Zahlungseingang wird Ihnen die Ware innerhalb von ca. 2 Wochen zugesendet.

Hiermit trete ich dem Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. in Dörzbach bei. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt (Stand 06/16) 38 Euro für Einzelmitglieder, 110 Euro für juristische Personen, 6 Euro für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre, Schüler und Studenten (auf Nachweis).

Name, Vorname: _____

Straße, Nr.: _____

PLZ, Ort: _____

Geburtsdatum: _____

Beruf: _____

E-Mail: _____

Als Spende erhöhe ich meinen jährlichen Mitgliedsbeitrag um _____ Euro.

Ort, Datum _____

Unterschrift des Beitretenden/

Erziehungsberechtigten: _____

SEPA-Lastschriftmandat - wiederkehrende Zahlungen

Ich ermächtige den Verein Jagsttalbahnfreunde e.V., den Mitgliedsbeitrag von meinem Konto mittels SEPA-Basis-Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen.

Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrags verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber (Name, Vorname): _____

Kreditinstitut: _____

BIC: _____

IBAN: _____

Ort, Datum: _____

Unterschrift: _____

Zahlungsempfänger (Gläubiger):

Jagsttalbahnfreunde e.V.

Bahnhofstraße 8

74677 Dörzbach

Gläubiger-Identifikationsnummer:

DE52MGB00000076827

Genießen in „Duka's Bahnhof“



Duka's Bahnhof

Regional und saisonal trifft international. Damit haben Dukatagijn Seifitaj (30) und sein Team im Jagsthausener Restaurant Ochsen ihre Gäste überzeugt. Kein Zweifel: Wenn „Duka“, wie ihn viele Gäste nennen, am 1. März „Duka's Bahnhof“ in Kloster Schöntal eröffnet, wird er nicht nur die Radfahrer, sondern auch viele andere Gäste mit seiner Kochkunst begeistern: Er bereitet alles frisch mit regionalen Produkten zu, aber das steht für ihn nicht im Widerspruch zum guten Preis-Leistungs-Verhältnis. Dazu kommt: Er hat Charme und Witz, ist ein rundum perfekter Gastgeber, für den der Gast an erster Stelle steht.

Im Kosovo geboren, in Ilfeld aufgewachsen, absolvierte er seine Kochausbildung im Heilbronner Insel Hotel. Seine Wanderjahre führten ihn nach Dubai ins Jumeirah Beach Hotel und ins Jumeirah Mina a Salam (Junior Sous Chef). Es folgten Stationen als stellvertretender Küchenchef im La Signora Moro, im Parkcafé und

Musikhalle Ludwigsburg sowie im Bergfried Hotel Larnersbach (Tirol). Als Küchenchef überzeugte er in Stuttgart „Im schönsten Wiesengrunde“ und im Theater Haus und Neuer Pfefferer. Bevor sich „Duka“ 2015 im „Ochsen“ selbstständig machte, war er Chefkoch im Roten Schloss in Jagsthausen.

In Kloster Schöntal kann „Duka“ im großen Biergarten vor dem ehemaligen Bahnhof bis zu 150 Gäste verwöhnen, 48 im renovierten Bahnhof. Für regnerische Tage steht ein Zelt bereit: Radfahrer mit wenig Zeit werden in der Grillnische bedient.

Kontakt

- Duka's Bahnhof
- Großer Garten 14
- 74214 Schöntal
- Tel 07943 9449644*
- mail@dukas-bahnhof.de
- www.dukas-bahnhof.de
- *ab dem 15.02.2017

