

Ausgabe  
Nr. 1-2018

# INFO

## JAGSTTALBAHN



Editorial..... 3  
 Termine..... 4  
 Wagentausch mit dem Öchsle..... 5  
 Gleisbau im Herbst 2017..... 6  
 Wagen 371..... 8  
 Hauptuntersuchung Lok 22-02..... 10  
 Aus der Geschichte - Planung der Schmalspurbahn..... 11  
 Lädle - Bestellschein..... 14  
 Beitrittserklärung..... 15



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

Bankverbindung: Volksbank Hohenlohe  
 BIC: GENODES1VHL  
 IBAN: DE74 6209 1800 0008 9500 08

Herausgeber: Jagsttalbahnfreunde e.V.

Sitz: Bahnhofstraße 8  
 74677 Dörzbach

Ausgabe: Nr. 1-2018  
 März 2018

Fax: 07937-802721  
 eMail: post@jagsttalbahn.de

Auflage: 2500 Exemplare

Aktuelles unter: www.jagsttalbahn.de

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Redaktion: Stefan Haag

Layout: Stefan Haag

Druck: SO geht DRUCK heute

Titel: Unser Schotterwagen  
 (Bild: Stefan Haag)

Das INFO erscheint 3x jährlich und ist kostenlos.



### **Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,**

ich wünsche Ihnen Allen und uns ein gutes, erfolgreiches und friedliches Jahr 2018, ebenso viel Freude und Erfolg bei unserem gemeinsamen Vorhaben, einer fahrenden Jagsttalbahn.

Nachdem Sie in den letzten beiden Infos von Stefan Haag und Volker Elgner begrüßt worden sind, bin ich wieder einmal an der Reihe.

Zum Jahresende 2018 jährt sich zum dreißigsten Mal die Einstellung des Fahrbetriebes auf der Jagsttalbahn. Kein Zug bewegte sich seither mehr auf den Gleisen. Trotzdem ist die Erinnerung bei all denen, die noch mit der Jagsttalbahn gefahren sind, sehr lebendig. Wir sind jetzt wieder an einen Punkt, an dem wir Licht am Ende des Tunnels sehen. Gerne würde ich einen konkreten Termin für die erste Fahrt in unserem Bahnhof nennen, aber noch ist nicht genau abzusehen, wie schnell

wir alle noch anstehenden Arbeiten erledigen können und die Aufsichtsbehörden das noch offene Genehmigungsverfahren bearbeiten werden.

Damit sind wir beim aktuellen Stand unserer Aktivitäten. Die Hauptuntersuchung der Diesellok befindet sich auf der Zielgeraden. Wenn die Achsen dieses Frühjahr montiert werden, wird der Hebestand frei. Den brauchen wir zum Anheben des Sommerwagens 113 um noch einige Arbeiten an dessen Bremsanlage und Drehgestellen durchzuführen. Im Gleisbau tauschen wir gerade die Schwellen der letzten zwei Weichen und daran anschließend ein kurzes Stück altes Gleis vor dem Lokschuppen.

Das erste Etappenziel ist erkennbar.

Den Freischnitt der Strecke bis zum Bahnhof Klepsau haben wir im Dezember durchgeführt und abgeschlossen. Das ist als vorbereitende Maßnahme für den Weiterbau der Strecke Richtung Krautheim zu betrachten.

Ich bedanke mich bei allen, die uns schon so lange die Treue halten und die Hoffnung nicht aufgegeben haben und freue mich schon heute auf die Jungfernfahrt mit Ihnen. Besuchen Sie uns doch zum nächsten Bahnhofstag am 26. und 27. Mai 2018 von 13 bis 17 Uhr in Dörzbach. Machen Sie sich selbst vor Ort ein Bild der Fortschritte.

Herzliche Grüße aus Dörzbach

Ihr Frieder Strohm

### **Faszination Modellbahn Sinsheim**

Vom 9. - 11. März 2018 sind wir auf der Faszination Modellbahn in Sinsheim mit einem Stand vertreten. Wie in den vergangenen Jahren wird es aktuelle Informationen aus erster Hand, das Jagsttalbahn-Lädle und unsere "Ausstellungsanlage" mit einigen Modellen von Jagsttalbahn-Fahrzeugen geben.

### **Bahnhofstage in Dörzbach**

Am 26. und 27.05.2018 (Jagsttal Wießen Wanderung), am 15.07.2018 und am 09.09.2018 (Tag des offenen Denkmals) finden im kommenden Jahr 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 Mitgliederversammlung 2018 wird am 9. Juni um 15 Uhr im Bahnhof Dörzbach stattfinden. Die Einladung wird mit dem nächsten INFO Jagsttalbahn an alle Mitglieder verschickt. Die Mitgliederversammlung ist nicht öffentlich.

### **Gartenbahnfest Kloster Schöntal**

Am 4. und 5. August geht es auf 5-Zoll Gleisen mit Volldampf "Rund um das Stationsgebäude" in Kloster Schöntal.

### **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](http://www.jagsttalbahn.de)



## Wagentausch mit dem Öchsle

Am Donnerstag, 7. September konnten wir eine Neuerwerbung in Dörzbach begrüßen. Von der Öchsle-Museumsbahn haben wir einen Schotterwagen erworben, der uns künftig beim Gleisbau, insbesondere wenn es auf die Strecke Richtung Klepsau geht, das Einschottern wesentlich erleichtern wird. Bevor der Wagen eingesetzt werden kann, muss erst eine Hauptuntersuchung durchgeführt werden. Erste Reinigungsarbeiten am Fahrzeug sind bereits erfolgt, der Rest wird folgen, wenn in der Werkstatt Kapazitäten frei sind.

Unser neuer Schotterwagen steht auf den Gleisen in Dörzbach, während M-D 2 auf dem Tieflader nach Ochsenhausen abgesetzt wird.

Bild: Wolfram Berner

Gleichzeitig mit der Ankunft des neuen Fahrzeugs hat uns leider ein Fahrzeug verlassen. Der Württemberger Personenwagen M-D 2 hat nach 50 Jahren im Jagsttal im Tausch Dörzbach verlassen und soll beim Öchsle restauriert werden. Der Wagen ist in einem vergleichsweise schlechten Zustand, insbesondere das Dach ist stark beschädigt. Da wir in absehbarer Zeit (wir haben ja noch zwei weitere Württemberger Wagen) nicht alle Fahrzeuge restaurieren können und außerdem nicht über die Möglichkeit verfügen, das Fahrzeug unter Dach abzustellen, haben wir uns schweren Herzens von dem Fahrzeug getrennt. Diese Entscheidung ist uns allen nicht leicht gefallen, gehört doch der Wagen zu der klassischen "Schülerzug-Garnitur" die viele Dörzbacher mit ihrer Kindheit verbinden.



## Gleisbau im Herbst 2017

Nachdem wir im August die Schwellen an unserer DKW gewechselt hatten, haben wir uns über Gleis 2 weiter Richtung Lokschuppen vorgearbeitet.

Das Gleis wurde auf seine endgültige Höhe angehoben, geschottert und gestopft. Außerdem wurden „nebenher“ noch drei Schwellen an den Weichen 1 und 2 gewechselt. Die Weichen, die wir vom Rasenden Roland auf Rügen übernommen haben, sind eigentlich auf Stahlschwellen aufgebaut. Nach dem Weichenende haben wir aber noch zwei durchgehende Holzschwellen eingefügt, da wir keine passenden Stahlschwellen zur Verfügung haben.

Im Oktober haben wir im Rahmen unseres zweiten „Furka-Bauwochenendes“ mit einigen Aktiven der Sektion Rhein Neckar der Dampfbahn Furka Bergstrecke die Schwellen an der ersten der vier Weichen vor dem Lokschuppen getauscht. Im Vergleich zur DKW geht es hier viel enger zu. Vier Weichen sind auf engstem Raum verbaut, so dass es manchmal nicht ganz einfach ist, die teilweise über drei Meter langen Schwellen unter den Schienen einzufädeln.

Zwischen Weihnachten und Silvester haben wir wieder unsere traditionelle Weihnachts-Bauwoche durchgeführt. Im Gleisbau wurden Schwellen an der nächsten Weiche im Gleis 2 vor dem Lokschuppen gewechselt. Am ersten Tag haben wir 4 Schwellen geschafft und den Stellbock der Weiche an ei-



Stopfen von Gleis 2 (Bild: Cedric Wirbs)  
Schwellentausch (Bild: Stefan Haag)



nem neuen Trageisen montiert. In den folgenden Tagen ging es mit dem Schwellentausch weiter, außerdem wurde die Verbindung zwischen Gleis 1 und Gleis 2 eingeschottert, angehoben und gestopft.

Um die langen Schwellen am Weichenende herausheben zu können, musste auch eine der äußeren Schienen ausgebaut werden, da seitlich nicht genug Platz bis zum nächsten Gleis ist. Bis Silvester waren alle Schwellen der Weiche gewechselt und die Weiche ausgerichtet, eingeschottert und gestopft. Die Bereiche, die sich nicht mit der Stopfmaschine stopfen lassen, mussten von Hand mit dem Kraftstopfer gestopft werden. Anschließend wurden die Schwellenfächer wieder mit Schotter aufgefüllt.

Nun (Stand Januar 2018) fehlen "nur" noch zwei Weichen vor dem Lokschuppen bis alle Weichenschwellen getauscht sind. Ansonsten sind beim Gleisbau im Bahnhof Dörzbach noch das kurze Gleisstück im Gleis 2 vor dem Lokschuppen zu erneuern und Gleis 3 muss noch etwas angehoben und gestopft werden. Anschließend kommen nur noch „Kleinigkeiten“ wie das Anlegen der Randwege, setzen von Grenzzeichen und so weiter, bevor es an die Abnahme der Gleisanlagen gehen kann.

Stefan Haag



**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](http://www.ode-online.de)**

## Arbeiten am Wagen 371

Nach der Montage der Blechverkleidung im Spätsommer wurden die noch fehlenden Deck- und Abschlussleisten montiert und alle Spalten mit Dichtmasse versiegelt. Die Deckleisten sind mit Messing-Schlitzschrauben angeschraubt. Das heißt, bei jeder einzelnen Schraube vorbohren und die Schraube vorsichtig von Hand in das Eichenholz des Aufbaus drehen. In Summe sind über 600 solcher Schrauben in verschiedenen Größen im Aufbau verbaut.

Anschließend wurden das Dach, der Rahmen und die Tür- und Fensteröffnungen sorgfältig abgeklebt, der Wagenkasten noch einmal gereinigt und anschließend am Stück noch einmal mit einer Schicht Decklack versehen. Auf Grund der fortgeschrittenen Jahreszeit hatten wir hierbei mit einbrechender Dunkelheit, unserer nicht ganz

so hellen Lokschuppenbeleuchtung und sinkenden Temperaturen zu kämpfen. So zeigte sich das Ergebnis beim „Auspacken“ des Wagens am nächsten Wochenende dann auch nicht ganz perfekt. Nach ein paar Tagen im Einsatz wird das aber wohl kaum noch groß auffallen.

Im Innern des Wagens wurde inzwischen der Rest der Innenverkleidung montiert. Sie besteht aus einzelnen Sperrholzplatten, die durch unseren Schreiner einzeln auf Maß neu angefertigt wurden. Die originalen Platten waren irgendwann teilweise durch eher hässliche Hartfaserplatten ersetzt worden.

Barwagen 371 in seiner endgültigen Lackierung, noch fehlen die Anschriften  
(Bild: Stefan Haag)



An den Fenstern wurden die Filzdichtungen eingebaut. Für die zwölf Fenster ergibt das fast 90 Meter 16 mm breite Filzstreifen. Die typischen rahmenlosen Schweizer Versenkfenster ruhen auf einem Scherenmechanismus, der das Gewicht der Scheiben beim Öffnen und Schließen der Fenster mit einer kräftigen Feder ausgleicht. Die Fensterscheren wurden gereinigt, zum Korrosionsschutz lackiert und anschließend wieder eingebaut. Nun stehen der Einbau der eigentlichen Fenster und der Fensterrahmen auf der Innenseite an. Die Fensterrahmen sind allerdings teilweise in einem so schlechtem Zustand, dass wir neue anfertigen müssen. Dieser Schritt wird daher noch ein paar Monate in Anspruch nehmen.

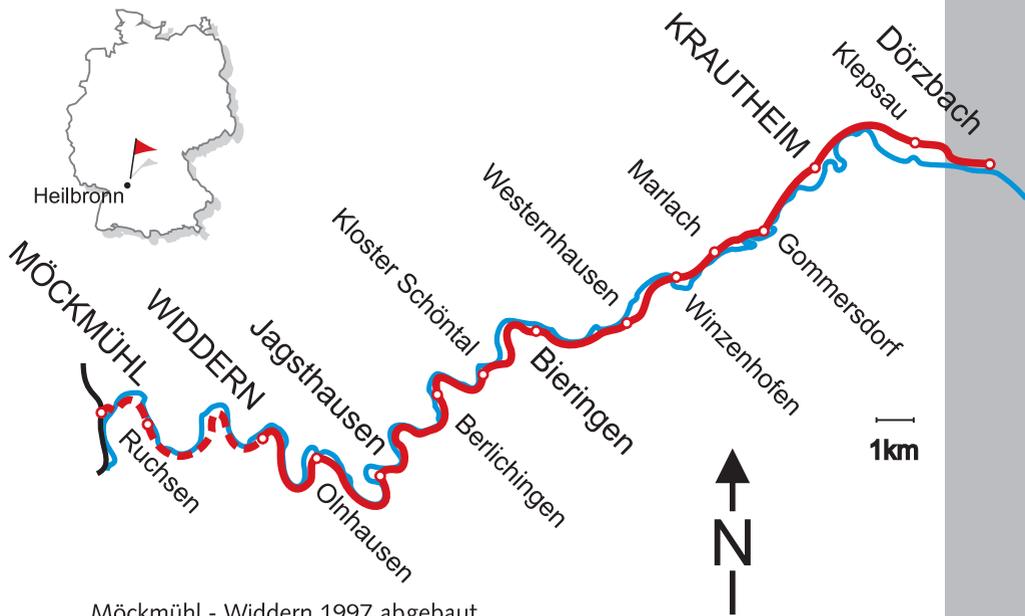
macht Fortschritte, inzwischen ist die vierte von sieben in Arbeit.

Außen am Wagen läuft momentan die Erstellung eines neuen Bodens für die Einstiegsbühnen. Der Unterbau dafür wurde bereits angefertigt. Außerdem wurde mit der Aufarbeitung der Schiebetüren für die Stirnseiten begonnen. Nach und nach wird das Fahrzeug wieder dicht und wetterfest. Wenn alles klappt, können wir den Wagen bald auch mal wieder im Freien präsentieren.

Stefan Haag

Auch die Aufarbeitung der Sitzbänke

## Die Strecke



Möckmühl - Widdern 1997 abgebaut

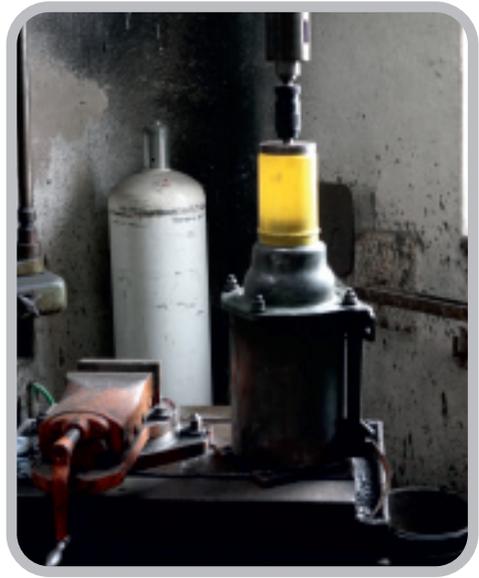
## Hauptuntersuchung Lok 22-02

Wie schon im Editorial zu lesen war, nähert sich die Hauptuntersuchung von Lok 22-02 ihrem Ende.

Für die Druckluftanlage der Lok sind nach und nach die Ersatzteile eingetroffen. Die Bremszylinder wurden gereinigt und neue Dichtungen an den Kolben eingebaut. Die Rückstellung der Bremszylinder erfolgt mittels einer Feder zwischen Kolben und Bremszylinderdeckel. Da die Feder vorgespannt werden muss, haben wir uns zur Montage der Deckel eine einfache Vorrichtung gebaut. Sie besteht aus einer ausgedienten Fettdose und kann in unsere Radialbohrmaschine eingespannt werden. Mit dem Bohrvorschub lässt sich der Deckel dann ganz bequem von Hand auf den Bremszylinder drücken und festschrauben. Anschließend erhielten die Bremszylinder noch eine neue schützende Lackschicht.

Schwieriger war da schon der Einbau der vier Bremszylinder (einer für jedes Rad) in die Lok. Die Bremszylinder müssen in eine Öffnung im Rahmen eingefädelt und dann von unten an das Deckblech des Rahmens geschraubt werden. Zwischen Rahmen und Bremszylinder bleibt dabei sehr wenig Platz, so dass ein ganzes Sortiment an Schraubenschlüsseln und Ratschen benötigt wurde, um die Bremszylinder festzuschrauben.

Die diversen Ventile der Lok hatten wir zur Aufarbeitung in das Bremsenwerk der Deutschen Bahn nach Fulda ge-



schickt. Auch sie konnten nach ihrer Rückkehr wieder eingebaut werden. Anschließend erfolgte ein Dichtigkeits-test der Druckluftanlage, bei dem noch an der ein oder anderen Stelle eine Verschraubung nachgezogen oder eine Dichtung getauscht werden musste. Da an der Lok fast alle Funktionen, sogar die Scheibenwischantriebe (geföhlt alles außer der Beleuchtung), pneumatisch ausgeführt sind, gibt es jede Menge potentiell undichte Stellen...

Ebenfalls fast abgeschlossen sind die Arbeiten an der Elektrik, auch die Beleuchtung ist wieder funktionsfähig. Demnächst kann dann ein Probelauf des Motors stattfinden. Wenn dabei keine Probleme und Undichtigkeiten mehr auftreten, kann die Lok eingechst und in Betrieb gesetzt werden.

Stefan Haag

## Planung der Schmalspurbahn

Die intensiven und langen Verhandlungen bei der Planung der schmalspurigen Privatbahn seit 1895 sollten sich knapp vier Jahre später für Vering & Waechter und die agierenden Jagsttalgemeinden auszahlen. Denn mit der Erteilung der „Konzession zum Bau und Betrieb einer schmalspurigen Nebenbahn von Möckmühl nach Dörzbach“ im Januar 1899 wurde endgültig die gesetzliche Grundlage für die Jagsttalbahn geschaffen. Aus der 26 Paragraphen umfassenden Konzession soll daher auszugsweise zitiert werden:

„In Gemäßigkeit der Allerhöchsten Erschließung Seiner Majestät des Königs von Württemberg vom 30. Dezember 1898 und Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs von Baden vom 6. Dezember 1898 wird auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen beider Staaten dem aus

- der Mitteldeutschen Kreditbank zu Berlin und Frankfurt am Main,
- dem wirklichen Geheimen Rat Baron Moriz von Cohn in Dessau und
- der Firma Vering & Waechter in Berlin

bestehenden Unternehmer-Konsortium die Konzession für den Bau und Betrieb einer Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten und mit Dampf oder elektrischer Kraft zu betreibenden Nebeneisenbahn von Möckmühl nach Dörzbach mit folgenden Rechten und Verbindlichkeiten erteilt:

- § 1. Die Unternehmer sind den bestehenden wie künftig ergehenden Reichs- und Landesgesetzen unterworfen. Die Bestimmungen des von Württemberg und Baden unter dem 10. Februar 1898 abgeschlossenen Staatsvertrages gelten den Unternehmern gegenüber als Konzessionsbedingungen.
- § 2. Für die gesamte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung ist ein Vorstand zu bestellen, der für die Geschäftsführung, soweit sie der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, den Aufsichtsbehörden verantwortlich ist. Die Wahl dieses Vorstandes bedarf der Bestätigung der Staatsaufsichtsbehörden. Er hat seinen Sitz in einem im Königreich Württemberg gelegenen Ort zu nehmen.
- § 3. Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 [...] und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maßgebend.
- § 4. Die Bahn ist von Möckmühl über Ruchsen, Widdern, Olnhäusen, Jagsthausen, Berlichingen, Schöntal, Bieringen, Westernhausen, Winzenhofen, Marlach, Gomersdorf, Krautheim und Klepsau nach Dörzbach zu führen. [...]
- § 6. Abs. 1: Die Spurweite der Bahn soll 0,75 m betragen. Der Bau muss so eingerichtet werden, dass

Die Herstellung einer Nebenbahn von Rödmiühl nach Dörzbach betreffend.

Nachstehend wird die für den Bau und den Betrieb einer schmalspurigen Nebenbahn von Rödmiühl nach Dörzbach ertheilte Konzession zur allgemeinen Kenntniß gebracht.

Karlsruhe, den 1. Februar 1899.

Großherzogliches Ministerium des Großherzoglichen Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten.  
von Trauer.

Vdt. Laub.

## Konzession

### für den Bau und Betrieb einer schmalspurigen Nebeneisenbahn von Rödmiühl nach Dörzbach.

Zu Gemäßheit der Allerhöchsten Entschließung Seiner königlichen Hoheit des Großherzogs von Baden vom 6. Dezember 1898 und Seiner Majestät des Königs von Württemberg vom 30. Dezember 1898 wird auf Grund der gesetzlichen Bestimmungen beider Staaten dem aus der Mitteldeutschen Kreditbank zu Berlin und Frankfurt a. M., dem Wirklichen Geheimen Rath Baron Moriz von Cohn in Dessau und der Firma Bering & Wächter in Berlin bestehenden Unternehmer-Konfession die Konzession für den Bau und Betrieb einer zur Beförderung von Personen und Gütern im öffentlichen Verkehr bestimmten und mit Dampf oder elektrischer Kraft zu betreibenden Nebeneisenbahn von Rödmiühl nach Dörzbach mit folgenden Rechten und Verbindlichkeiten ertheilt:

#### § 1.

Die Unternehmer sind den bestehenden wie künftig ergehenden Reichs- und Landesgesetzen unterworfen.

Die Bestimmungen des zwischen Baden und Württemberg unter dem 10. Februar 1898 abgeschlossenen Staatsvertrags gelten den Unternehmern gegenüber als Konzessionsbedingungen.

#### § 2.

Für die gesammte Leitung der Bau- und Betriebsverwaltung ist ein Vorstand zu bestellen, der für die Geschäftsführung, soweit sie der staatlichen Beaufsichtigung unterliegt, den Aufsichtsbehörden verantwortlich ist.

Die Wahl dieses Vorstandes bedarf der Bestätigung der Staatsaufsichtsbehörden. Er hat seinen Sitz in einem im Königreich Württemberg gelegenen Ort zu nehmen.

#### § 3.

Für den Bau und Betrieb der Bahn sind die Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 (Reichs-Gesetzblatt von 1892 Seite 764, verglichen mit Reichs-Gesetzblatt von 1897 Seite 166) und die dazu ergehenden ergänzenden und abändernden Bestimmungen maßgebend.

Ausschnitt aus dem Staatsanzeiger für das Großherzogtum Baden Nr. 4 vom 9. Februar 1899 mit der Veröffentlichung der Konzession zum Bau und Betrieb der Jagsttalbahn (Quelle: Hauptstaatsarchiv Stuttgart E 57 Bü 134).

mit Hilfe von Rollsystemen auch die Wagen der Hauptbahn übergehen können. [...]

Abs. 6: Die Vollendung und Inbetriebnahme der Bahn muss längstens innerhalb zweier Jahre von der Ausfolge der Konzessions-Urkunde an erfolgen. Wird diese Frist nicht eingehalten, so kann die Konzession zurückgezogen und die nach § 24 gestellte Kautio für verfallen erklärt und eingezogen werden.

§ 7. Für den Betrieb gelten folgende Vorschriften:

Abs. 1: Die Eröffnung des Betriebs darf nicht erfolgen, bevor sämtliche Anlagen und Einrichtungen durch eine von beiden Regierungen zu bestellende Kommission geprüft und den Bedingungen entsprechend gefunden worden sind.

Abs. 2: Zur Vermittlung des Personenverkehrs sind auf Verlangen der Staatsaufsichtsbehörden zwei Wagenklassen einzustellen. [...]

§ 15. Die während der ganzen Dauer der Konzession erforderlichen Erneuerungs- und Unterhaltungsarbeiten der Bahn samt Zubehör haben die Unternehmer in der Art zu bewirken, dass die Bahn und das Material stets in gutem Zustand sich befinden.

Sollten die Unternehmer den ihnen von den Aufsichtsbehörden gegebenen Vorschriften nicht in allen Teilen pünktlich nachkommen, so sind die Aufsichtsbehör-

den berechtigt, die zur betriebssicheren Unterhaltung der Bahn ihnen notwendig erscheinenden Arbeiten auf Rechnung der Unternehmer ausführen zu lassen. [...]

§ 20. Die Konzession wird auf Dauer von neunzig Jahren, vom Zeitpunkt der Betriebseröffnung der Bahn an gerechnet, verliehen. Nach Ablauf dieser Frist gehen die Bahnanlagen unentgeltlich in das Eigentum der beiden Staaten über. [...]

§ 22. Beiden Staaten bleibt vorbehalten, das Eigentum der Bahn mit allem Zubehör an beweglichen und unbeweglichen Betriebsmitteln [...] anzukaufen.“

Die Konzession wurde in den beiden zuständigen Ministerien von den vorstehenden Ministern Mittnacht für das Königreich Württemberg und von Brauer für das Großherzogtum Baden in Stuttgart am 4. Januar und in Karlsruhe am 13. Januar 1899 unterzeichnet. Der Bahnbau konnte nun offiziell beginnen und sollte spätestens zwei Jahren später abgeschlossen sein.

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner

Hiermit bestelle ich:

Anz.	Artikel	Einzelpreis	Gesamtpreis
	Jagsttalbahn-Kalender 2018	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	
	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 06/17) 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 Sie 2018!

Saisonal wechselnde Speisekarte und monatlich wechselndes 3-Gang Menü für 34 €

Geburtstagskinder werden bei uns zum Hauptgang eingeladen.

## **Juni bis September:**

jeden 2. Samstag 19 bis 22 Uhr Life Band

## **4. und 5. August:**

Schöntaler Gartenbahnfest

## **September:** Muschel-Wochen

## **Oktober:** Wild-Wochen

## **November:**

Gänse-Wochen und Schöntaler Festival of Taste, 3-Gang Menü in 3 Betrieben mit Shuttle Service und Life Musik

## **Dezember:** Hummer-Wochen

## **Zum Abschluss des Jahres:**

4-Gang Silvester-Menü für 43 €



## Duka's Bahnhof

Duka's Bahnhof  
Großer Garten 14  
74214 Schöntal

Tel.: 07943 9449644  
mail@dukas-bahnhof.de  
www.dukas-bahnhof.de

### **Öffnungszeiten**

#### **November - Februar**

Montag bis Freitag

16:30 bis 22:00

Samstag, Sonntag und

Feiertage 11:30 bis 22:00

#### **März - Oktober**

Montag bis Freitag

11:30 bis 22:00

Samstag, Sonntag und

Feiertage 10:00 bis 22:00

#### **Dienstag Ruhetag**

ausgenommen Juni, Juli  
und August

#### **Betriebsferien**

03. bis 16.11.2018 und

24.12.2018 geschlossen

