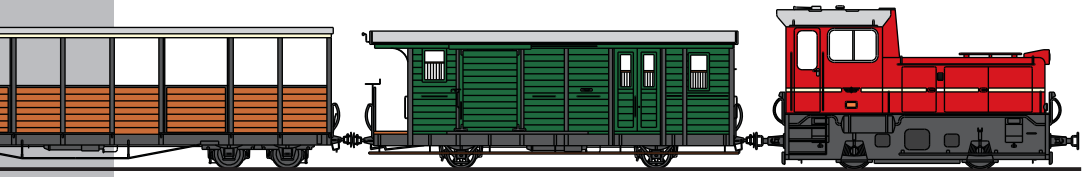
INFO
JAGSTTALBAHN

Ausgabe
Nr. 1-2020

INHALT

Editorial....3
Termine....4
Modellbahnaustellung in Ilsfeld....5
Gleisbau in Dörzbach - der aktuelle Stand....6
Reparaturhaustor repariert....8
Arbeiten am Sommerwagen 113....10
Die baulichen Anlagen der Schmalspurbahn - Strecke und Stationen....11
Lädle - Bestellschein....15
Beitrittserklärung....16



IMPRESSUM

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

Herausgeber: Jagsttalbahn-freunde 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

Das INFO erscheint 3x jährlich und ist kostenlos.

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

Ausgabe: Nr. 1-2020, März 2020
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Titel: Sommerwagen 113 (Bild: Cedric Wirbs)

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

nach unserer Diesellok ist jetzt auch der Sommerwagen 113 auf der Zielgeraden. Die Arbeiten an der Bremsanlage sind abgeschlossen. Stefan Haag schreib in einem seiner Wochenberichte: „Jetzt erfüllt die Bremsanlage die Dichtigkeitsanforderungen mit Bravour.“ Damit war der Weg frei für den Einbau des Fußbodens und der Bänke. Beides war seit langer Zeit bereits aufgearbeitet und eingelagert. Wie auf dem Titelbild zu sehen ist, sind auch diese Arbeiten bereits abgeschlossen und der Wagen ist bis auf die Beschriftung zur Hauptuntersuchung bereit. Das ging jetzt zum Schluss überraschend schnell. Hier an dieser Stelle ein großes Lob und ein herzliches Dankeschön an alle Mitwirkenden.

Beim Barwagen 371 ist im Moment das Bremssteuerventil im DB-Ausbesserungswerk Fulda zur Aufarbeitung. Beim Testen der Bremse hatte sich gezeigt, dass das Ventil nur mit sehr großer Verzögerung reagierte. Für die Inneneinrichtung ist im Moment die Bar im Bau. Der Rohbau ist bereits fertiggestellt. Auch hier geht es in Richtung Hauptuntersuchung.

Als nächstes Fahrzeug wird am Flachwagen 435 weitergearbeitet. An diesem Wagen fehlen noch die Bremsleitung und die Behälterleitung. Da der Wagen keine eigene Bremse besitzt, müssen nur die Rohre, die Bremsabsperrhähne und die Kupplungsschläuche eingebaut werden. Er bekommt eine Behälterleitung, da wir den Flachwagen zukünftig zusammen mit dem Schotterwagen im Baubetrieb einsetzen wollen. Um den Schotterkorb anheben und absenken zu können, wird Druckluft benötigt.

Es macht große Freude, die Ernte vieler Jahre einfahren zu können. Wir machen weiter mit dem Ziel der Betriebsaufnahme.

Wie immer mein Aufruf: Besuchen Sie uns in Dörzbach oder helfen Sie mit. Alle sind willkommen!

Herzliche Grüße aus Dörzbach

Frieder Strohm
1. Vorsitzender der Jagsttalbahnfreunde

Bahnhofstage in Dörzbach

2020 finden die Bahnhofstage am 16. und 17.05.2020 (Jagsttal Wiesen Wanderung), am 12.07.2020 und am 13.09.2020 (Tag des offenen Denkmals) 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!

Faszination Modellbahn

Vom 13. bis 15.03.2020 findet in den Maimarkthallen Mannheim die Faszination Modellbahn statt. Wir sind mit unserem Infostand dabei.

Mitgliederversammlung

Die diesjährige Mitgliederversammlung findet am 20. Juni 2020 ab 15 Uhr im Bahnhof Dörzbach statt. Mitglieder erhalten dazu mit dem nächsten INFO die Einladung mit Tagesordnung. Die Mitgliederversammlung ist nicht öffentlich.

Gartenbahnfest in Kloster Schöntal

Am 8. und 9. August 2020 geht es bereits zum 5. Mal 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

Modellbahnaustellung in Ilsfeld

Am 26. und 27. Oktober 2019 fand eine Modellbahnausstellung in der Gemeindehalle in Ilsfeld statt. Das Thema dieser einmaligen Modellbahnausstellung, die von der Bürgeraktion Bottwartalbahn gemeinsam mit dem Ilsfelder Heimatverein organisiert wurde, war die Schmalspurbahn. Natürlich passend zum Ort Ilsfeld, fuhr doch mal die Bottwartalbahn (750 mm) mitten durch Ilsfeld. Entsprechend waren ausschließlich Schmalspurmodellbahnanlagen in verschiedenen Baugrößen zu bestaunen (auch nach Jagsttalbahnvorbild). Trotz des sehr schönen Herbstwetters wurde die Ausstellung an beiden Tagen wirklich gut von Besuchern jeden Alters angenommen.

Wir waren mit unserem Messestand auch vor Ort und durften die unterschiedlichsten Fragen zu unserer Jagsttalbahn und deren Reaktivierung beantworten und reichlich Infomaterial, in Form unseres Infos, verteilen. Insgesamt eine rundum gelungene Veranstaltung, bei der es wirklich Spass gemacht hat teilzunehmen und mitzumachen.

Christian Schmidt

oben: Unser Standteam in Ilsfeld. im Hintergrund sind unsere neuen Roll-Ups zu sehen, die in Ilsfeld zum ersten Mal im Einsatz waren (Bild: Michael Rothenhöfer)

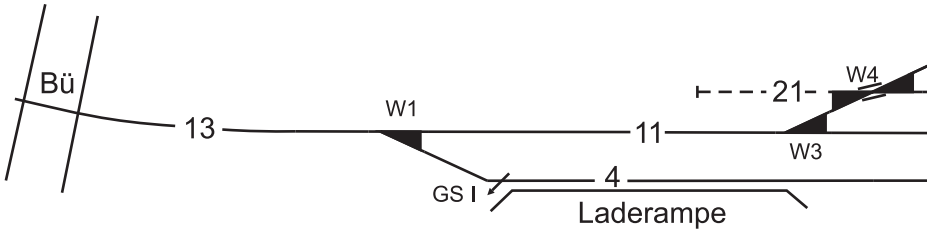
links: Jagsttalbahn in Baugröße 0e auf einem Modell der Jagstbrücke bei Winzenhofen (Bild: Stefan Haag)

Gleisbau in Dörzbach – der aktuelle Stand

Zu einer Museumsbahn gehören Gleisanlagen, ganz klar. In unserem Fall arbeiten wir seit 2007, mit kleineren und größeren Unterbrechungen, an der Instandsetzung der Gleisanlagen im Bahnhof Dörzbach. Dabei wurde nahezu der gesamte Oberbau erneuert, nur wenige Materialien konnten weiterverwendet werden. Nachdem 2018 die Gleise vollständig eingeschottert und gestopft, die Randwege angelegt und die Gleiszwischenräume aufgefüllt waren, sind die Arbeiten vorerst fertiggestellt.

Im Rahmen der Vorbereitungen für die Abnahme der Gleisanlagen haben wir allerdings noch einige Stellen identifiziert, an denen wir noch etwas nacharbeiten müssen. Dazu gehörte auch der Bereich des Übergangs vom S33 Schienenprofil aus Richtung des Reparaturhauses auf das schwerere S49 Profil am Bahnsteig im Gleis 1 auf Höhe der Kastanie. Dort wurden damals gebrauchte Übergangsschweißungen eingebaut, die jedoch die Anforderungen, dass gelaschte Schienen mindestens 10 m und geschweißte Stücke mindestens 2 m lang sein müssen, beide nicht erfüllten. Glücklicherweise konnten wir bei der Beschaffung von Oberbaumaterial für den nächsten Bauabschnitt Richtung Klepsau zufällig auch passende Übergangsschweißungen in ausreichender Länge gewinnen und nach Dörzbach transportieren.

Im Dezember war es dann soweit, die Schienen in dem Bereich konnten getauscht werden. Nach einigem Messen und Überlegen waren dann die Stellen für die Trennschnitte so festgelegt, dass alle Randbedingungen, auch die Schienenlängen, eingehalten werden konnten. Die Schienen wurden mit dem Trennjäger passend abgeschnitten, alle Schrauben gelöst und die zu kurzen Schienenstücke herausgehoben. Durch die etwas andere Lage der Schweißungen in den neuen Übergangsstücken musste dann aber leider auch noch der Abstand der Schwellen angepasst werden, da die Schwellen an den Schweißungen nicht mit den Schienen verschraubt werden können. Um wieder einen gleichmäßigen Schwellenabstand zu erreichen, mussten ca. 10 Schwellen versetzt werden. In dem schon geschotterten und gestopften Gleis ist das recht mühsam, alle Schwellenzwischenräume mussten von Hand leer geschaufelt werden.
Dabei machte sich dann auch die Jahreszeit negativ bemerkbar: Die Nacht

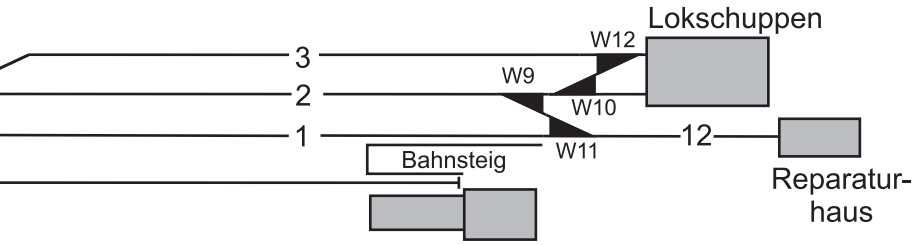


oben: Nachtbaustelle im Bahnhof Dörzbach (Bild: Stefan Haag)
unten: Gleisplan Bahnhof Dörzbach (Grafik: Stefan Haag)

brach herein und die Arbeiten mussten unter Scheinwerferlicht fertiggestellt werden. Am nächsten Samstag wurden dann noch Restarbeiten durchgeführt und das Gleis wieder gestopft.

Mit der Fertigstellung dieser Arbeiten werfen neue Gleisbauarbeiten ihre Schatten voraus. Mit dem inzwischen erworbenen Material wollen wir beginnen, Schwellen für den Weiterbau Richtung Klepsau vorzubereiten und die Rippenplatten zur Aufnahme der Schiene darauf festschrauben. Ein weiterer, mindestens genauso wichtiger, Punkt dafür ist die Erstellung von Bauplanungs- und Genehmigungsunterlagen. Hier können wir noch Hilfe gebrauchen. Sollte also ein Bauingenieur mit Erfahrung in der Planung von Gleisanlagen, der uns etwas Gutes tun möchte, diese Zeilen lesen, würden wir uns sehr freuen. Wir sind für jede Unterstützung dankbar. Kontaktaufnahme am besten über post@jagsttalbahn.de oder gerne auch persönlich bei unseren Veranstaltungen.

Stefan Haag



Reparaturhaustor repariert

Nachdem der Zahn der Zeit heftig am Doppelflügeltor des Reparaturhauses genagt hatte und es nur noch von provisorischen Lösungen zusammengehalten wurde, musste hier dringend etwas unternommen werden, um den endgültigen Zerfall zu verhindern. Bereits vor Jahren hatte die Bestandsaufnahme ergeben, dass daran nur noch wenig bis gar nichts mehr übrig war, das nicht erneuert werden musste.

In den späten und hierfür eigentlich etwas zu warmen Sommermonaten 2019 war der Zeitpunkt gekommen und die Maße des alten Tores abgenommen und eine Zeichnung angefertigt. Neues Douglasienholz wurde beim Sägewerk bestellt und nach Dörzbach gebracht.

Die Schwierigkeit bestand darin, dass das neue Tor entstehen musste, während das alte Tor noch seine Funktion zu erfüllen hatte. Es musste praktisch an einem Tag ersetzt werden. Also wurden in wochenlanger Vorarbeit nach und nach die verschlissenen und teilweise lockeren Mauerkloben (Aufnahmen der Scharniere) aus dem Naturmauerwerk heraus „operiert“. Anschließend wurden die neuen Kloben mit sogenanntem Vergussmörtel wieder fest im Mauerwerk verankert.

Die neuen Rahmen wurden dann nach den Originalmaßen hergestellt und mit den Nut- und Federbrettern beplankt. Die so entstandenen beiden neuen fünf Meter hohen und zwei Meter breiten Torflügel konnten nun mit schwerem Gerät in ihre endgültige Position gehoben und mit den neuen Scharnierflügeln verschraubt werden.

Immerhin konnten wenigstens das originale Schloss mit Riegel, sowie einige andere Metallteile nach ihrer Aufarbeitung wiederverwendet werden.

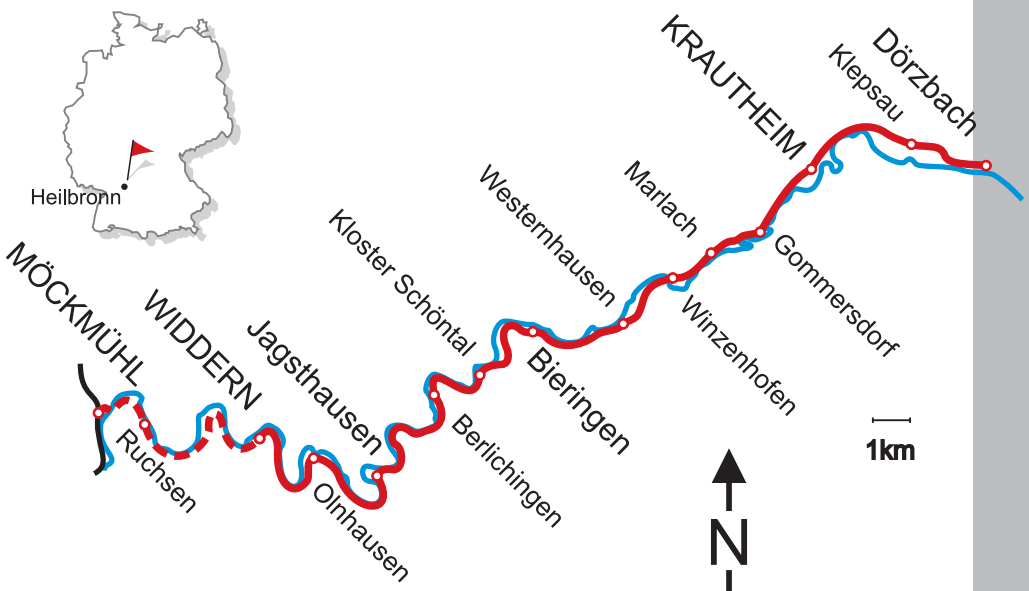
Volker Elgner

links: Der Torflügel wird beplankt

rechts: Das fertige Tor

Bilder: Stefan Haag

Die Strecke



Möckmühl - Widdern 1997 abgebaut

Arbeiten am Sommerwagen 113

Auch am Sommerwagen 113 nähern sich die Arbeiten ihrem Ende. Ein großes Thema im vergangenen Jahr war die Aufarbeitung des Bremsgestänges. Da das Fahrzeug mit der Einführung der Druckluftbremse auf der Jagsttalbahn seinerzeit von der Deutschen Eisenbahn Betriebsgesellschaft von der auf nur ein Drehgestell wirkenden Görlitzer Gewichtsbremse auf eine auf beide Drehgestelle wirkende Druckluftbremse umgebaut wurde, barg die Bremsanlage so manche Überraschung und von Gleichteilen konnte nicht wirklich die Rede sein. Nach und nach wurden alle Bohrungen ausgerieben und wo erforderlich mit Buchsen versehen. Sämtliche Bolzen wurden durch neue ersetzt und das Bremsgestänge eingestellt.

Anschließend wurde an der Bremsanlage eine Dichtigkeitsprüfung durchgeführt. Nach dem Nachziehen einiger Verschraubungen und Tausch des Lederstulps, der den Kolben im Bremszylinder abdichtet, ist die Bremsanlage nun auch dicht.

Letzte „große“ Arbeit war nun das Einbauen des Bodens. Dieser wurde schon relativ früh in dem Projekt, als mit der Restaurierung des Wagens in Jagsthausen begonnen wurde, vorbereitet. Das Eichenholz war daher nun nach etwa 10 Jahren sehr gut abgelagert. Um bei der Bretterbreite von den alten Bohrungen im Rahmen des Wagens unabhängig zu sein, wurden die Bretter mit speziellen Klemmplatten befestigt. Da-

bei handelt es sich um kleine Stahlwinkel, die sich mit einem Schenkel am Holzboden, mit dem anderen am Längsträger des Wagens abstützen. Dank der guten Vorarbeit war der Boden dann innerhalb von zwei Samstagen eingebaut und die bereits aufgearbeiteten Bänke konnten montiert werden. Zu guter Letzt wurden an den Bänken noch Messinggriffe aus unserem Fundus ergänzt. Außerdem werden wir an den Bühnengeländern noch Bleche anbringen, die ein übersteigen durch Kinder während der Fahrt verhindern, die jetzige Konstruktion lädt zum Hochklettern geradezu ein.

Für die in diesem Jahr geplante Abnahme der Hauptuntersuchung muss der Wagen nun noch beschriftet werden. Das werden wir, wie auch bei den anderen Fahrzeugen, ganz klassisch mit selbst hergestellten Schablonen erledigen.

Stefan Haag

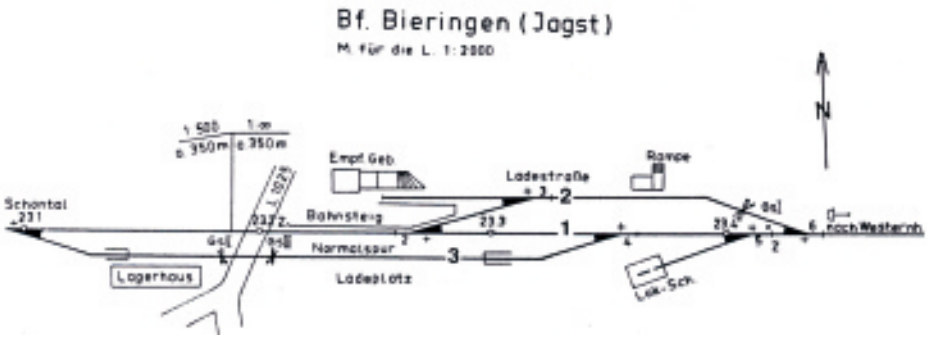
Die baulichen Anlagen der Schmalspurbahn – Strecke und Stationen

Der nächste Unterwegshalt nach Jagsthausen in Richtung Dörzbach befand sich in Berlichingen. Dazwischen gab es seit 1928 ein zunächst nur einseitig in Richtung Jagsthausen, später beidseitig an das Streckengleis angeschlossenes Ladegleis des Steinbruchs Berlichingen. Ab 1934 war hier eine Wasserstation mit kleinem Wasserturm und Stauanlage eines kleinen Baches, die bis zum Ende des regulären Dampfbetriebs 1965 genutzt wurde. Bis 1975 wurde das Ladegleis entfernt.
Die Station Berlichingen wurde bei der Betriebseröffnung mit einem beidseitig angeschlossenen Lagegleis mit 95 Meter Nutzlänge ausgestattet. Am kleinen einstöckigen Empfangsgebäude ist der Güterschuppen angebaut. Seit 1928 gab es ein in Richtung Jagsthausen angeschlossenes Stumpfgleis mit Rollschemelgrube und Normalspurgleisabschnitt. Das 80 Meter lange Ladegleis endete an einer Kopf- und Seitenrampe. In den 1960er Jahren wurden auch hier die Rollschemelgrube und das Normalspurgleis ausgebaut sowie das Schmalspurgleis verkürzt. Die Pläne für ein in den 1970er Jahren neu anzulegendes Privatanschlussgleis für eine Möbelfabrik wurden nach deren Konkurs 1975 nicht mehr weiterverfolgt.
Direkt im Anschluss an den Bahnhof Berlichingen wurde die Ortsdurchfahrt auf einer Länge von circa 60 Metern auf der Industriestraße wie eine Straßenbahn passiert. Direkt dahinter verließ die Strecke den Ort in einem Einschnitt, in dem die maximale Steigung der Jagsttalbahn von 1:100 liegt.

Lok 24 (Henschel Fab.-Nr. 20993, Bj. 1929) füllt am 20. April 1957 an der Wasserstation im Steinbruch Berlichingen ihre Vorräte auf. Im Vordergrund erkennt man den Beginn der Weiche des Privatanschlussgleises. (Foto: Theodor Alt)

Nach gut zwei Kilometern wurde der in etwa der Mitte der Strecke bei Kilometer 20,5 gelegene Bahnhof Schöntal erreicht. Der Bahnhof ist eingebettet zwischen der Jagst und der ehemaligen Zisterzienserabtei mit seiner kunstvollen Barockkirche. Zur Betriebseröffnung erhielt die Bahnstation ein beidseitig angebundenes Ladegleis, das auch als Ausweichgleis diente. Ein von diesem Nebengleis abzweigendes Stumpfgleis bediente den Güterschuppen, der an das zweistöckige Bahnhofsgebäude angebaut ist. Seit 1925 gab es parallel zum Lade- und Ausweichgleis eine halbhohe Verladerampe. Als Wasserstation wurde bis 1911 in Schöntal das Wasser in den Wasserkran mit der Speisewasserpumpe der Dampflokomotiven gepumpt. Später wurde der Wasserkran nach Westernhausen versetzt.
Das 1961 noch vorhandene Stumpfgleis wurde vermutlich mit der Schließung der Agentur und dem Ende der Stückgutverladung 1966 ausgebaut. In den 1970er Jahren wurde für die Versorgung der Dampfloks der historischen Züge an der Ausfahrt in Richtung Bieringen neben dem Hauptgleis ein Kohlebansen errichtet.
Der Gebäudetyp der Bahnhöfe von Schöntal, Bieringen und Krautheim gleichen jenem von Jagsthausen mit seinem gemauerten Erdgeschoss und der Fachwerkkonstruktion im ersten Stockwerk und im Dachgeschoss. Das Schöntaler Empfangsgebäude befindet sich heute in Privatbesitz und präsentiert sich dem Besucher mustergültig restauriert im Zustand kurz nach der Betriebseröffnung. Hungrige Besucher des nahegelegenen Klosters können dort nun in die Gaststätte „Duka's Bahnhof“ einkehren und am ersten Augustwochenende beim Gartenbahnfest den Miniaturdampfbahnen rund um das Gebäude zusehen.

Der darauffolgende Bahnhof Bieringen bei Kilometer 23,2 ist ursprünglich auch mit einem beidseitig angeschlossenen Lade- und Ausweichgleis sowie einem Stumpfgleis zum Güterschuppen am Stationsgebäude ausgestattet gewesen. Bald wurden auch hier eben-



Gleisplan des Bahnhofs Bieringen im Jahr 1982. Das normalspurige Gleis 3 ist beidseitig mit Rollschemelgruben an das Schmalspurgleis angeschlossen. Der Lokschuppen mit Bahnmeisterei besteht seit 1931. (Vorlage: SWEG, Slg. Jagstallbahnfreunde e.V.)

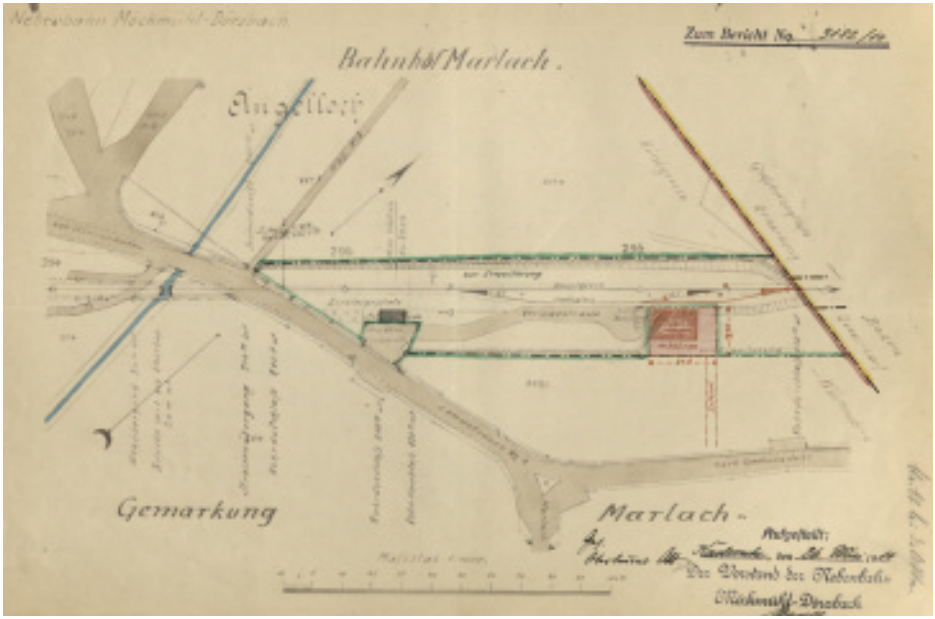
falls die Gleisanlagen erweitert. Das Ausweichgleis wurde verlängert. Ein Lagerschuppen, den der Württembergische Bauernbundverein nutzte, entstand am östlichen Bahnhofsende. Auf der Südseite wurde zu einem späteren Zeitpunkt ein normalspuriges Ladegleis mit einer behelfsmäßigen Rollschemelgrube angelegt. 1931 wurde mit zwei neuen Rollschemelgruben das normalspurige Lade- und Anschlussgleis am neu errichteten Genossenschaftslagerhaus beidseitig angebunden. Seitdem löste das Lagerhaus den Lagerschuppen an der entgegengesetzten Bahnhofseite ab. Die markanteste Anlagenerweiterung stellt der im Dezember 1931 in Betrieb genommene Lokschuppen an der östlichen Bahnhofsausfahrt in Richtung Dörzbach dar. Das aus Bruchsteinmauerwerk erbaute Gebäude bot bis zu zwei Dampflokomotiven eine Unterstellmöglichkeit. Auch das zugehörige Lokpersonal konnte fortan hier übernachten. Die betriebseigene Bahnmeisterei ist an den Lokschuppen angebaut.
Mit Normalspurgleis, Rollschemelgruben und Lokschuppen nebst Bahnmeisterei stellen die Bahnanlagen in Bieringen noch heute ein einmaliges Ensemble dar. Als Idealtypus eines ländlichen Kleinbahnhofes einer Privatbahn bietet sich daher die Station als perfektes Vorbild für den Modellnachbau an.

Güterverkehr im Bahnhof Bieringen, Oktober 1973
(Bild: Hans-Georg Sauber)

Unterhalb der neuerbauten Max-Eyth-Schule wurde 1973 an der Ausfahrt in Richtung Schöntal für den Schülerverkehr ein Bahnsteig errichtet, der nach Einstellung dieser Transportleistung seit 1979 außer Betrieb ist.

Als nächster kleiner Unterwegshalt wurde bei Kilometer 26 die Station Westernhausen angefahren, die neben einem kleinen einstöckigen Bahnhofsgebäude auch ein beidseitig angeschlossenes Ladegleis aufwies. Nach dem Anschluss an das Ortswassernetz wurde 1911 der Schöntaler Wasserkran hierher versetzt. Ein Stumpfgleis in der Ausfahrt in Richtung Winzenhofen kam später hinzu und die Seitenrampe wurde so zur Kopf- und Seitenrampe ausgebaut.

Die zweite Jagstquerung der Bahn erfolgte zwischen Westernhausen und Winzenhofen. Da diese in einem Überschwemmungsgebiet der Jagst ver-



Gleisplan der Bahnstation Marlach vom 24. Mai 1914 mit dem Entwurf der Ladegleisverlängerung für das Lagerhaus der örtlichen landwirtschaftlichen Genossenschaft. (Quelle: Staatsarchiv Ludwigsburg E 79 III Bü 648)

läuft, mussten im Dammabschnitt auch zwei Vorflutbrücken neben der eigentlichen stählernen Rundbogenbrücke über das Flussbett errichtet werden. Hundert Meter danach wurde bei Kilometer 28,1 die Bahnstation Winzenhofen erreicht. Fast baugleich zur vorherigen Station wurde auch hier ein einstöckiges Bahnhofsgebäude sowie ein beidseitig angeschlossenes Ladegleis errichtet. Hier wurden bis 1965 keine Veränderungen vorgenommen. Erst nach dem Ende der Verladungen für ein 1967 errichtetes Tanklager auf diesem Areal wurde 1974 die Weiche in Richtung Westernhausen entfernt.

Auch die Station Marlach bei Kilometer 29,5 erhielt bei Betriebseröffnung das obligatorische einstöckige Empfangsgebäude nebst beidseitig angeschlossenem Ladegleis. Zwischen 1914 und 1916 wurde das Ladegleis in Richtung Gommersdorf verlängert. Grund hierfür war die Errichtung des Lagerhauses der „Landwirtschaftlichen Bezugs- und Absatz-Genossenschaft Marlach und Umgebung“. Um 1925 wurde ein Güterschuppen an das Stationsgebäude angebaut. Eine weitere Verlängerung des Ladegleises erfolgte im Zuge der Lagerhauserweiterung im Jahr 1931. Bis zur vorrübergehenden Betriebseinstellung präsentierte sich der Bahnhof in diesem Zustand.

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner

Hiermit bestelle ich:

Anz.	Artikel	Einzelpreis	Gesamtpreis
	Jagsttalbahn-Kalender 2020	5,00 EUR	
	Kartonmodellbausatz Bf. Widdern und Westernhausen (H0)	3,50 EUR	
	Kartonmodellbausatz Bf. Krautheim (H0)	3,50 EUR	
	Jagsttalbahn-Cap (bestickt)	10,00 EUR	
	Jagsttalbahn T-Shirt (Größe S, M)	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	

Porto und Verpackung	4,95 EUR
Summe	

Name _____

Vorname _____

Straße, Nr. _____

PLZ, Ort _____

Datum, Unterschrift _____

Telefon für Rückfragen _____

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.
Datenschutzhinweis: Mit der Bestellung erklären Sie sich einverstanden, dass wir die von Ihnen angegebenen Daten im Rahmen der gesetzlichen Aufbewahrungsfristen (z.B. für Rechnungen) speichern und die für die Zustellung der Bestellung erforderlichen Daten an einen Versanddienstleister weitergeben.

Hiermit trete ich dem Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. in Dörzbach bei. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt (Stand 06/19) 40 Euro für Einzelmitglieder, 115 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