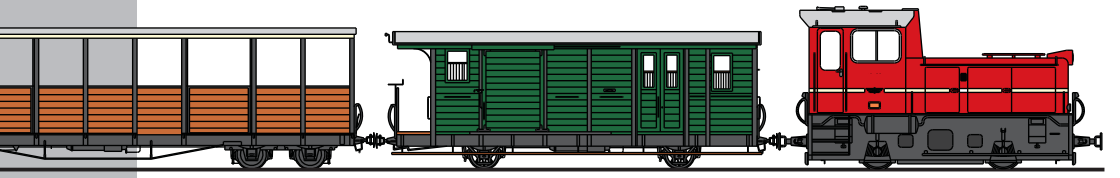
INFO
JAGSTTALBAHN

Ausgabe
Nr. 2-2019

INHALT

Editorial 3
Termine 4
Faszination Modellbahn 2019 in Mannheim 5
Arbeiten am Barwagen 371 6
Hauptuntersuchung Lok 22-02 8
Arbeiten am Sommerwagen 113 10
Aus der Geschichte - Der Fuhrpark der Schmalspurbahn 12
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
Druck: SO geht DRUCK heute

Das INFO erscheint 3x jährlich und ist kostenlos.

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

Ausgabe: Nr. 2-2019, Mai 2019
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Titel: Barwagen 371 (Bild: Stefan Haag)

Liebe Jagsttalbahnfreunde,
sehr geehrte Damen und Herren,

fast ohne Luft zu holen, ging es nach dem Besuch von Minister Wolf gleich wieder weiter. Unser Mitglied Bernd Kühn, ehemaliger Strabag-Mitarbeiter, besuchte zusammen mit anderen Ehemaligen die aktuelle Baustelle der Strabag in Möckmühl. Dabei stellte sich heraus, dass dort noch ein Altgleis liegt, das keinen Anschluss mehr an die aktuellen Gleise hat und nicht mehr gebraucht wird.

Am Anfang war die Rede von 60m Gleis. Mit der Zeit nach einigen Terminen wurden daraus zwischen 600m und 700m Gleis. Nach weiteren Terminen und dem Einreichen eines Sicherungsplans bekamen wir das OK, dieses Gleis unter der Bedingung der Kostenneutralität abbauen zu dürfen. Es hat uns dann in der Folge so einiges an Gehirnschmalz gekostet, wie dieser Abbau bewerkstelligt werden kann.

Am 5.4. war es dann soweit. An diesem Tag haben wir die ersten 80m eines abzweigenden Gleises abgebaut, das ehemals in Richtung der Rollbockgrube der Jagsttalbahn ging. Das war der Testlauf, der dann auch ganz erfolgreich verlief. Der restliche Abbau wird sich dann bis Ende Oktober verteilen, da der letzte Teil erst nach Beendigung der Bauarbeiten im Bahnhof abgebaut werden kann. Es liegen also noch Aufgaben vor uns. Dieses Schienenmaterial wird uns aber vom Bahnhof Dörzbach bis zur Gemarkungsgrenze Klepsau bringen.

Derweilen liegen die Arbeiten an unserer Diesellok in den letzten Zügen und auch der Barwagen wird wohl bis zu unserem Bahnhofstag im Mai salonfähig. Beide Fahrzeuge wollen wir dann präsentieren. Ein Besuch lohnt sich also auf jeden Fall. Wir freuen uns auf Sie!

Herzliche Grüße aus Dörzbach

Frieder Strohm

Bahnhofstage in Dörzbach

Am 18. und 19.05.2019 (Jagsttal Wiesen Wanderung), am 14.07.2019 und am 08.09.2019 (Tag des offenen Denkmals) finden in diesem 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!

10 Jahre Kulturküche Dörzbach

Am 18.05.2019 ab 19 Uhr Jubiläumsparty mit Konzert der Band "Grand Malheur" im Lokschuppen Dörzbach, Eintritt frei

Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung 2019 findet am 15. Juni um 15 Uhr im Bahnhof Dörzbach statt. Die Einladung wird mit diesem INFO Jagsttalbahn an alle Mitglieder verschickt. Die Mitgliederversammlung ist nicht öffentlich.

Gartenbahnfest in Kloster Schöntal

Am 3. und 4. August geht es bereits zum 4. 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

Faszination Modellbahn Mannheim 2019

Vom 15. bis 17. März fand die diesjährige Messe „Faszination Modellbahn“ statt. Dieses Jahr gab es eine wichtige Neuerung: Die Messe findet nicht mehr in Sinsheim statt, sondern ist nach Mannheim umgezogen.

Da musste selbstverständlich auch bei uns neu organisiert und geplant werden. Die Anfahrt von Dörzbach aus ist jetzt etwas weiter und eine neue Übernachtungsmöglichkeit musste gefunden werden. Hier ein herzliches Dankeschön an die Familie Haag, bei der wir während der gesamten Messe nächtigen durften und perfekt verpflegt wurden.

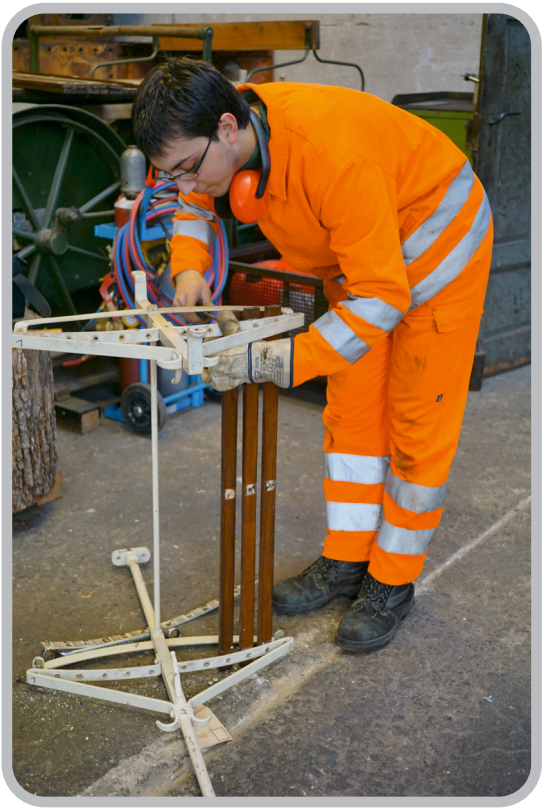
Am Donnerstagvormittag (14. März) ging die Messe für uns los: Es wurden die gesamten vorbereiteten Messesachen in Dörzbach verladen und nach Mannheim zur Mai-Markt-Halle transportiert, der Messestand dort aufgebaut und gestaltet. Ab Freitag wurde es dann ernst - Beginn der „Faszination Modellbahn“.

Wir waren alle sehr gespannt, wie der neue Messestandort Mannheim von den Besuchern angenommen werden würde. Unsere Erwartungen wurden übertroffen. Der Jagsttalbahnstand war die gesamten drei Tage durchgehend sehr gut besucht. Das Messeteam hatte viel Spaß und die drei Messetage sind wie im Flug vergangen. Mal schauen wie viele der von uns angesprochenen Besucher dieses Jahr den Weg ins schöne Jagsttal nach Dörzbach zu unseren drei Bahnhofstagen finden.

Christian Schmidt

Unser Messestand in Mannheim
Bild: Stefan Haag

Arbeiten am Barwagen 371



Am Barwagen konzentrieren sich die Arbeiten inzwischen auf den Innenausbau – nachdem der Wagen von außen bis auf die Beschriftung und einige Druckluftteile der Bremsanlage fertig ist.

Die Sitzbänke sind inzwischen alle fertig restauriert. Jetzt ging es mit den Gepäckablagen weiter. Auch sie wurden vollständig zerlegt. Der alte Lack wurde durch Sandstrahlen und bei den größeren Teilen, die nicht in unsere Strahlkabine passen, mit der Drahtbürste entfernt. Über das Osterwochenende konnten dann bei warmem Wetter Grundierung und Decklack aufgebracht werden. Parallel dazu wurden die Latten abgeschliffen und eingeölt. Anschließend wurde alles wieder zusammengeschraubt.

Die Fenster haben innen neue Fensterrahmen nach dem Muster der alten erhalten. Sie waren durch eingedrungenes Wasser so stark beschädigt, dass eine Reparatur der recht schlanken Profile nicht mehr möglich war. Auch eine Andruckfeder, die die Scheibe des Versenkfensters gegen die Filzdichtung drückt, war gebrochen. Sie musste aus Federstahl nachgefertigt, gehärtet und angelassen werden. Alle Teile der Innenverkleidung wurden anschließend mit Messing-Schlitzschrauben verschraubt – nochmal mehrere hundert Stück.

An der Wagendecke wurde die Elektrik für die Beleuchtung installiert. Da bei dem Wagen keine originale Beleuchtung mehr erhalten war, mussten neue Lampen her. Geeignete Leuchten waren zu erschwinglichen Preisen nicht zu bekommen, so dass wir hier zum Selbstbau geschritten sind. Die Lampen bestehen aus einem einfachen gedrechselten Grundkörper aus Holz, in dem die Bajonettfassung für die Glühbirne (bzw. das LED-Leuchtmittel) eingelassen ist und der mit einer Adapterplatte aus Aluminium an der Wagendecke befestigt werden kann. Insgesamt wird der Wagen von vier dieser Lampen beleuchtet (siehe Titelbild). Für die Beleuchtung der Einstiegsbüh-

nen kamen die schon beim Sommerwagen 113 verwendeten 24V LED-Leuchten aus dem Bootsbereich zum Einsatz, die eine hohe Schutzklasse bieten und somit auch im Freien eingesetzt werden können.

Die Leitungsführung zu den Lampen erfolgt durch einen seitlichen Kabelkanal hinter der Wandverkleidung und dann durch Aluminium-Schutzrohre zu den einzelnen Lampen. So sind die Kabel, sowohl was den Brandschutz als auch den Schutz vor Vandalismus betrifft, bestens geschützt. Da an so einem alten Fahrzeug auch nach der Restaurierung bei weitem nicht alle Maße gleich sind, mussten die Rohre einzeln am Objekt gebogen und angepasst werden. Hinter der zukünftigen Theke des Wagens hat ein kleiner Schaltkasten mit Schalter, Verteilung und Sicherung seinen Platz gefunden.

In Anlehnung an den alten vorgefundenen Boden erhält der Wagen innen einen grauen Vinyl-Bodenbelag. Wenn dieser verlegt ist, können die Bänke und Gepäckablagen endgültig eingebaut und verschraubt werden. Klappt alles, steht dem ersten Einsatz des Wagens als (noch) stationäre Bar in wenigen Wochen an der diesjährigen Jagsttal Wiesen Wanderung nichts mehr im Wege. Die Theke wird dann freilich noch ein Provisorium sein – so können wir die Abmessungen aber schon mal in der Praxis erproben, bevor es an den Bau der richtigen Theke geht.

Stefan Haag

linke Seite: Zerlegen der Gepäckablagen
unten: Die neuen Fensterrahmen warten auf den Einbau
Bilder: Stefan Haag

Hauptuntersuchung Lok 22-02

Die Hauptuntersuchung von Lok 22-02 nähert sich langsam, aber sicher ihrem Ende. Inzwischen sind alle Teile wieder montiert und es geht an das Inbetriebnehmen und Einstellen. Die über das Handrad im Führerstand betätigten Funktionen "direkte Bremse", "Strömungsgetriebe füllen" und "Gas geben" müssen sauber aufeinander abgestimmt werden und die letzten, immer kleiner werdenden Undichtigkeiten sind noch zu beseitigen.

Auch die Arbeiten an der Elektrik gehen mit dem Anbau der 24V-Steckdose für die Handlampe im Motorvorbau und der Inbetriebnahme der Spurkranzschmierung ihrem Ende entgegen.

Am Anfang stehen dagegen noch die Arbeiten am Lack der Aufbauten. Den Lokrahmen haben wir bereits frisch lackiert. Hier war der originale Lack an vielen Stellen abgeplatzt und ein neuer Korrosionsschutz musste her. Anders an Führerhaus und Motorvorbau: Hier war der über 50 Jahre alte, originale Lack noch in einem ganz guten Zustand. Er war lediglich im Laufe der Jahre ausgeblichen und matt geworden. Ihm hat sich unsere „Autoschrauber-Fraktion“ Tristan angenommen. Mit viel Handarbeit wird der alte Lack nun Stück für Stück gereinigt, poliert und anschließend mit einer Schutzschicht versehen. Bis zum Abschluss dieser Arbeiten heißt es erstmal: „Dreckfinger weg!“ – was im Lokschuppen bei den anderen noch an der Lok laufenden Arbeiten nicht immer ganz leicht ist.

Stefan Haag

Rechte Seite: Tristan beim Polieren der Lok
Bild: Christian Schmidt
Unten: Der Autor dieser Zeilen in seinem neuen "Zuhause": Dem mit Pneumatikkomponenten gut gefüllten Führerpult.
Bild: Michael Rothenhöfer

NEU!

Großflächen-Werbe-Mietsysteme
zu super Konditionen
für Ihre nächste Veranstaltung
wir beraten Sie gerne
Tel. 0 79 48 / 6 47

O.D.E.
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

O.D.E. GmbH | Ohrnberger Str. 17-19 | 74670 Forchtenberg | Tel. 0 79 48 / 6 47 | Fax / 23 57 | info@ode-online.de | www.ode-online.de

Arbeiten am Sommerwagen 113

Am Sommerwagen 113 läuft die Instandsetzung der Bremsanlage an den Drehgestellen weiter.

Nach und nach werden alle Bolzen und die dazugehörigen Bohrungen instandgesetzt – das heißt die Bohrungen werden mit Reibahlen so weit aufgerieben, bis sie wieder rund sind, je nach Bedarf Buchsen eingesetzt und neue Bolzen gedreht. Die Arbeiten werden vor allem durch Simon und Andreas vorangetrieben – mit großem Maschineneinsatz: Drehmaschine, Radialbohrmaschine und unser alter Backofen zum Anwärmen der Teile beim Einschrumpfen von Buchsen sind im Dauereinsatz.

Dazwischen heißt es dann immer wieder: Probieren ob alles passt. Dazu müssen dann die nicht immer ganz leichten Teile wieder ins Drehgestell eingebaut werden. Prüfender Blick, schauen ob sich alles leicht bewegen lässt und wieder ausbauen und noch etwas nachjustieren. Die über 100 Jahre alten Drehgestelle sind noch in Handarbeit gebaut worden – hier ist wirklich kein Teil exakt gleich oder passt gar an mehreren Stellen!

Ein erster Meilenstein ist jetzt erreicht: Alle Hängeeisen mit den dazugehörigen Bremsklötzen und Bolzen sind fertig aufgearbeitet. Jetzt fehlen noch einige Distanzscheiben – dann kann es mit dem eigentlichen Bremsgestänge weitergehen.

Stefan Haag

Viel Handarbeit: Die Löcher in den diversen Teilen des Bremsgestänges werden von Hand auf einen größeren Durchmesser gerieben, bis das Loch wieder rund ist. Unsere Radialbohrmaschine dient hier nur als Führung für die Reibahle, damit das Loch danach auch senkrecht wird. Bild: Stefan Haag

Unser Engagement für Vereine in der Region

- Sponsoring und Bandenwerbung
- Spenden aus dem VR-GewinnSparen
  Bewerbung jederzeit über www.vb-hohenlohe.de
- VR-Talentiade
  Programm zur Talentsuche und -förderung
- Kostenlose Kontoführung
- Vereinsverwaltungssoftware
- und vielen mehr...

Mehr bewegen - mehr erfahren - mehr bekommen

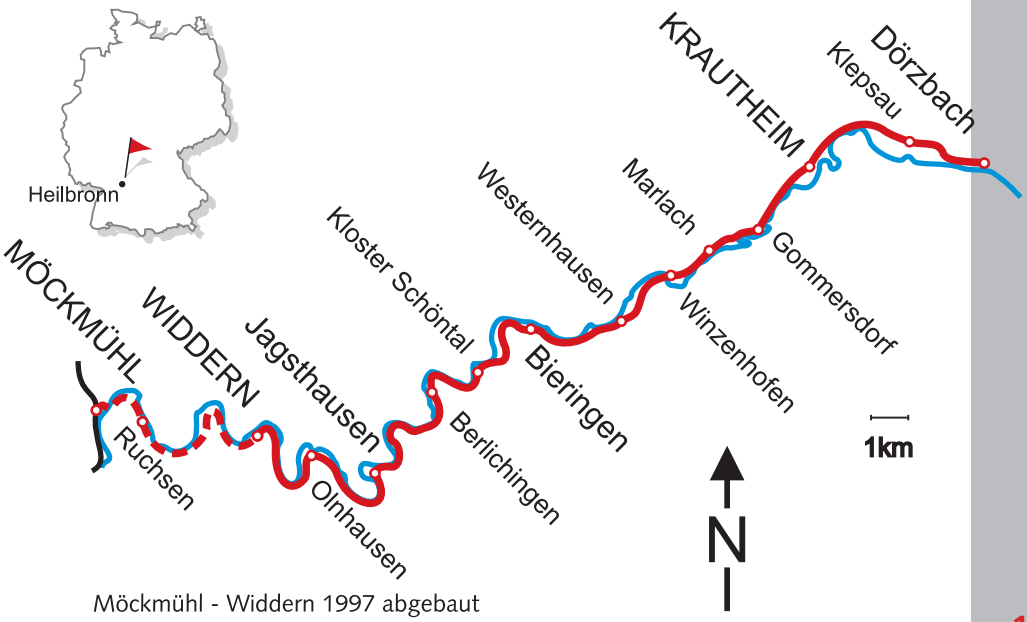
Jeder Mensch hat etwas, das ihn antreibt.

Wir machen den Weg frei.

Tel.: 07940 933-0
www.vb-hohenlohe.de

Volksbank Hohenlohe eG

Die Strecke



Möckmühl - Widdern 1997 abgebaut

Der Fuhrpark der Schmalspurbahn – Die Anfangsausstattung

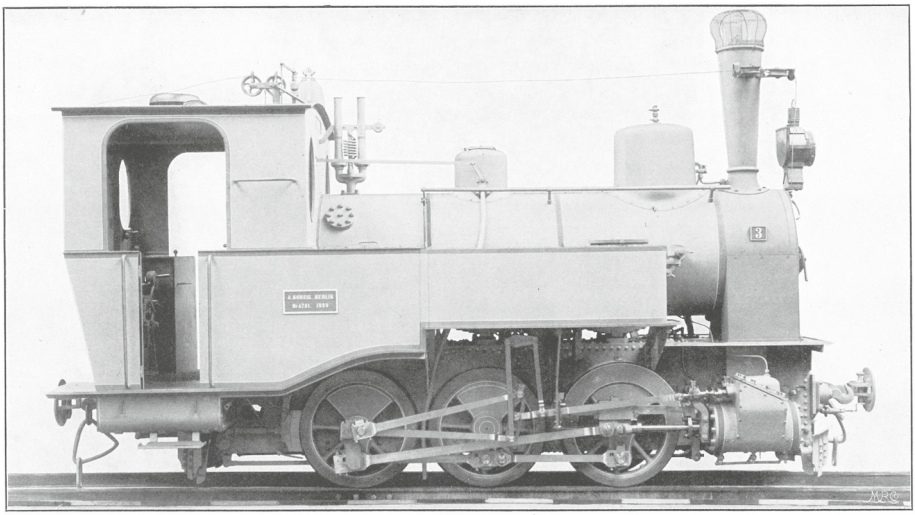
Bis in das Jahr 1914 hatte ein konstanter Fahrplan mit vier Zugpaaren und einem zusätzlichen Zug an den Markttagen Bestand. Dementsprechend unverändert blieb auch bis in die Zeit des Ersten Weltkrieges die Ausstattung des Fuhrparks der Jagsttalbahn.

Die vier dreifach gekuppelten 1899 bei der Maschinenbauanstalt August Borsig in Berlin-Tegel mit den Fabriknummern 4759-4762 gefertigten Lokomotiven Nr. 1 bis 4 waren bis 1925 die einzigen Zugfahrzeuge im Jagsttal. Ursprünglich mit Görlitzer Gewichtsbremse ausgestattet, bewährten sich die Maschinen anfangs auf der steigungsarmen Bahn recht gut. Erst mit den immer schwerer werdenden Zügen aufgeschemelter Normalspurgüterwagen sollten die Dampfloks an ihre Grenzen kommen.

Ebenso wie die Lokomotiven kamen schon beim Bau der Bahn für den Materialtransport acht offene zweiachsige von der Waggonfabrik AG Uerdingen konstruierte Güterwagen zum Einsatz. Diese Wagen erhielten die Nummern 41 bis 48. Nach Betriebsaufnahme wurden weitere offene Güterwagen mit kurzem (Nr. 29 bis 33) und langem Radstand (Nr. 51 bis 57) ab 1900 beschafft. Diese offenen Wagen hatten multifunktionale einsteckbare Seitenwände für den Transport verschiedener Güter wie Schotter oder Zuckerrüben. Zwei vierachsige offene Drehgestellwagen der Waggonfabrik Görlitz (Nr. 36 und 37) rundeten den offenen Güterwagenpark der Anfangszeit ab.

Bis zur Aufnahme des Güterverkehrs am 18. Dezember 1900 wurden von der Waggonfabrik Uerdingen parallel zu den offenen Güterwagen auch acht zweiachsige, gedeckte Güterwagen (Nr. 18 bis 21 und 23 bis 26) ausgeliefert. Vier weitere (Nr. 17, 22, 27 und 28) kamen bis zum Sommer 1901 hinzu. Erst zwischen 1910 und 1913 wurde der Bestand durch fünf vierachsige, gedeckte Güterwagen (Nr. 60 bis 64) ergänzt.

Ein Einzelgänger blieb der Kranwagen Nr. 101, der am 1. Juli 1901 von der Mannheimer Kranbaufirma Mohr & Federhaff direkt ins Jagsttal geliefert wurde. Die königliche Generaldirektion der (württembergischen) Staatseisenbahnen teilte in einem Bericht vom 22. September 1901 der Verkehrsabteilung im Ministerium für auswärtige Angelegenheiten folgendes zu diesem Spezialfahrzeug mit: „Die Konstruktion des Wagenkrans ist genau die der auf den eigenen Schmalspurstrecken verwendeten Wagenkrane.“ Seit 1894 gab es baugleiche Kranwagen mit einer Tragfähigkeit von 1000 Kilogramm auf der staatlichen Bottwarbahn, die ebenso wie im Jagsttal für die Bahnkunden für Verladearbeiten von unhandlichen Gütern, wie beispielsweise elliptische Wein- oder Mostfässer, auf den Unterwegsbahnhöfen zur Verfügung standen. Einen speziellen Kranschutzwagen gab es für das Unikat im Jagsttal nicht. Diese Aufgabe wurde bei Bedarf für die Fahrt von einem regulären offenen



Lok Nr. 3 der Jagsttalbahn hatte zur Zeit der Aufnahme im Herstellerwerk noch den Funkenfänger auf dem Schornstein, der vor der Betriebsaufnahme in die Rauchkammer verlegt wurde. 1902 wurde eine eigene vierseitige und viersprachige Broschüre für mögliche weitere internationale Kunden angefertigt. (Werkfoto Borsig, Slg. Wolfram Berner)

zweiachsigen Güterwagen übernommen.

Von Anfang an wurden normalspurige Güterwagen auf die Schmalspurbahn mittels Rollböcken, welche im Württembergischen als Rollschemel bezeichnet werden, in Möckmühl per Rollschemelgrube übergeben. Am 3. April 1900 wurden die ersten vier Rollschemel von der Waggonfabrik Görlitz geliefert, wobei die Nummern 1 und 3 mit einer Görlitzer Gewichtsbremse ausgestattet waren. Diese bewährte sich aber nicht. 1910 wurden ebenfalls aus Görlitz weitere vier ungebremste Rollschemel (Nr. 5 bis 8) geliefert. Die Handhabung dieser Transporteure wurde in der eigens für die Nebenbahn gedruckten „Vorschriften für die Benutzung der Rollschemel“ von 1907 geregelt.

Kurz vor der geplanten Betriebseröffnung im Dezember 1900 trafen die Personenwagen im Jagsttal ein. Von der Gothaer Waggonfabrik wurden vier Wagen der 3. sowie vier Wagen der 2. und 3. Klasse geliefert. Zu diesen acht zweiachsigen Personenwagen gesellte sich noch als Einzelstück ein weiterer Personenwagen mit der 3. Wagenklasse und einem Salonabteil dazu. Dieser Wagen Nr. 5 überbot damit den damaligen Reisekomfort der staatlichen württembergischen Schmalspurbahnen mit ihrer 2. Wagenklasse mit gegenüberliegenden Polstersitzbänken. Mit insgesamt neun Personenwagen und 200 Sitzplätzen wurde schon zu Beginn ein stattlicher Wagenpark vorgehalten. Dieser war mitunter auch für eine neue Fahrgastgruppe, nämlich Wochenend- und Feiertagsausflügler, ausgelegt.

Da in den Personenwagen mit offenen Übergangsbühnen unter anderem aus Platzgründen kein Abort verbaut war, musste in jeden Zug ein zweiachsiger kombinierter Post- und Gepäckwagen eingereiht werden. Aus Görlitz kamen am 2. Oktober 1900 dafür die Wagen 15 und 16 auf der Jagsttalbahn an. Im Gepäckabteil wurde das Express- und Eilgut befördert und der Zugführer konnte hier seine Schreibarbeiten verrichten. Schon am 21. März 1900 wurde von der Generaldirektion der Königlich Württembergischen Posten und Telegraphen durch Postinspektor Schwab mit Vering & Waechter ein Vertrag geschlossen, der die Postbeförderung zwischen Möckmühl und Dörzbach regeln sollte. Der badische Streckenteil aber war Reichspostgebiet und unterlag damit den Bestimmungen des Eisenbahnpostgesetzes und der Konzessionsurkunde der Reichspostverwaltung. Für die „doppelstaatliche" Jagsttalbahn wurde das Postbeförderungsrecht des Reiches an die Württembergische Postverwaltung abgetreten. Dem aktuellen Forschungsstand nach dürfte dies einmalig in der württembergischen Eisenbahngeschichte gewesen sein!

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner

Ein eingefahrener Personenzug mit Güterbeförderung um 1905 in Schöntal. Am Post- und Gepäckwagen wird gerade eine Sendung aufgegeben. Am letzten offenen Güterwagen erkennt man sehr gut die Vorrichtung für das Bremsseil der Görlitzer Gewichtsbremse. (Foto: Carl d'Alleux, Slg. Jagstallbahnfreunde e.V.)

Hiermit bestelle ich:

Anz.	Artikel	Einzelpreis	Gesamtpreis
	Jagsttalbahn-Kalender 2019	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 06/18) 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