

Ausgabe
Nr. 2-2020

INFO

JAGSTTALBAHN



Editorial.....	3
Termine.....	4
Kalender 2021.....	5
Gleisbau in Dörzbach - der aktuelle Stand.....	6
Wagen 435.....	8
Barwagen 371.....	9
Arbeiten am Sommerwagen 113.....	10
Die baulichen Anlagen der Schmalspurbahn - Strecke und Stationen.....	11
Lädle - Bestellschein.....	15
Beitrittserklärung.....	16



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

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

Das INFO erscheint 3x jährlich und ist kostenlos.

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

Ausgabe: Nr. 2-2020
 September 2020
 Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Titel: Unser zukünftiger Museumszug
 (Bild: Stefan Haag)



Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

Corona hat auch bei uns alles durcheinander gewirbelt. Unsere Arbeitseinsätze mussten zeitweise komplett eingestellt werden, diverse Veranstaltungen wurden abgesagt. Unser Info wird dieses Jahr nur zweimal erscheinen, die fällige Hauptversammlung hat noch nicht stattgefunden. Wir sind froh, dass wir nach Lockerung der Einschränkungen unsere Arbeitseinsätze wieder aufnehmen konnten und hoffen dass keine zweite Welle kommt.

Nachdem bereits seit längerer Zeit die Bestellung von Herrn Hubatschek zum Eisenbahnbetriebsleiter (EBL) durch das Verkehrsministerium bestätigt wurde, haben wir inzwischen auch die Bestätigung des Verkehrsministeriums von Herrn Bolay als stellvertretenden EBL erhalten. Damit konnten wir den Antrag nach §6 AEG (Allgemeines Eisen-

bahngesetz) zur "Unternehmensgenehmigung" der Jagsttalbahn AG als Eisenbahninfrastrukturunternehmen stellen (ehemals Konzession).

Der nächste Schritt ist der Antrag nach §7f zur Erlaubnis der Betriebsaufnahme. Für diesen Antrag muss eine abnahmefähige Infrastruktur vorhanden sein. Beim Erstellen der Messblätter haben wir dann einige Überraschungen erlebt. Die als gut in Rügen gekauften Weichen wiesen doch einige gravierende Abweichungen auf und es waren umfangreiche Anpassungsarbeiten notwendig. Jetzt haben wir Erfahrung im Weichen spüren. Wenn dieses Info erscheint, werden die Arbeiten abgeschlossen und der Antrag nach §7f AEG gestellt sein.

Sobald wir diese Genehmigung erhalten haben, können wir die Probefahrten, die im Zuge der Hauptuntersuchungen auf dem Programm stehen, durchführen. Inzwischen stehen mit dem Krokodil, dem Sommerwagen, dem Barwagen und dem Flachwagen 435 vier Fahrzeuge zur Hauptuntersuchung bereit. Das ist eine Leistung!

Wann und in welchen Umfang die ersten offiziellen Fahrten durchgeführt werden können, werden wir kurzfristig, abhängig vom Fortschritt der Genehmigungen und dem Stand der Coronasituation entscheiden.

Herzliche Grüße aus Dörzbach

Frieder Strohm

1. Vorsitzender Jagsttalbahnfreunde

Veranstaltungen und Termine

2020 hat uns das Coronavirus bei den Veranstaltungen deutlich eingeschränkt: Die Messe "Faszination Modellbahn" und die Jagsttal Wiesen Wanderung wurden abgesagt, auch der Tag des offenen Denkmals wird in diesem Jahr nicht in seiner gewohnten Form stattfinden. Wir werden, wenn es die aktuelle Lage zulässt, im September einen kleinen Bahnhofstag mit reduziertem Programm durchführen. Die unten aufgeführten Veranstaltungen sind daher alle unter dem Vorbehalt, dass es zum jeweiligen Zeitpunkt möglich ist, eine deartige Veranstaltung durchzuführen. Wir bitten Sie daher, sich vorher kurzfristig auf unserer Homepage www.jagsttalbahn.de zu informieren, ob die Veranstaltung stattfindet. Da wir nicht über ein regelmäßig besetztes Telefon verfügen, können wir Ihnen zu den Veranstaltungen leider kein Infotelefon anbieten.

Bahnhofstage in Dörzbach

2020 findet am 13.09.2020 ein Bahnhofstag mit reduziertem Programm von 13 bis 17 Uhr statt.

Für 2021 sind Bahnhofstage am 15. und 16. Mai (Jagsttal Wiesen Wanderung), 11. Juli und 12. September (Tag des offenen Denkmals) geplant. Das Programm werden wir rechtzeitig je nach aktueller Corona-Lage und Stand der Wiederinbetriebnahme veröffentlichen. Wir freuen uns auf Ihr Kommen!

Faszination Modellbahn

Vom 12. bis 14.03.2021 findet in den Maimarkthallen Mannheim die Faszination Modellbahn statt. Wir planen, mit einem Infostand dabei zu sein.

Mitgliederversammlung

Leider war in diesem Jahr die Durchführung einer Mitgliederversammlung bisher nicht möglich. Sobald wir mit vertretbarem Aufwand eine Mitgliederversammlung durchführen können und ein Termin dazu feststeht, werden wir alle Mitglieder mit der in der Satzung festgelegten Frist von 6 Wochen schriftlich informieren. Wir bitten um Ihr Verständnis.

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. Aktuell müssen wir die Arbeitseinsätze detaillierter planen, um die Abstandsregeln einhalten zu können. Wir bitten daher alle Interessierten, nur nach vorheriger schriftlicher Absprache per E-Mail und Bestätigung zu den Arbeitseinsätzen zu kommen und die Hygieneregeln zu beachten.

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

Jagsttalbahn-Kalender 2021

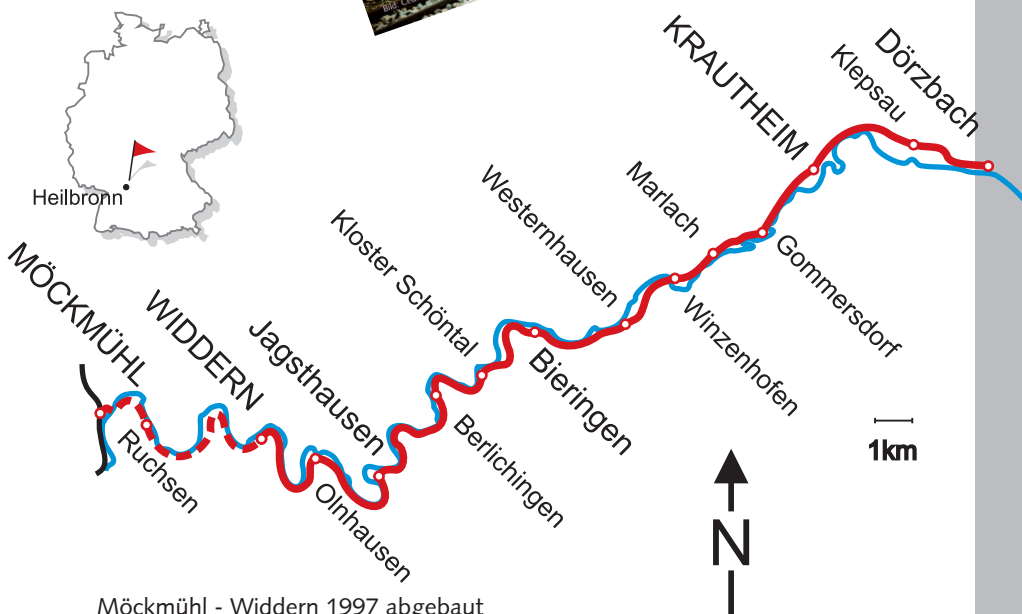
Ab September ist der neue Jagsttalbahn-Kalender im Format A5 mit historischen und aktuellen Bildern rund um die Jagsttalbahn für das kommende Jahr erhältlich. Der Kalender kann für 5 Euro

+ Versand über das Bestellformular am Ende dieses INFOS oder über unsere Webseite bestellt werden. Der Kalender ist selbstverständlich auch bei unseren Veranstaltungen erhältlich.



KALENDER 2021

Die Strecke



Möckmühl - Widdern 1997 abgebaut

Gleisbau in Dörzbach – aktueller Stand

Für die Durchführung der Messungen zur Abnahme der Gleisanlagen haben wir uns das erforderliche, geeichte Weichenspurmaß beschafft. Damit lässt sich einerseits, wie mit dem bei uns bereits vorhandenen alten Spurmaß aus SWEG-Zeiten, die Spurweite messen, andererseits aber auch die Überhöhung, also der Höhenunterschied zwischen den beiden Schienen. Dieser sollte im geraden Gleis nahe null sein. Außerdem können diverse Größen in den Weichen gemessen werden, wie Rillenweite und Leitweite. Diese beiden Größen sind für die Spurführung in der Weiche wichtig, da durch sie sichergestellt wird, dass kein Fahrzeug im Herzstück „falsch abbiegen“ kann, was zu einer Entgleisung führen würde. Die Leitweite ist der Abstand zwischen Radlenker und Herzstückspit-

ze. Sie muss so groß sein, dass bei einem am Radlenker anlaufenden Rad das andere Rad nicht auf die Herzstückspitze aufklettern oder gar in die falsche Rille fahren kann. Andererseits muss der Abstand zwischen Radlenker und den Backenschienen am Herzstück ausreichend klein sein, damit der Radsatz beim Befahren nicht klemmt. Da auch die Radsätze gewisse Toleranzen für den Verschleiß haben, ergeben sich für die Weichen (in Gleisbaumaßstäben) recht geringe Toleranzen im Bereich weniger Millimeter. Beim Messen unserer Weichen ergaben sich bei fast allen Abweichungen, die zu korrigieren waren. Insbesondere bei unseren beiden Stahlschwellenweichen, die wir vor vielen Jahren gebraucht aus Rügen erworben hatten, zeigten sich recht große Abweichungen.

Und so ging es gleich nach Lockerung der Corona-Beschränkungen unter



fachkundiger Anleitung von Bernd Kühn daran, die Maße anzupassen. Um die Maße überhaupt anpassen zu können, wurden erst einmal sämtliche Schrauben der Weichen gelöst und gängig gemacht beziehungsweise gegen neue getauscht. Anschließend wurden die Rillenweiten durch den Einbau von Beilagen bzw. durch das Abfräsen der Futterstücke auf die Sollmaße gebracht. Zum Abschluss wurde dann die Spurweite mit Keilen und Beilagen sauber eingestellt und die Weiche wieder verschraubt. Dann noch eine Kontrollmessung durchführen und protokollieren – fertig!

Was sich hier in wenigen Sätzen beschreiben lässt, dauerte mehrere Wochen pro Weiche. So sind es in jeder Weiche deutlich über 100 Schrauben. Die Arbeiten lassen sich, da wir einerseits nur ein Spurmaß haben und andererseits sich die Maße durch das Anpassen an einer Stelle auch an einer anderen wieder ändern können, nicht parallel ausführen. Stand Mitte August sind diese Arbeiten an fast allen Weichen abgeschlossen.

Neben den Messungen an den Weichen wurden auch Spurweite und Überhöhung des gesamten Gleises im Abstand von 5 Metern gemessen und protokolliert. Bei den ca. 1000 m Gleis



oben: Messen und Protokollieren

links: Weiche 1 wird mit neuen Schrauben verschraubt
(Bilder: Stefan Haag)

im Bahnhof Dörzbach sind das dann auch noch einmal ca. 200 Messstellen. Hier konnten wir erfreulicherweise keine unzulässigen Abweichungen feststellen und müssen nicht nacharbeiten. Damit sind nun die Gleisanlagen im Bahnhof fertiggestellt und wir können den Antrag auf Erteilung der Betriebsgenehmigung einreichen.

Stefan Haag

Flachwagen 435

Der Flachwagen 435 wurde zusammen mit zwei weiteren baugleichen Fahrzeugen nach dem zweiten Weltkrieg von der Firma Mühlhäuser in Michelstadt aus noch vorhandenen Einzelteilen von Heeresfeldbahnwagen zusammengebaut und 1948 fabrikneu ins Jagsttal geliefert. Die Aufarbeitung des Fahrzeuges haben wir bereits 2009 für das Projekt Wiederinbetriebnahme Widdern - Jagsthausen in Widdern begonnen. 2014 wurde der Wagen nach Dörzbach transportiert und mit einem neuen Boden versehen.

Um an dem Wagen eine Hauptuntersuchung durchführen und ihn zukünftig als Baufahrzeug einsetzen zu können, wurde jetzt noch die Bremsleitung erneuert. Der Wagen selbst besitzt keine Bremse, die ehemals vorhandene Handbremse wurde bereits 1970 entfernt. Die durchgehende Bremsleitung wird benötigt, um weitere im Zug eingestellte Fahrzeuge, die über eine Druckluftbremse verfügen, mit der Bremsanlage der Lok verbinden zu können.

Zusätzlich zu der Bremsleitung haben wir den Wagen noch mit einer Behälterleitung ausgerüstet. Diese werden wir zukünftig für den Einsatz unseres Schotterwagens benötigen. Dieser hat einen pneumatisch heb- und senkbaren Schotterkorb zur Verteilung des Schotters im Gleis. Diese Funktion muss von der Lok aus mit Druckluft versorgt werden. Um bei der Zusammenstellung der Bauzüge flexibler zu

sein, werden alle für den Bauzugdienst vorgesehenen Güterwagen mit einer Behälterleitung ausgerüstet.

Durch den relativ niedrigen Boden der Schmalspurfahrzeuge mit einer Höhe von nur 75 cm über Schienenoberkante ist es nicht möglich, die Bremsabsperrhähne mit den Bremsschläuchen direkt am Rahmen des Fahrzeugs zu befestigen, wie bei Regelspurwagen üblich. Die Bremsschläuche würden dann im Gleis schleifen. Die Bremshähne sind daher ein ganzes Stück nach oben versetzt und an den stirnseitigen Rungen des Fahrzeugs montiert. Um sie im Betrieb besser zu schützen, haben wir dann noch gleich jeweils drei Bretter als Stirnwand an die Rungen geschraubt. Anschließend wurde das Fahrzeug dann noch nach einem alten Aufmaß und Muster des noch nicht restaurierten Schwesterfahrzeugs 434 beschriftet und steht jetzt bereit für die Abnahme der Hauptuntersuchung.

Stefan Haag



Barwagen 371

Auch die Arbeiten an unserem Barwagen 371 nähern sich dem Ende beziehungsweise der Abnahme der Hauptuntersuchung. Im Inneren ist momentan noch die Bar in Arbeit. Hier hat unser Schreiner Michel eine zum Rest der Innenausstattung passende Theke erstellt, es fehlen im wesentlichen noch die obere Platte und ein paar Verkleidungen auf der Innenseite. Außerdem muss die Theke dann noch fest mit dem Fahrzeug verbunden werden.

Außen geht es an die Beschriftung des Fahrzeugs mit Schablonen und das Ausgleichen der verschiedenen Federsteifigkeiten mit Beilagen, um eine gleichmäßige Verteilung der Radaufstandskräfte zu erreichen. Außerdem wurde das aufgearbeitete Bremssteuerventil wieder eingebaut und ein doch noch undichtes Notbremsventil getauscht.

Stefan Haag



oben: Die neue Theke für den Barwagen
(Bild: Volker Elgner)

unten: Beschriften mit Schablonen
(Bild: Cedric Wirbs)

links: Wagen 435 mit neuen
Bremsleitungen und Bordwänden
(Bild: Stefan Haag)



Sommerwagen 113

Bereits in der Info-Ausgabe 1/2020 haben wir ausführlich zu den Fortschritten am „113er“ berichtet. Das Titelbild gab bereits damals einen Eindruck von den sehenswerten Ergebnissen.

Nach der Corona-bedingten Zwangspause unserer Arbeitseinsätze in Dörzbach haben wir in den letzten Monaten am Sommerwagen die letzten „kosmetischen“ Arbeiten vorgenommen. Dazu gehörte das Konservieren bzw. der Schutz des Eichenholz-Fußbodens. Hierzu verwendeten wir dasselbe Holzöl, wie auch schon bei den Bänken beider Personenwagen und den Handläufen. Auch diese wurden noch ein zweites Mal damit behandelt. Der Vorteil dabei ist, dass die Bänke und der Boden bei nutzungsbedingtem Abrieb

regelmäßig neu mit dem Öl gestrichen werden können, ohne dass die alte Schicht entfernt werden müsste.

Der braune Außenanstrich hatte durch die lange Standzeit im Freien auf der Wetterseite schon leichte Verwitterungsspuren, wie Risse, gezeigt, was durch die Verwendung eines 2-K-Lacks auf Holz (nicht empfehlenswert) beschleunigt wurde. Daher haben wir uns entschlossen, den alten Anstrich großteils zu entfernen und mit unserem bewährten 1-K-Lack zu streichen. Auch und besonders weil der Wagen künftig unter Dach stehen wird, versprechen wir uns dadurch bessere Ergebnisse und Standzeiten. Anschließend wurden die Beschriftungen mittels Schablonen aufgebracht.

Volker Elgner



Sommerwagen 113 erhält einen frischen Anstrich (Bild: Michael Rothenhöfer)

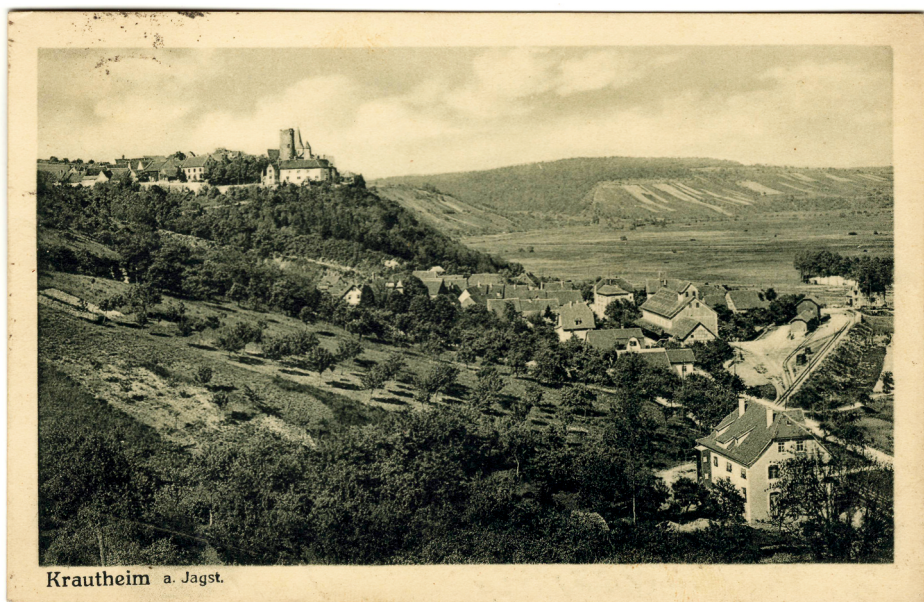
Die baulichen Anlagen der Schmalspurbahn – Strecke und Stationen

Nach der Station Marlach folgte bei Kilometer 31,0 der nächste kleinere Unterwegshalt in Gommersdorf. Baugleich zum Bahnhofsareal in Marlach war auch hier ein einstöckiges Agenturgebäude und ein beidseitig angeschlossenes Ladegleis erstellt worden. Eine Verladerrampe kam bis 1918 dazu.

Zum später errichteten Lagerschuppen der Darlehenskasse Gommersdorf wurde ein Stumpfgleis in Richtung Krautheim errichtet. Ein normalspuriger Gleisabschnitt war hier nicht vorhanden. Nach der Schließung der Agentur 1966 erfolgte der Abriss von Bahnhofsgebäude, Lagerschuppen und Stumpfgleis. Für den später wiederaufgenom-

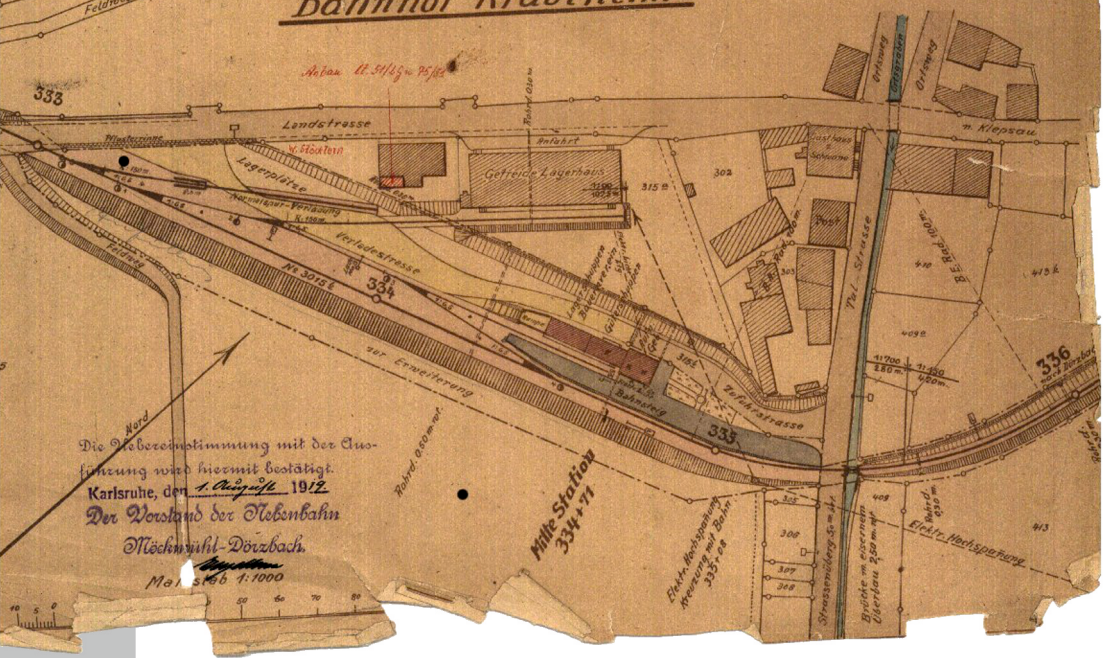
menen Schülerverkehr wurde Gommersdorf mit einer kleinen Buswartehalle ausgestattet. Neben den drei regulären Kreuzungsbahnhöfen Bieringen, Schöntal und Jagsthausen für lokbespannte Züge fanden in Gommersdorf zwischen 1925 und 1931 mitunter Zugkreuzungen mit dem damals für den Reiseverkehr beschafften Dampftriebwagen statt.

Parallel zur heutigen Landesstraße erreichte die Strecke nach knapp 2,5 Kilometern hinter Gommersdorf den Bahnhof Krautheim bei Kilometer 33,4. Die Bahnanlagen erfuhren hier im Laufe der Zeit mehrere Umbauten. Das zweistöckige Bahnhofsgebäude mit Güterschuppen ist vom Grundtypus her baugleich mit jenen in Jagsthausen, Schöntal und Bieringen. Auch hier wurde, wie in Bieringen und Jagsthaus-



Bahnhof Krautheim im Jahr 1926 mit seiner damaligen Gleisanlage zum ersten Getreidelagerhaus. (Vorlage: Slg. Hans-Joachim Knupfer)

Bahnhof Krautheim



Gleisplan Bahnhof Krautheim mit Stand vom 1. August 1919 noch ohne dreischienige Anbindung des Lagerhauses. (Vorlage: Slg. Jagsttalbahnfreunde e.V.)

sen, das Fachwerk mit Fassadenplatten im Zuge einer Teilmodernisierung verkleidet.

Mit der Eröffnung der Strecke war Krautheim mit einem beidseitig angebundenen Ladegleis ausgestattet, das mit einer weiteren Weiche als Stumpfgleis an den Güterschuppen des Bahnhofsgebäudes herangeführt wurde. 1912 erfolgte die erste größere Erweiterung und Umgestaltung. Das erste Getreidelagerhaus wurde nördlich des Bahnhofs parallel zur Krautheim durchquerenden heutigen Landesstraße errichtet. Direkt nach dem Bahnübergang erfolgte vom Streckengleis aus die Anbindung dieses Privatanchlussgleises in Schmal- und Normalspur. Das dort ausgefädelte Schmalspurgleis führte zu

einer 8,4 Meter langen Rollschemelgrube. Das daran anschließende Normalspurgleis endete zu Beginn stumpf neben dem Lagerhaus. An das Lagerhaus selbst führte ein Schmalspurgleis, das aus dem Ladegleis heraus abzweigte. Bis 1932 hatte man die Gleisanlage in diesem Bereich so erweitert, dass im Normalspurabschnitt eine Gleiswaage installiert und daneben eine Verladerrampe errichtet wurde. Das Normalspurgleis verlängerte man und führte es als dreischienigen Abschnitt nun bis zum Lagerhaus weiter. Nach einem Brand des Lagerhauses 1963 wurde auf der südlichen Bahnhofseite mit größerem Umfang ein Neubau errichtet, der ein neues beidseitig an das Streckengleis angeschlossenes Lade-

gleis erhielt. An der alten Lagerhausstelle wurden die Rollschemelgrube und das Normalspurgleis entfernt. Das schmalspurige Gleis wurde als Freiladegleis in Richtung Empfangsgebäude geführt. In der Grünanlage neben der Landesstraße war von 1967 bis 2000 die Lok 24" als Denkmal aufgestellt.

1931 erhielt die Zweigstelle der Milchkühlzentrale Mergentheim an der Bahnhofsausfahrt in Richtung Dörzbach ein eigenes Anschlussgleis. Es querte neben dem Bahnübergang des Hauptgleises die heutige Altkrautheimer Straße. Schon 1934 wurde das Gleis wieder entfernt.

Anfang der 1980er Jahre wurde das Stumpfgleis zum Güterschuppen entfernt, um hier für einen Busbahnhof mit Umfahrung des Bahnhofsgebäudes Platz zu machen.

Gut 500 Meter nach dem Bahnhof Krautheim wurde 1958 bei Kilometer 33,9 auf freier Strecke am Ortsrand ein Anschlussgleis für die Metallwarenfabrik Wöhrle erstellt. Es zweigte aus Richtung Dörzbach ab und endete in einer Rollschemelgrube. Das darauffolgende Normalspurgleisstück diente der Firma zum standsicheren Be- und Entladen der vorwiegend offenen Güterwagen mit Stahlfertigprodukten und aus der Produktion angefallenem Schrott.

Zwei Kilometer von Krautheim entfernt befand sich an der Straßenkreuzung weit ab von den beiden namensgebenden Ortschaften der Haltepunkt Assamstadt-Horrenbach bei Kilometer 35,4. Am 21. Oktober 1917 wurde

dieser Personenhalt, der mit einem einfachen Schüttbahnsteig und einer kleinen Warthalle ausgestattet war, dem Betrieb übergeben. Nach Einstellung des regulären Personenverkehrs wurde dieser Haltepunkt wieder aufgegeben und auch nicht mehr für den Schülerverkehr ab 1966 wieder eingerichtet.

Seit Januar 1918 war außerdem ein Anschlussgleis zum Verladeplatz eines nahegelegenen Sägewerks angelegt worden. 1961 war das Gleis noch vorhanden, vor 1981 dann aber abgebaut.



Fahrkarte von der Eröffnung der Haltestation Assamstadt-Horrenbach vom 21. Oktober 1917. (Quelle: Archivverbund Main-Tauber StAWt K-G 30 A 290)

Nach Überquerung des Horrenbachs auf einer kleinen Brücke weitet sich das Jagsttal langsam auf. Die Strecke führte nun unterhalb von großflächigen Weinberghängen entlang zur letzten Unterwegstation nach Klepsau bei Ki-

lometer 36,9. Die überschaubaren Anlagen bestanden hier aus einem beidseitig angebundenen Ladegleis sowie einem einstöckigen Stationsgebäude. Erweiterungen erfolgten in Klepsau nicht. Die Agentur wurde 1961 geschlossen und danach das Bauwerk abgerissen. Auch die Ladegleisweiche in Richtung Dörzbach wurde entfernt. Das dadurch entstandene Stumpfgleis diente in den letzten Betriebsjahren vor allem zum Abstellen von nicht benötigten Fahrzeugen.

(wird fortgesetzt)

Wolfram Berner

Anmerkung zur Wasserstation in Schöntal auf Seite 12 im INFO 1-2020: Herrn Helmut Müller danke ich für die korrigierende Information, dass sich auf dem Bahnhof Schöntal kein Wasserkran, sondern nur eine Wasserhebestation (Pulsometer) in einem gefassten Brunnenschacht befand.



Der Schülerzug mit Triebwagen 303, MD 3 und 402 hat am 28.04.1977 Klepsau erreicht. Am rechten Bildrand ist der Wasserwagen 168 zu erkennen. (Bild: Hans-Georg Sauber)

Hiermit bestelle ich:

Anz.	Artikel	Einzelpreis	Gesamtpreis
	Jagsttalbahn-Kalender 2021	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