



INFO



Ausgabe 3/22



Holen Sie sich ein Andenken an die Jagsttalbahn nach Hause! In unserem Fanshop gibt es aktuell folgende Angebote:

Kartonmodellbausatz Bf Widdern & Bf Westernhausen (1:87)	3,50 €
Kartonmodellbausatz Bf Krautheim (1:87)	3,50 €
Tasse mit Diesellok 22-02 „Krokodil“	5,00 €
Buch „Ein Leben mit Dampf und Diesel“	15,00 €
Buch „An den Ufern der Jagst“	10,00 €
Jubiläumsbroschüre „25 Jahre Jagsttalbahnfreunde e.V.“	5,00 €
Jagsttalbahn Kreativpostkarten (12 Stück)	10,00 €
Kalender 2023 mit aktuellen & historischen Motiven	5,00 €

Bestellungen senden Sie bitte mit Ihrer Anschrift per Mail an:
fanshop@jagsttalbahn.de. Die Versandkosten belaufen sich auf 4,95 €.



INFO ist das offizielle Organ der Jagsttalbahnfreunde e.V.
Das INFO ist kostenlos und erscheint i.d.R. 3 mal jährlich,

Bild oben: Stefan Haag
Titelbild: Der aufgearbeitete Innenraum des Wagens 89 / Stefan Haag

Herausgeber: Jagsttalbahnfreunde e.V.
Sitz: Bahnhofsstraße 8
74677 Dörzbach
Fax: 07937-802721
e-Mail: post@jagsttalbahn.de
Redaktion: Stefan Haag,
Ron Scherhauser
Layout: Cedric Wirbs

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

Ausgabe: Nr. 3-2022
September 2022
Auflage: 2500 Exemplare

Namentlich gekennzeichnete Artikel geben die Meinung des Autors wieder.

Liebe Jagsttalbahnfreunde, sehr geehrte Damen und Herren,

zu aller erst möchte ich mich sehr herzlich bedanken für die gewaltige Unterstützung, die wir besonders seit Ende letzten Jahres erfahren durften. Mein Dank gilt natürlich insbesondere unseren Mitgliedern, aber auch denjenigen, die mit ihren großzügigen Spenden auch im Rahmen unserer „Gleisbausteinaktion“ dazu beigetragen haben, dass wir nun mit großen Schritten bei unserem Weiterbau vorankommen. Bei Erscheinen dieses INFOs werden die Arbeiten bereits in vollem Gange sein, was nur durch die enorme Spendenbereitschaft möglich war. Die Unterstützung wird auch dadurch greifbar, dass wir zwischenzeitlich viele neue Helfer gefunden haben, die viel Erfahrung im Gleisbau, mit Baumaschinen oder Vermessungstechnik mitbringen. Auch die Baumaschinen selbst wurden uns teils gänzlich um sonst zur Verfügung gestellt.

Der völlig unnötige und unsägliche Rechtsstreit mit der Stadt Krautheim hat uns seit November sehr viel Geld, Zeit und Nerven gekostet. Um so glücklicher sind wir, dass es nun tatsächlich und unerwartet doch noch zu einer gütlichen Einigung kommen soll. Die Anwälte haben sich darauf geeinigt, einen Kompromissvorschlag auszuarbeiten, der allen Belangen gerecht werden soll. Ich bitte an der Stelle



um Verständnis, dass über die Einzelheiten natürlich bis dahin nichts nach außen dringen darf und soll, um den Erfolg nicht zu gefährden. Der Rücktritt von Frieder Strohm als erster Vorsitzender der Jagsttalbahnfreunde im Mai hat uns zunächst vor die schwierige Aufgabe gestellt, einen geeigneten Nachfolger zu finden. Nach vielen Gesprächen stellte sich unser langjähriges Mitglied und Unterstützer Roland Volk zur Wahl in den Vorstand zur Verfügung. Roland ist ein Dörzbacher Urgestein, der schon vor vielen Jahren einmal im Vorstand bei uns war. Er verfügt über eine außergewöhnliche soziale Kompetenz und ein großes Netzwerk in der Umgebung von Dörzbach. Daher war es kein Wunder, dass er bei der Mitgliederversammlung als 2. Vorsitzender gewählt wurde. Meine Wahl als 1. Vorsitzender war damit ebenfalls besiegelt.

Volker Elgner

Veranstaltungen und Termine

Unsere aktuellen Termine können Sie immer auch unter www.jagsttalbahn.de/termine nachlesen, evtl. haben sich neue ergeben. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Fahrtage in Dörzbach

Am jeweils zweiten Sonntag im Monat von Mai bis September fährt unser Museumszug im Bahnhof Dörzbach. Es gibt Bratwurst, kalte Getränke, Kaffee und Kuchen. Auch unser Lädle mit Souvenirs ist wie immer vertreten. Erleben Sie die Jagsttalbahn wieder in Bewegung!

Folgende Termine sind für das Jahr 2023 geplant:

- 13. und 14. Mai zur Jagsttal Wald- und Wiesenwanderung
- 11. Juni
- 09. Juli
- 13. August
- 10. September zum Tag des offenen Denkmals

Jeweils 11 bis 17 Uhr.

8. Schöntaler Gartenbahnfest

Das 8. Schöntaler Gartenbahnfest findet am Samstag 5. August 2023 ab 11 Uhr und am Sonntag 6. August von 11 bis 17 Uhr auf dem Gelände des Bahnhofs Schöntal statt. Es sind Fahrten mit der 5-Zoll Bahn sowie Fahrten mit der großen Handhebeldraisine geplant.

Mitgliederversammlung

Die Mitgliederversammlung findet am **10. Juni 2023** in Dörzbach statt. Unsere Mitglieder erhalten eine Einladung dazu mit einem späteren INFO.

Arbeitseinsätze

Jeden Samstag findet ab 9 Uhr ein Arbeitseinsatz statt. Bauwochen kündigen wir über unseren Info-Verteiler an. Sie können uns gerne besuchen, Fahrzeuge und Anlagen besichtigen oder aktiv mitarbeiten. Dafür brauchen Sie kein Eisenbahnexperte zu sein. Wir helfen Ihnen beim Einleben und außerdem fallen die unterschiedlichsten Aufgaben an. Um die Einsätze organisieren zu können möchten wir Sie bitten, sich vorher über post@jagsttalbahn.de oder telefonisch (07937 277) anzumelden.

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

Sonderfahrten im Juli

In der letzten Woche vor den Schulferien hatten wir Besuch von 10 Schülern der 4. und 5. Klasse der Bischof von Lipp Schule in Muldingen, die bei uns einen „Workshop“ absolvierten. In zwei Gruppen aufgeteilt, erfuhren sie von uns Wissenswertes über die Geschichte und erhielten ein „Handout“ mit den wichtigsten Informationen über die Jagsttalbahn.

Der Kindergarten aus Dörzbach war an zwei aufeinander folgenden Freitagen mit insgesamt über 60 Kindern im Bahnhof zu Besuch. Die begeisterten Kinder erlebten die Jagsttalbahn als fahrendes Denkmal. Wir waren dabei sehr bemüht, pädagogisch wertvoll und kindergerecht alle Fragen der Kinder zu beantworten.

Als Dankeschön sangen uns die Kinder zum Abschied das schwäbische Volkslied „Auf der schwäbische Eisebahne“ und schenkten uns ein selbst gemaltes Bild mit passendem Motiv.

Weiterhin waren wir das Aufzugsziel von ca. 50 Mitarbeitern des Polizeireviers Neckarsulm, welche uns aus Anlass ihres Jahresausfluges besuchten. Das ich einen Teil meines früheren Berufslebens dort verbracht habe, sei nur am Rande erwähnt, war aber für die Entscheidung meiner Kollegen sicher nicht ganz unwesentlich.

Ein Teil der Polizisten und Polizistinnen wanderten zuerst zur Kapelle St. Wendel zum Stein, andere erhielten am Nachmittag eine Führung von unserem Jagsttalbahnveteranen und Ur-Dörzbacher Karl Stolz in der historischen Ölmühle



Tobias Hümmlchen erklärt den interessierten Schülern die Funktion einer Weiche. / Bild Ron Scherhauser

unweit des Bahnhofs.

Für das leibliche Wohl sorgten Catering-Spezialisten aus Assamstadt mit einer Auswahl köstlicher Speisen, die keine Wünsche offen ließen. Kaffee und Getränke steuerten die Jagsttalbahnfreunde bei, so dass es sich unter dem Strich auch für uns, inklusive Fahrkartenverkauf, durchaus lohnte.

Auch die Gemeinden in Mulfingen und Dörzbach unterstützen unser Engagement und haben angekündigt, dass wir auch hier eine kleine Aufwandsentschädigung erhalten, um unsere Kosten zu decken.

Von unseren großen und kleinen Gästen wurden wir nach jeder Veranstaltung mit großem Lob bedacht. Einige davon werden ganz

sicher in nächster Zeit noch einmal zu uns kommen, wurde uns versichert.

Besonders bei den Jugendlichen scheint unser Freizeitangebot sehr attraktiv zu sein:

Haben sich doch in den letzten Wochen und Monaten bereits drei neue Mitarbeiter im

Alter von 10 und 11 Jahren bei uns eingefunden, um tatkräftig mitzuhelfen, die Jagsttalbahn voran zu bringen.

Wir freuen uns jedenfalls auf weitere Sonderfahrten im August und September, die bereits in Planung sind.

Volker Elgner



Das Polizeirevier Neckarsulm genießt die Fahrt im Sommerwagen.
/ Bild Eddi Knörzer

Dachsanierung der Güterwägen 4003 und 4105

Vor einiger Zeit hat ein Sturm bei einem dieser Wagen ein Teil der alten Dachpappe heruntergerissen. Nach einer provisorischen Abdichtung wurden jetzt an diesen beiden Wagen die Dächer erneuert.

Im ersten Schritt wurde die alte Dacheindeckung entfernt. Danach wurden neue Schweißbahnen aufgebracht und neue Dachkanten aus Blech montiert. Zum Abschluss wurde noch eine zweite Schicht Schweißbahnen aufgebracht.

Die Dachsanierung dieser Güterwagen diente auch gleich als Übungsobjekt.

Der Güterwagen 42 soll eine solche Dacheindeckung bekommen. Außerdem muss in der nächsten Zeit noch beim ein oder anderen Wagen jeweils die Dacheindeckung erneuert werden.

Simon Geist



Die aufgeschweißte Dachpappe an beiden Wagen / Bild Hartmut Schirmmacher

Aufarbeitung Wagen 89

Nachdem der Wagen 89 von außen neu angestrichen war und die Anbauteile wie Griffstangen und Beschlagteile angebracht wurden, ging es mit den Fenstern weiter.

Als erstes wurde mit den Versenkfenstern in den Türen zur Bühne begonnen. Hier waren schon vor längerer Zeit neue Fensterrahmen angefertigt worden. Für diese Fenster mussten noch teilweise neue Führungsleisten angefertigt werden.

Weiter ging es danach mit den Versenkfenstern an den vier Türen des Postabteils. Auch hier waren schon neue Fensterrahmen angefertigt worden. Diese mussten jedoch noch an die jeweilige Türe angepasst werden. Für diese Fensterrahmen mussten auch einige Anbauteile aus Messing neu ange-

fertigt werden, unter anderem die Teile um die Lederriemen an den Fensterrahmen befestigen zu können. Mit diesen Lederriemen kann eingestellt werden, wie weit das jeweilige Fenster geöffnet wird und wenn das Fenster ganz geöffnet ist, kann es mit dem Lederriemen wieder hochgezogen werden.

Nachdem diese Fensterrahmen soweit aufgearbeitet waren, wurden noch neue Sicherheitsglasscheiben eingebaut. Zum Abschluss konnten die Fenster in den Türen eingebaut werden.

Auf der Bühne des Wagens wurde noch die Leitung und der Absperrhahn der Notbremse eingebaut.

Auch wurden hier neue Halter zum einhängen der Absperrketten angefertigt. Zwischenzeitlich wurde der Wagen auch von innen neu gestrichen. Die Wände erhielten einen grauen Anstrich und die Decke wurde weiß gestrichen.

Die Bodenbretter wurden nochmals mit Holzöl behandelt. Die Rahmen der seitlichen Fenster wurden aufgearbeitet und gestrichen. Der Fensterrahmen des Gepäckabteils wurde bereits wieder eingeglast und das Fenster in den Wagenkasten eingebaut. Als nächstes werden noch die Fensterrahmen des Postabteils eingeglast und anschließend eingebaut.

Simon Geist / Bilder Stefan Haag





Wagen 89

Wiederinbetriebnahme und Gleisbau

Nachdem der Beginn der Erdarbeiten (nach dem INFO 2/2022) wegen verschiedener Schwierigkeiten zunächst noch etwas auf sich warten ließ, kommen sie nun endgültig in Schwung.

Neben einigen kleinen Arbeiten wurde Mitte Juli ein größeres Treffen mit unseren Gleisbauexperten und unseren vielen weiteren Helfern abgehalten, bei dem der Ablauf der anstehenden Arbeiten konkretisiert wurde. Die Erdarbeiten haben mittlerweile begonnen. Im ersten Schritt wird nun das Erdplanum hergestellt. An einigen Stellen muss etwas Material weg, an anderer Stelle kann zumindest ein Teil davon aufgeschüttet werden.

Danach wird das Planum verdichtet und gleich mit einer beidseitigen Querneigung für die Entwässerung versehen.

Darauffolgend werden die Schwellen und Schienen mit Radfahrzeugen ausgefahren und an die passenden Stellen neben die Trasse gelegt.

Ist diese Aufgabe erledigt, wird dann eine Lage Schotter verteilt und verdichtet, auf welche das Gleis aufgebaut werden kann.

An dieser Stelle möchten wir uns herzlichst bei allen bedanken, die uns dabei unterstützen.

So können wir zum Beispiel verschiedene große Baumaschinen ganz umsonst benutzen und es haben Helfer zu uns gefunden, die diese Maschinen auch bedienen können.

Auch die Gemeinde Dörzbach unterstützt uns an vielen Stellen und natürlich auch die weiterhin mehr werdenden Gleisbaustein-Spender haben unseren Dank verdient.

Über Spenden von mehr als 60.000 € und damit für mehr als 300 m Gleis durften wir uns schon freuen.

Vielen, vielen Dank!

Aber der Gleisbau bleibt weiterhin kostenintensiv. Daher wollen wir an dieser Stelle nochmals auf unsere Spendenaktion (Gleisbaustein) hinweisen. Mit 150€ kann ein Meter Gleis finanziert

werden und der Spender bekommt als Dankeschön eine Urkunde mit dem Bahnkilometer und den Koordinaten zu genau dem Meter, den



er gespendet hat. Weitere Informationen zur Gleisbaustein-Spendenaktion finden Sie auf unserer Webseite:

www.jagsttalbahn.de

Ron Scherhauser



Auf dem Abschnitt vom derzeitigen Streckenende in Richtung Marie-Curie Straße wurden die ersten Meter Gleis verlegt. / Bilder Gabriel Oppolzer



Kalender für das Jahr 2023

Unser neuer Kalender für das Jahr 2023 wird in Kürze bei uns eintreffen.

Auf 13 Seiten gibt es historische, teils noch unveröffentlichte sowie auch einige aktuelle Bilder.

Als guter Begleiter fürs nächste Jahr sind unsere Fahrtage bereits

eingetragen, so dass Sie keinen Termin verpassen!

Erhältlich ist der Kalender bei unseren Veranstaltungen oder auf unserer Website per Post. Lesen Sie für Bestellungen bitte die erste Seite dieses INFOS.

Die Kosten belaufen sich auf 5 € bzw. 7,50 € inkl. Versand.



▲ Der Jagsttalbahnkalender 2023 im A5 Format ist ab sofort lieferbar.

Auszug aus der Dienstvorschrift für die Benutzung der Rollschemel ►
auf der Jagsttalbahn aus dem Jahr 1907. / Bild Sammlung
Jagsttalbahnfreunde e. V.

Betrieb in den ersten Jahrzehnten

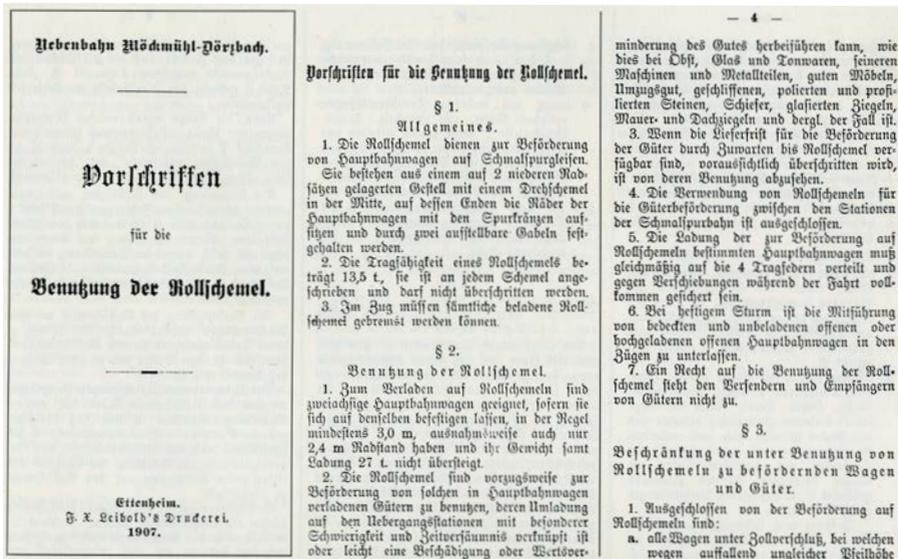
War der Personenverkehr im Jagsttal Ende der 1920er-Jahre trotz Optimierung der Fahrzeiten durch den Einsatz des gebraucht erworbenen Dampftriebwagens eher rückläufig, so stieg im Gegensatz dazu das Güteraufkommen kontinuierlich an. Vor allem der saisonale Zuckerrübenverkehr verlangte von Mensch und Maschine in der Herbstzeit Höchstleistungen ab.

Die Anzahl der 1901 beschafften Rollschemele zum Transport von normalspurigen Güterwagen wurde von zwei auf 15 Paar bis zum Jahr 1929 erhöht. Schon in der Konzession der Jagsttalbahn war der Rollschemeletransport nach Vorbild der 1894 eröffneten staatlichen württembergischen Bottwartalbahn von Marbach nach Heilstein (und ab 1900 bis Heilbronn Süd) vorgesehen.

Anfänglich waren nur zwei der vier Rollschemele mit der Görlitzer Gewichtsbremse ausgestattet. Die nachfolgend bestellten Rollschemele besaßen keine Gewichtsbremse mehr.

1907 wurden vom Vorstand der Jagsttalbahn die „Vorschriften für die Benutzung der Rollschemele“ erlassen. Darin wurde neben der Benutzung der Rollschemele, dem Auf- und Abschemele der Normalspurwagen, unter anderem auch die Beschaffenheit der zu transportierenden Güterwagen geregelt.

So durften zum Beispiel keine „Wagen mit Gütern, die ihre Lage oder ihren Schwerpunkt während der Fahrt wesentlich verändern können, wie lebende Tiere (außer Geflügel) oder Flüssigkeiten in nicht vollständig gefüllten versetzbaren Behältern“ auf Rollschemele mitgenommen werden.



Ebenbahn Wöschmühl-Dörzbach.

Vorschriften

für die

Benutzung der Rollschemele.

Eitenheim.
H. A. Leibold's Druckerei.
1907.

Vorschriften für die Benutzung der Rollschemele.

§ 1.

Allgemeines.

1. Die Rollschemele dienen zur Beförderung von Hauptbahnwagen auf Schmalspurbahnen. Sie bestehen aus einem auf 2 niederen Radfahnen gelagerten Gestell mit einem Drehschemel in der Mitte, auf dessen Enden die Kläder der Hauptbahnwagen mit den Spurräufen aufliegen und durch zwei ausstellbare Gabeln festgehalten werden.
2. Die Tragfähigkeit eines Rollschemeles beträgt 13,5 t, sie ist an jedem Schemel angehängt und darf nicht überschritten werden.
3. Im Zug müssen sämtliche beladene Rollschemele gebremst werden können.

§ 2.

Benutzung der Rollschemele.

1. Zum Verladen auf Rollschemele sind zweiaxlige Hauptbahnwagen geeignet, sofern sie sich auf denselben befestigen lassen, in der Regel mindestens 3,0 m, ausnahmsweise auch nur 2,4 m Radstand haben und ihr Gewicht samt Ladung 27 t nicht übersteigt.
2. Die Rollschemele sind vorzugsweise zur Beförderung von solchen in Hauptbahnwagen verladene Gütern zu benutzen, deren Umladung auf den Ubergangsstationen mit besonderer Schwierigkeit und Zeitverlust verknüpft ist oder leicht eine Beschädigung oder Verderber-

— 4 —

minderung des Gutes herbeiführen kann, wie dies bei Obst, Glas und Tonwaren, feineren Maschinen und Metallteilen, guten Möbeln, Ungussgut, geschliffenen, polierten und profilierten Steinen, Schiefer, glasierten Ziegeln, Mauer- und Dachziegeln und dergl. der Fall ist.

3. Wenn die Befestigung für die Beförderung der Güter durch Zuwarten bis Rollschemele verfügbar sind, voraussichtlich überschnitten wird, ist von deren Benutzung abzusehen.

4. Die Veranwendung von Rollschemele für die Güterbeförderung zwischen den Stationen der Schmalspurbahn ist ausgeschlossen.

5. Die Ladung der zur Beförderung auf Rollschemele bestimmten Hauptbahnwagen muß gleichmäßig auf die 4 Tragfedern verteilt und gegen Verschiebungen während der Fahrt vollkommen gesichert sein.

6. Bei heftigen Sturm ist die Mitführung von bedeckten und unbeladenen offenen oder hochgeladenen offenen Hauptbahnwagen in den Zügen zu unterlassen.

7. Ein Recht auf die Benutzung der Rollschemele steht den Versendern und Empfängern von Gütern nicht zu.

§ 3.

Beschränkung der unter Benutzung von Rollschemele zu befördernden Wagen und Güter.

1. Ausgeschlossen von der Beförderung auf Rollschemele sind:
 - a. alle Wagen unter Holzverschlag, bei welchen wegen auffallend ungleicher Verteilung

Auch das „Ent- und Beladen der auf den Rollschemeeln verbleibenden Hauptbahnwagen“ sowie der „Transport leerer Rollschemeel in den Zügen“ wurden in dieser Dienstvorschrift geregelt. Maximal zwei zweiachsige Normalspurgüterwagen, zwischen denen ein Schmalspurgüterwagen gekuppelt werden musste, konnten, mit dem Rest des Güterzuges mittels einer Deichsel (Kuppelstange) verbunden, den Güterkunden zugestellt werden.

Mit der Zunahme der Anzahl an Rollschemeeln bis zum Ende der 1920er-Jahre stieg auch das Gewicht der Güterzüge an, dem die Dampflokomotiven der Erstausrüstung zunehmend nicht mehr gewachsen waren. Dies veranlasste die Deutsche Eisenbahn-Betriebsgesellschaft (DEBG) für ihre einzige Schmalspurbahn mit 750 Millimeter Spurweite eine neue Dampflok zu beschaffen. In enger Zusammenarbeit mit dem technischen Büro der DEBG in Ber-

lin wurde 1929 bei der Lokomotivfabrik Henschel & Sohn in Kassel eine dreiachsige Heißdampflokomotive mit Druckluftbremse konstruiert und gebaut. Zu einem Beschaffungspreis in Höhe von 35.150 Reichsmark wurde die Lok unter der Fabriknummer 20993 von Henschel Anfang September ausgeliefert. Die erste Probefahrt absolvierte die Lok mit einem Dienstgewicht von 24 Tonnen am 10. September 1929 von Möckmühl nach Dörzbach, ehe sie nach erfolgter Betriebsgenehmigung ab dem 29. September eingesetzt werden konnte.

Die Lok erhielt die DEBG Betriebsnummer 24 in zweiter Besetzung (24“), da diese Nummer auch die ursprüngliche Jagsttalbahnlok Nr. 1 bis zu deren Abstellung im Jahr 1932 trug. Mit der neuen Lok 24“ wurde mit der Umstellung des Bremssystems im Jagsttal ab Frühjahr 1930 begonnen. Ihre große Zugkraft war nun vor allem während des Zuckerrübenverkehrs im Herbst unersetzlich.



Um den Betrieb mit den ungebremsten Rollschemeln zu optimieren, beschloss die Verwaltungsspitze der DEBG den Bau eines „Bremsballastwagens“ im Jahr 1934. Er hatte die Aufgabe zwischen mehreren aufgeschemelten Normalspurgüterwagen die Bremskraft gleichmäßig zu verteilen. Der ehemalige Werkmeister der Jagsttalbahn, Kurt Teuke senior, schildert sehr eindrücklich in seinen posthum veröffentlichten Lebenserinnerungen, „Ein Leben mit Dampf und Diesel“, den Umbau des ersten zweiachsigen offenen Güterwagens. Beeinflusst durch das Aussehen des Wagens nach Anbau der normalspurigen Zug- und

Stoßvorrichtungen bürgerte sich bei den Bediensteten der Jagsttalbahn der Begriff „Pufferwagen“ für diese neue Güterwagengattung ein. Mit der Zuladung von Steinballast erreichte man ein größtmögliches Bremsgewicht. Der Umbau fünf weiterer Wagen folgte in den Jahrzehnten nach dem Zweiten Weltkrieg. So stand auf der Jagsttalbahn in den 1930er-Jahren der Pufferwagen, eine ausreichende Anzahl an Rollschemeln und die moderne Dampflok 24“ für einen effektiven Gütertransport zur Verfügung

(wird fortgesetzt)
Wolfram Berner



▲ Umbau des ersten offenen Güterwagens zum Pufferwagen im Jahre 1934. / Bild Kurt Teuke sen.

◀ Eigens für die Jagsttalbahn konstruiert wirbt der Lokhersteller Henschel mit dem Werksfoto von Lok 24“ noch Jahre nach deren Auslieferung in diversen Katalogen. / Bild Henschel-Museum + Sammlung

Hiermit trete ich dem Verein Jagsttalbahnfreunde e.V. in Dörzbach bei. Der Jahresmitgliedsbeitrag beträgt (Stand 10/21) 40 Euro für Einzelmitglieder, 115 Euro für juristische Personen, 6 Euro für Kinder und Jugendliche bis 18 Jahre, Schüler und Studenten (auf Nachweis).

Die Datenschutzhinweise finden Sie im Onlineantrag unter www.jagsttalbahn.de/verein.html

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 _____

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.

Bahnhofsstraße 8

74677 Dörzbach

Gläubiger-Identifikationsnummer:

DE52MGB00000076827