Stand: 03/2017

Eisenbahnfreunde Grenzland e.V.

Gemeinnütziger Verein seit 2008

www.efg.ac

Stand März 2017

Faszination Eisenbahn

Nostalgische Sonderfahrten im Großraum Aachen – das Konzept der Eisenbahnfreunde Grenzland

Vorwort

Die Eisenbahnfreunde Grenzland (EFG) haben sich erstmalig Ende September 2008 als Arbeitsgruppe des Vereins Freunde des Bw Aachen West e.V. zusammengefunden, um über Pläne zu beratschlagen, wie man auf den Nebenstrecken der Region einen nostalgischen Eisenbahnverkehr umsetzen und etablieren kann. Mit Baubeginn des Campus auf dem ehem. Bahnbetriebsgelände in Aachen West Ende 2011 sind die ursprünglichen Bemühungen des Vereins Freunde des Bw Aachen West endgültig gescheitert, sodass mit der Jahreshauptversammlung 2012 eine Umstrukturierung und Neuausrichtung des Vereins beschlossen wurde – die bisherige Arbeitsgruppe Eisenbahnfreunde Grenzland wird offiziell zum Hauptinhalt des Vereins. Einhergehend wurde die Satzung angepasst und der Verein in Eisenbahnfreunde Grenzland e.V. (EFG) umbenannt.

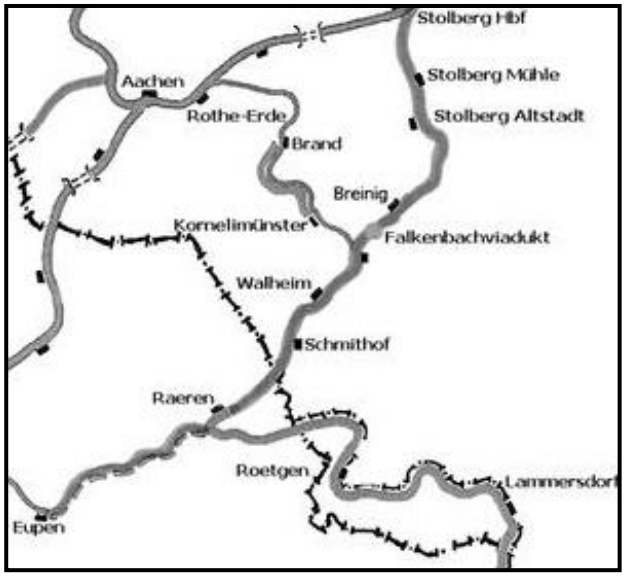
Mit dem Vennbahn e.V. sowie dem Vennbahn V.o.E. existierten bereits in den 1990er Jahren zwei Eisenbahnvereine in der Region, die leider aus finanziellen Gründen ihre Aktivitäten einstellen mussten und somit nicht nur positiv an vielen Stellen in Erinnerung geblieben sind. Es gilt nun für die Eisenbahnfreunde Grenzland e.V. aus den Fehlern dieser Vereine zu lernen und zukünftig solche zu vermeiden.

Mit der Eisenbahnstrecke Stolberg – Eupen existiert im Süden von Aachen eine landschaftlich sehr reizvolle Strecke, welche sich für einen musealen Betrieb gut eignet. Auch die exponierte Lage direkt am Vennbahnradweg ist nicht außer Acht zu lassen. Eben auf dieser Strecke soll zukünftig der Großteil der durch die EFG veranstalteten Fahrten stattfinden. Weitere Sonderfahrten sind auf dem Streckennetz der EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) geplant und sollen das Angebot erweitern.

In enger Zusammenarbeit mit der EVS haben - durch die EFG - die Arbeiten zur Wiederinbetriebnahme der Strecke Stolberg – Eupen Ende 2008 begonnen. Es besteht Konsens, dass die Strecke mit dem bestehenden Oberbau und Ingenieurbauwerken für einen touristischen Verkehr in den nächsten Jahren hergerichtet wird. Die dafür nötigen Bedarfsausbesserungen werden nach und nach abgearbeitet.

Die Strecke

Der 1889 in Betrieb genommene Streckenabschnitt zwischen Stolberg und Walheim diente als ergänzende Anbindung an die bereits existierende Bahnstrecke zwischen Aachen-Rothe Erde und Raeren (1885 erbaut). Von Raeren aus führte ein Gleis sprichwörtlich hoch in die Eifel Richtung Monschau, Sourbrodt und Prüm. Das andere Gleis führt im weiteren Verlauf über Eupen bis nach Herbesthal zur Verbindung Aachen – Lüttich. Der Abschnitt via Eupen wurde 1887 fertig gestellt.



Ihren Höhepunkt erlebte die Strecke vor und während des Zweiten Weltkrieges. Im Jahre 1985 wurde der älteste Abschnitt, zwischen Aachen-Rothe Erde und Kornelimünster, abgebaut. Zuvor musste bereits das Gleis zwischen Kornelimünster bis hin zum Abzweig Hahn weichen. Auch der Strecke Stolberg - Raeren wurde keine große Bedeutung mehr zuteil. Nur noch gelegentlich fuhren bis 1989 Züge mit einer Hand voll Güterwagen zwischen Stolberg, Raeren und Sourbrodt bzw. zwischen Raeren und Eupen. Bis 1992 diente der Verlauf Stolberg - Eupen - Herbesthal noch als Ausweichroute für Lademaßüberschreitungen nach Belgien, da der Tunnel der Güterverkehrsstrecke von Aachen-West nach Montzen nicht das erforderliche Lichtraumprofil aufwies. Nach dem damaligen Umbau des Tunnels entfielen auch diese Leistungen und die SNCB zog sich gänzlich von der Strecke zurück. Das Geschehen um den ersten Golfkrieg brachte im Jahr 1992 noch einmal viel Verkehr auf die Strecke Stolberg - Eupen, als die Amerikaner ihre in Deutschland stationierten Truppen nach Saudi-Arabien verlegten. Teilweise konnte man 15 Züge am Tag zählen. Als die Pläne der SNCB, den Eisenbahnbetrieb auf der Strecke einzustellen bekannt wurden, rief dieses auf belgischer wie deutscher Seite Eisenbahnfreunde auf den Plan, die sich für den Erhalt der Strecke und vor allem für die Aufnahme eines touristischen Personenverkehrs stark machten. 1990 wurde von Belgien und 1994 von Deutschland aus der touristische Personenverkehr aufgenommen. Während auf deutscher Seite dieser Verkehr bereits 1998 wieder eingestellt wurde, konnte er auf belgischer Seite noch bis Ende 2001 aufrechterhalten werden.

Heute ist fast die komplette ehemals zweigleisige Hauptstrecke zurückgebaut, lediglich das Teilstück Stolberg – Raeren – Eupen ist noch in eingleisiger Form vorhanden.

Das Konzept der Eisenbahnfreunde Grenzland

Dieses Konzept verfolgt das Ziel, die verbliebene Eisenbahninfrastruktur wieder befahrbar zu machen und letztendlich mit historischen Fahrzeugen touristischen Eisenbahnverkehr durchzuführen. In Kooperation mit der EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH (EVS) sollen zukünftig ein kommerzieller Eisenbahnbetrieb sowie touristische Fahrten ermöglicht werden, um so die Strecke dauerhaft zu erhalten.

Bis zu einer touristischen Nutzung in Form von Sonderfahrten müssen umfangreiche Sanierungsarbeiten an der bestehenden Infrastruktur durchgeführt werden, hierzu zählen u.a.:

- Vegetationsarbeiten
- Ertüchtigung / Ausbesserung Oberbau an div. Stellen
- Ertüchtigung / Sicherung der Bahnübergänge
- Ertüchtigung Weichen- und Signaltechnik im Bereich Bahnhof Walheim
- Sicherung Vennbahnradweg

Im Jahr 2008 haben die EFG begonnen Vegetationsarbeiten durchzuführen. Diese Arbeiten dienen dazu, den Bahnkörper von Bewuchs frei zu halten und das Lichtraumprofil entlang der Strecke sowie die Sichtdreiecke an den Bahnübergängen sicher zu stellen. Jährlich beauftragt die EVS zusätzlich eine Firma, die mit einem Spezialfahrzeug eine chemische Aufwuchsbekämpfung durchführt.

Die Arbeiten zur Ertüchtigung / Ausbesserung des Oberbaus fokussieren sich auf den Streckenabschnitt ab Bahnhof Breinig bis zur Landesgrenze.

Im Sommer 2011 wurde der Streckenabschnitt zwischen Stolberg HBF und Falkenbachviadukt durch einen speziell umgebauten VT98 der DB vermessen mit dem Ergebnis, dass dieser Abschnitt in einem guten, grundsätzlich befahrbaren Zustand ist.

Diese Messwerte wurden Anfang 2016 bei einer erneuten Messfahrt bestätigt.

Auf dem Streckenabschnitt Breinig bis Walheim sind Stahlschwellen verbaut. Durchgeführte Stichprobemessungen zeigten, dass dieser Streckenabschnitt in einem guten Zustand ist. Im Bereich des Bahnhofs Walheim sind Holzschwellen verbaut. Es sind Spurverengungen auf Gleis 1 bekannt, die ausgebessert werden müssen. Auf der weiteren Strecke bis zur Landesgrenze wurden bis auf vereinzelte Ausnahmen ausschließlich Holzschwellen verbaut, die abschnittsweise marode sind. Der Fokus der Arbeiten am Oberbau wird somit auf dem Abschnitt Walheim – Landesgrenze liegen. Hier fanden im Jahr 2017 weitere, umfangreichere Vermessungsarbeiten statt.

Einhergehend mit diesen Arbeiten wurden 2014 die Beschilderungen sowie die Fahrbahnmarkierungen sämtlicher Bahnübergänge erneuert und ergänzt. Im Sommer 2015 wurde mit dem Bahnübergang Schmithoferstr. II der erste Bahnübergang generalsaniert, im Sommer 2016 folgte die Sanierung des Bahnübergang Hahnerstraße.

Im Bereich des Bahnhofs Walheim werden neben der Oberbauinstandsetzung auch die eisenbahntechnischen Einrichtungen überholt, d.h. Weichen- und z.T. Signalanlagen ertüchtigt. Das Stellwerk wurde zwischen 2009 und 2015, der Wärterposten 14 zwischen 2011 und 2013 saniert. Unterstützt wurden die EFG dabei von ortsansässigen Handwerksbetrieben.

Das über 130 Jahre Stellwerk (links) und der Schrankenposten 14 (rechts) wurden durch die EFG sowohl optisch, als auch technisch umfangreich saniert und können besichtigt werden.

Für Instandsetzungsarbeiten am Oberbau, aber auch der eisenbahntechnischen Einrichtungen unterhalten die Eisenbahnfreunde Grenzland e.V. (EFG) neben Spezialwerkzeugen auch einen Rottenkraftwagen vom Typ Klv 53 samt Beiwagen vom Typ Kla 03. Außerdem kann man auf den vereinseigenen Zweiwegebagger mit Anbaugeräten zurückgreifen.

Seit Dezember 2014 finden am Falkenbachviadukt Vorarbeiten für eine Sanierung des Bauwerks statt, so wurde das Bauwerk ausgiebig inspiziert, Belastungsprobefahrten und Verbesserungen Durchgeführt. Zuletzt wurde Anfang 2017 mittels Probebohrungen eine Baugrunderforschung durchgeführt um eine fundierte Planung und Kostenschätzung zu erhalten. Sicher ist heute bereits, dass in den nächsten Jahren umfangreiche Arbeiten am Bauwerk durchgeführt werden und die Stahlkonstruktion aus den 1950er Jahren weichen muss.

> *Die im zweiten Weltkrieg von deutschen Truppen gesprengte Brücke wurde von amerikanischen Pionieren kurze Zeit später wieder notdürftig instandgesetzt. Dieses Provisorium wurde in den 50er Jahren von der DB für 60.000 DM ausgebessert. Weitere Bestrebungen der DB Ende der 70er Jahre die Brücke mit dem Austausch der Stahlkonstruktion durch eine Betonbrücke zu sanieren scheiterten leider an bürokratischen Hürden.*

Um Fahrten über die Landesgrenze hinaus bis Raeren (und langfristig auch bis Eupen) zu ermöglichen, stehen die EFG in regem Kontakt mit Infrabel (Eisenbahninfrastruktur), der Deutschsprachigen Gemeinschaft (DG) und der Gemeinde Raeren. Zwischen Ende 2008 und Anfang 2009 wurde bereits durch die Sanierung des Abschnitts Landesgrenze – Raeren, der Grundstein für die Wiederinbetriebnahme der belgischen Teilstrecke gelegt. Die Resonanz auf belgischer Seite ist groß und es besteht auch hier der Wille einer touristischen Nutzung der Eisenbahnstrecke.

Sind einmal alle Hindernisse bewältigt, dann sind auch Stolberg und Breinig, sowie die Stadt Eupen über Schiene an den Vennbahnradweg angeschlossen.

Neben vorstehenden Aktivitäten müssen u.a. Haltepunkte errichtet werden. Die derzeitigen Planungen sehen folgende Haltepunkte zwischen Falkenbachviadukt und Landesgrenze vor:

- Rastplatz Falkenbachviadukt
- Bahnhof Walheim
- Haltepunkt Schmithof
- Landesgrenze

Der Haltepunkt „Rastplatz Falkenbachviadukt" wird im Bereich des vorhandenen Rastplatzes zwischen Vennbahnradweg und Bahntrasse errichtet. Auf belgischer Seite müsste der Bahnsteig des Bahnhofs Raeren instandgesetzt werden. Um die Anbindung vorstehend genannter Haltepunkte an den Radweg voll auszunutzen zu können, streben die EFG die Errichtung zusätzlicher Rampen an den Bahnsteigen an. Auf diesem Weg soll es auch Fahrgästen mit Fahrrädern, Kinderwagen oder ähnlichen sperrigen Gegenständen möglich sein den Zug zu nutzen.

In der Ortslage Walheim liegt der gleichnamige Bahnhof, der neben Weichen und historischen Signalanlagen, auch noch über ein über 130 Jahre Stellwerksgebäude, wie sie früher entlang der Strecke üblich waren, verfügt. Dieser Bahnhof ist und soll auch zukünftig ein wichtiger Standort der EFG sein, wo Fahrzeuge und Exponate ab- bzw. ausgestellt sind. Besucher soll die Geschichte und die Funktion des Bahnhofs Walheim, aber auch der ganzen ehem. zweigleisigen Hauptstrecke näher gebracht werden.

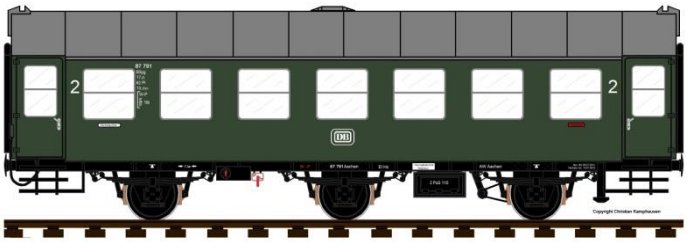
Neben dem Bahnhof Walheim ist der Bahnhof Raeren für die EFG eine sehr wichtige Niederlassung, denn auf dem Gelände des Bahnhof Raeren hat die DG in den 1990er Jahren eine dreigleisige Halle errichten lassen. Eben diese Halle dient den EFG als Werkstatt, um die historischen Eisenbahnfahrzeuge aufzuarbeiten und betriebsfähig erhalten zu können. Das weitläufige Außengelände mit Drehscheibe (derzeit nicht angeschlossen), zwei alten Stellwerken und über 100 Jahre alter Signaltechnik bietet ein sehr gutes Umfeld um weitere Fahrzeuge und Exponate Besuchern zu präsentieren und somit ein Museum einzurichten. Ferner sind die vorhandenen Gleisanlagen für die Abstellung der Eisenbahnfahrzeuge von großer Bedeutung.

Ziel ist der schrittweise Ausbau der angebotenen Sonderfahrten, anfangen mit Pendelfahrten zwischen Falkenbachviadukt und Landesgrenze / Raeren bis hin zu Fahrten zwischen Stolberg und Raeren / Eupen.

Der Museumzug

Mit der Zielsetzung vorrangig regionale Sonderfahrten auf dem verbliebenen Streckenabschnitt der Vennbahn und anderen Nebenbahnen der Region durchzuführen geht auch der Aufbau der Fahrzeugsammlung der EFG einher. Es soll ein klassischer Nebenbahnzug aufgebaut werden, wie sie in den 1960er bis 1980er Jahre anzutreffen waren. Die Kostenproblematik war auch damals schon ein zentrales Thema, Triebwagen trugen dazu bei, dass viele Nebenbahnen weiter betrieben wurden – ein wichtiger Punkt, der auch in der Fahrzeugsammlung dem Betriebskonzept der EFG Berücksichtigung findet.

Der spätere Museumszug der EFG soll sich aus mehreren Personenwagen, einem Bistrowagen, einem Begleit- und einem Fahrradtransportwagen zusammensetzen.



Hierfür gut geeignete Nahverkehrswagen, wie sie üblicherweise auf Nebenbahnen eingesetzt wurden, sind dreiachsige Umbauwagen aus den 1950er Jahren. Der einfache Aufbau und die simple Technik, die große Fahrgastkapazität und die gute Verfügbarkeit von Ersatzteilen machen ihn zum idealen Wagentyp. Insgesamt befinden sich aktuell fünf originale Umbauwagen (B3yg) im Eigentum der EFG. Ein ehemals zum Bauzugwagen umgebauter sechster B3yg wird zurzeit zum Bistro-/Gesellschaftswagen umgebaut. Zukünftig sollen die Fahrgäste dort während der Fahrt mit Getränken und kleinen Speisen versorgt werden. Der Begleitwagen stellt mit seinem Generator die Stromversorgung des Zuges sicher und Verfügt neben einem Personalabteil über einen Lagerraum für den Bistrowagen. Als Waggons für den Fahrradtransport stehen mehrere vereinseigene Güterwagen zur Verfügung. Die Kapazität eines aus fünf Umbauwagen, sowie je einem Bistro-, Begleit- und Fahrradwaggon bestehenden Zuges kann mit bis zu 360 Fahrgästen angegeben werden.

Die bis 1990 auf dem Bergwerk Anna in Alsdorf eingesetzte Diesellok „Anna 20" ist seit Mai 2013 im Besitz der EFG. Nach der Reparatur des Motorschadens steht diese Lok nunmehr für Rangierarbeiten zur Verfügung. Der Einsatz als Zuglok des Museumszuges ist aus technischen Gründen nicht möglich. Aus diesem Grund soll eine leistungsstärkere, aus ehem. Bundesbahnbeständen stammende

Diesellok, eben auch zur Darstellung eines möglichst stilechten Nebenbahnzuges, eingesetzt werden. Dank der guten Partnerschaft mit der DB Stiftung gGmbH (DB Museum) wurden den EFG zwei Dieselloks vom Typ V60 langfristig zur Verfügung gestellt.

Denkbar wären zukünftig auch Einsätze von Lokomotive der Baureihe V80 oder V100, gerade auch dann wenn überregionale Ziele angesteuert werden. Als Partner stünde hierfür auch die ortsansässige AIXrail GmbH zur Verfügung.

Ergänzung soll das Fahrangebot durch den vereinseigenen Triebwagen vom Typ VT 79 finden. Der Triebwagen stammt aus dem Jahr 1932 und ist das letzte erhalten gebliebene Exemplar und stellt damit eine absolute Besonderheit dar! An Betriebstagen mit eher niedrig zu erwartenden Fahrgastzahlen sollen Triebwageneinsätze einen wirtschaftlichen Betrieb sicherstellen. Da die Aufarbeitung dieses Fahrzeuges aufgrund des schlechten Zustandes jedoch noch einige Zeit in Anspruch nehmen wird, soll vorerst der von DB Stiftung gGmbH (DB Museum) langfristig zur Verfügung gestellte VT98 samt Steuerwagen diese Aufgabe nach erfolgter Aufarbeitung übernehmen.

Weiter zählen zur Fahrzeugsammlung der EFG div. Güterwagen, die größtenteils als Lagerräume dienen und Besuchern die Entwicklungsstufen der Güterwagen veranschaulichen sollen. Ein alter Bahndienstwagen, welcher viele Jahrzehnte im Bahnhof Düren eingesetzt und zuletzt abgestellt stand sowie ein Einheitshilfsgerätewagen (EHG) gehören auch zum Fahrzeugbestand der EFG.

Eine weitere vereinseigene Rangierdiesellok, gebaut bei Henschel in Kassel, soll den EFG nach erfolgter Hauptuntersuchung ab Mitte 2017 betriebsfähig zur Verfügung stehen.

Für die Aufarbeitung der historischen Fahrzeuge und zum Erreichen der gesteckten Ziele sind die EFG als gemeinnütziger Verein auf jegliche Unterstützung angewiesen.

Hierzu zählen neben Geldspenden auch Sachspenden / Materialspenden, sowie tatkräftige oder beratende Hilfe von Handwerksbetrieben und Privatpersonen! Unsere Spendenkonten finden Sie auf der letzten Seite.

Die EFG sind für jede Hilfe sehr dankbar!

Das Betriebskonzept

Als erster Streckenteil soll zunächst der Abschnitt Falkenbachviadukt bis Landesgrenze befahren werden, abhängig von der Machbarkeit soll optional bis Raeren gefahren werden. Nach Abschluss der Sanierung des Falkenbachviaduktes soll weiter bis Stolberg gefahren werden. Aus heutiger Sicht wird als letzter Abschnitt das Teilstück bis Eupen folgen.

Für die Betriebsaufnahme ist als erstes Fahrzeug zunächst der Triebwagen VT 98 (796 683-1) geplant, Erweiterung soll dieser durch den dazugehörigen Steuerwagen VS 98 (996 755-5) erhalten. Dazu ist die betriebs- und einsatzfähig Aufarbeitung der Fahrzeuge geplant, die Fertigstellung des Triebwagens ist für Mitte/Ende 2018, die des Steuerwagens für Ende 2019 vorgesehen. Der Einsatz eines Triebwagens ermöglicht auf dem ersten Abschnitt zwischen Falkenbachviadukt und Landesgrenze / Raeren einfache Betriebsabläufe, gerade das „Kopf machen" an den Endstationen wird durch Wegfall eines Lokwechsels deutlich vereinfacht. Der geplante Einsatz des Steuerwagens beeinflusst die Betriebsabläufe unwesentlich. Da der Steuerwagen auch über ein kleines Gepäckabteil verfügt können Fahrränder und Kinderwagen von den Fahrgästen, wenn auch in begrenzter Anzahl, mitgenommen werden.

Parallel zu der Aufarbeitung des VT 98 und VS 98 soll die Aufarbeitung der vorhandenen Personenwagen stetig voran gehen, sodass schlussendlich mit Fertigstellung des VT 98 und VS 98 der gesamte Fokus auf diesen Fahrzeugen liegen kann. Die ersten beiden Wagen sollen spätestens Ende 2020 fertig gestellt sein.

Die betriebsfähige Aufarbeitung einer V60 wird erst nach erfolgter Fertigstellung des VT 98 und des VS 98 parallel zu den Personenwagen angegangen. Aus heutiger Sicht ist eine Fertigstellung frühestens in 2021 denkbar.

Zur Abwicklung der anfallenden Rangier- und Bauzugleistungen ist die Fertigstellung der vorhandenen Henschel-Diesellok als betriebs- und einsatzfähige Lokomotive für Sommer 2017 geplant. Diese Lok hat bereits im Jahr 1988 im Zuge einer umfassenden Modernisierung auch einen damals fabrikneuen, luftgekühlten Dieselmotor vom Typ F12 L413F des Herstellers Deutz erhalten. Dieser Motor ermöglicht eine recht unkomplizierte Handhabung und erleichtert gerade auch kurzfristige Einsätze. Mitte Mai 2010 konnte die Lokomotive erworben und im Juni 2010 als erste Vereinslok nach Walheim transportiert werden.

Dank des sehr guten technischen Zustandes der Maschine konnte der Fokus der Aufarbeitung seit 2012 auf der Karosserie und Elektrik liegen. Seit 2016 werden nun alle für eine Hauptuntersuchung relevanten Arbeiten ausgeführt.

Der Bistrowagen (ehem. Bauzugwagen auf Basis eines B3yg-Personenwaggons) wird seit 2016 durch eine engagierte Gruppe aus Mitgliedern und extern Unterstützern sukzessive aufgebaut.

Die zukünftige Nutzung der Strecke auch für den ÖPNV wird einen Umbau des Bahnhof Walheim zur Folge haben, eine Ausweiche für den Taktverkehr ist dabei unabdingbar, lange Überholgleise, wie sie für Güterzüge notwendig wären, jedoch schon. Das Ergebnis wird ein separater Gleisanschluss mit eigener Infrastruktur der EFG sein. Die langfristigen Planungen sehen dabei die Überholung im Bereich des Bahnhofgebäudes vor, die Anschlussweiche der EFG wird im jetzigen Gleis 1 ca. in Mitte des Parks im ehemaligen Bahnhofsgelände liegen. Die Weiche des Bahnhofs Walheim in Richtung Schmidthof wird langfristig demontiert werden, sodass das heutige Gleis 2 zum Durchfahrtsgleis und das derzeitige Gleis 1 ab Höhe der Mitte der Parkanlagen künftig das Privatgleis der EFG werden wird. Ziel wäre es dann, das vorhandene Gleis 1 um ein weiteres Gleis Richtung Stellwerk zu erweitern, um weitere Ab- und Ausstellungsgleise für die Fahrzeugpräsentation zu erhalten. All diese Maßnahmen werden jedoch voraussichtlich erst in einen Zeitraum nach 2022 fallen.

Für Rückfragen steht Ihnen der Vorstand der Eisenbahnfreunde Grenzland gerne zur Verfügung. Außerdem können Sie sich jederzeit über die Aktivitäten der Eisenbahnfreunde Grenzland auf der Vereinswebseite informieren.

Es wird darauf hingewiesen, dass das Konzept stetig weiterentwickelt / überarbeitet wird, um es auf dem neusten Stand zu halten.

Wir danken Ihnen für Ihr Interesse.

Eisenbahnfreunde Grenzland e.V.

Zeisigweg 41
52076 Aachen

Postanschrift:
Postfach 100644
52006 Aachen

Internet:
www.efg.ac

info@efg.ac

Vereinsvorstand:

Frank Leuchter, Max Salzmann, Lutz Jankowski

Bankverbindungen und Spenden:

Sparkasse Aachen
BIC: AACSDE33XXX / IBAN: DE50 3905 0000 1070 5211 72

Aachener Bank
BIC: GENODED1AAC / IBAN: 19 3906 0180 1703 2680 10

Wichtige Hinweise für Geldspenden: Als gemeinnütziger Verein können wir bei Geldspenden, die überwiesen werden, grundsätzlich eine Spendenbescheinigung ausstellen. Bitte geben Sie bei der Überweisung unbedingt den Verwendungszweck "Spende" sowie Ihren Namen und Ihre Adresse an.

Mithilfe und Treffen:

Bei öffentlichen Terminen der Eisenbahnfreunde Grenzland e.V. sind Interessierte immer herzlich Willkommen. Der Stammtisch der Eisenbahnfreunde Grenzland findet immer im 14-Tage-Rhythmus statt! Der entsprechend nächste Termin sowie weitere Informationen sind immer auf der Startseite unserer Website vermerkt. Gerne sind Sie eingeladen sich zur Stammtischrunde zu gesellen um das Vereinsleben und die Mitglieder näher kennen zu lernen.

Sollten Sie Interesse haben an einem Arbeitstermin der EFG teilzunehmen, dann informieren Sie bitte vorab kurz die Verantwortlichen per Mail (info@efg.ac) zur weiteren Abstimmung.

Mitglied werden im Verein kann bei uns jeder, der Lust hat einen Teil seiner Freizeit für den Erhalt der Strecke und für die Restauration, sowie den Betrieb von historischen Eisenbahnfahrzeugen zu investieren. Wir können jede helfende Hand gebrauchen, ganz egal ob jung oder alt, handwerklich geschickt oder mit zwei linken Händen - für jeden ist das Passende dabei! Mitgliedsanträge finden Sie auf unserer Website.

Stand: 03/2017