



lonely planet

# MOOISTE TREIN REIZEN



60  
ONVERGETELIJKE  
TREINAVONTUREN



# MOOISTE TREIN REIZEN

**60**  
ONVERGETELIJKE  
TREINAVONTUREN









VAN COLOMBO NAAR BADULLA: blz. 150

# Inhoud

Voorwoord

Over dit boek

## Afrika en het Midden-Oosten

Van Johannesburg naar Kaapstad

Van Andimeshk naar Dorud (Iran)

Van Bulawayo naar de Victoriawatervallen (Zimbabwe)

De TAZARA (Tanzania en Zambia)

De IJzerertstrein (Mauritanië)

## Noord- en Zuid-Amerika

De Sunset Limited (VS)

La Trochita (Argentinië)

De Rocky Mountaineer (Canada)

De Titicaca-trein van Perurail (Peru)

De Metro-North Hudson Line (VS)

De Ferrocarril Chihuahua al Pacífico (Mexico)

De California Zephyr (VS)

De Hershey-trein (Cuba)

De Amtrak Downeaster (VS)

<b>6</b>	De Rupert Rocket (Canada)	<b>82</b>
<b>8</b>	Van Lima naar Huancavelica via Huancayo (Peru)	<b>86</b>
	De New Mexico Rail Runner (VS)	<b>90</b>
	De Serra Verde Express (Brazilië)	<b>94</b>
<b>12</b>	De Coast Starlight langs de Stille Oceaan (VS)	<b>98</b>
<b>18</b>	Dwars door Canada met VIA Rail (Canada)	<b>104</b>
<b>22</b>	<b>Azië</b>	
<b>28</b>	De Darjeeling Toy Train (India)	<b>112</b>
<b>32</b>	De Hokkaido Shinkansen (Japan)	<b>116</b>
	De Eastern & Oriental Express (van Thailand naar Singapore)	<b>120</b>
<b>38</b>	De West Rail Line in Hongkong (China)	<b>124</b>
<b>44</b>	De Herenigingsexpres (Vietnam)	<b>128</b>
<b>48</b>	Van Mandalay naar Lashio (Myanmar)	<b>134</b>
<b>54</b>	De Baikal-Amoerspoorweg (Rusland)	<b>138</b>
<b>58</b>	Van Beijing naar Lhasa (China)	<b>142</b>
<b>62</b>	De Dodenspoorlijn (Thailand)	<b>146</b>
<b>68</b>	Van Colombo naar Badulla (Sri Lanka)	<b>150</b>
<b>72</b>	De Nilgiri Mountain Railway (India)	<b>156</b>
<b>78</b>	Langs de postweg (Japan)	<b>162</b>





IMAGE COURTESY OF BELMOND

© NICK OSBORNE

**WEST COAST WILDERNESS RAILWAY:** blz. 286



**EASTERN & ORIENTAL EXPRESS:** blz. 120



IMAGE COURTESY OF KIWI RAIL

**NORTHERN EXPLORER:** blz. 290

- De Trans-Mongolische spoorlijn (van Rusland naar China) **166**
- Van Beijing naar Shanghai per hogesnelheidstrein (China) **170**

**Europa**

- Van Settle naar Carlisle (VK) **176**
- De Glacier Express (Zwitserland) **182**
- Van Bilbao naar Ferrol met FEVE (Spanje) **186**
- De Trans-Siberische spoorlijn (Rusland) **190**
- De East Coast Main Line (VK) **196**
- De Petit Train Jaune (Frankrijk) **200**
- Van Belgrado naar Bar (Servië en Montenegro) **206**
- De Bernina Express (Zwitserland en Italië) **210**
- De Venice Simplon-Orient-Express (Van VK naar Italië) **218**
- De Heart of Wales Line (VK) **222**
- Van München naar Venetië over de Brennerspoorlijn (van Duitsland naar Italië) **226**
- Van Fort William naar Mallaig met de Jacobite (VK) **230**

- Van Nova Gorica naar Jesenice (Slovenië) **234**
- Van Cannes naar Menton (Frankrijk) **238**
- De Bergensbanen (Noorwegen) **242**
- Van Londen naar Fort William met de Caledonian Sleeper (VK) **248**
- Van Keulen naar Mannheim (Duitsland) **252**
- De Inlandsbanan (Zweden) **256**
- De Ffestiniog en Welsh Highland Railways (VK) **260**
- De Centovalli Express (Zwitserland en Italië) **266**

**Oceanië**

- De Ghan (Australië) **272**
- De South Coast Line (Australië) **278**
- De TranzAlpine (Nieuw-Zeeland) **282**
- De West Coast Wilderness Railway (Australië) **286**
- De Northern Explorer (Nieuw-Zeeland) **290**
- De Kuranda Scenic Railway (Australië) **296**
- Register **300**
- Colofon **304**



# Over dit boek

● TOM HALL REDACTIECHEF LONELY PLANET



Bij Lonely Planet hebben we altijd al een zwak voor treinen gehad. Misschien komt het door onze geschiedenis, die sterke wortels heeft in reizen over land, of doordat we graag lijnen op kaarten volgen, of doordat we graag kennismaken met nieuwe mensen en plaatsen. En we weten dat een treinreis vaak tot een geweldig mooi avontuur kan leiden. Meerdere generaties reizigers hebben dat gevoel ervaren met een Lonely Planet-reisgids bij zich, in het Union Station in Chicago, het Gare de Lyon in Parijs, de Chhatrapati Shivaji Terminus in Mumbai of een ander beroemd treinstation. In dit boek proberen we dat gevoel te distilleren en de weg te wijzen naar andere fantastische reizen.

Toen we *Mooiste treinreizen* bedachten, vroegen we eerst, zoals vaak bij Lonely Planet, aan zo'n 200 reisboekenschrijvers wat hun favorieten waren. We kregen te veel ideeën om allemaal op te nemen, met veel verschillende redenen waarom ze zo bijzonder waren. Sommige waren epische internationale reizen, andere waren korte routes bij een stad, langs de kust of naar een speciale plek. Sommige zijn ongelooflijke technische prestaties, andere lijken te worden gedreven door pure wilskracht van lokale spoorwegmedewerkers. Er zijn er die zo beroemd zijn dat ze op de Werelderfgoedlijst van Unesco staan, maar mijn favorieten zijn de weinig bekende routes die anders onopgemerkt voorbij zouden flitsen op het informatiebord.

We publiceren dit eerbetoon aan onze liefdesrelatie met de spoorwegen op een moment dat stalen rails en wielen een 21e-eeuwse renaissance beleven. Na jarenlange achteruitgang van het treinverkeer onderstrepen hogesnelheidslijnen, lightrailverbindingen en ultralanggeafstands-goederenlijnen het belang van de spoorwegen voor de wereldeconomie. In dit boek laten we ook die relatieve nieuwkomers zien, zoals de (verlengde) Ghan van de noordkust naar de zuidkust in Australië, en de hoogste trein ter wereld: naar Lhasa in Tibet. Het huidige treinvriendelijkere wereldbeeld heeft ook geleid tot een grotere waardering voor kleine maar perfecte lijnen zoals de Darjeeling Toy Train en de Sloveense geheimtip van Nova Gorica naar Jesenice, die allebei in dit boek staan.

En er zit nog meer in de pijplijn. Wanneer je dit leest, kun je als het goed is ook weer een trein nemen van Addis Ababa naar Djibouti, waar gloednieuw materieel op gloednieuwe rails rijdt, en op iets langere termijn wordt spoorweguitbreiding gepland in diverse gebieden als Mexico, Iran, Scandinavië en Oost-Afrika. Ook ons is nostalgie niet vreemd en daarom nemen we in ons boek ook graag spoorwegerfgoed op, lijnen die vaak worden gerund door vrijwilligers, en die overal ter wereld een verrijking van het treinreisaanbod zijn.

In *Mooiste treinreizen* delen we onze passie voor *the permanent way*, zoals een spoorweg in het Engels zo mooi heet. Of je nu met hoge snelheid of met een slakkengangetje wilt reizen: hopelijk vind je hier inspiratie voor je volgende treinreis.

## ● BETEKENIS VAN DE SYMBOLEN



Toeristrentrein



Passagierstrein



Stoomtrein



Hogesnelheidstrein



Aanbevolen stop



Uitzicht



Spoorwegarchitectuur



Omweg



Treinleven



Eten en drinken



Budget: ticket < € 40



Gemiddeld: ticket € 40 - € 80



Hoogste klasse: ticket > € 80







# Van Johannesburg naar Kaapstad

ZUID-AFRIKA ●



*Dit traject tussen Johannesburg en Kaapstad doorkruist de grote Karoo, een mythische woestijn in het hart van Zuid-Afrika waar tuimelkruid over stoffige wegen rolt en aan de horizon golvende bergen te zien zijn. De trein, die vroeger de Trans-Karoo Express heette, laat de soms wat grimmige voorsteden van Johannesburg achter zich, steekt de noordelijke wildernis over, raast onder een twinkelende woestijnsterrenhemel door de Karoo en komt dan aan bij Kaapstad in een adembenemend tapijt van bergen en wijngaarden. Een sfeer van verbroedering neemt bezit van de trein wanneer deze langs de Atlantische kust rijdt naar het bekende silhouet van de Tafelberg.*

## 1 VERLOOP VAN DE REIS

De meeste bezoekers van Zuid-Afrika overbruggen het uitgestrekte binnenland via een twee uur durende vlucht van Johannesburg naar Kaapstad. Maar er is ook een andere manier, een geheimtip van in kaki geklede krasse knarren die in buitenhuizen tussen Kruger en de Kalahari wonen. Misschien heb je de oude, romantische naam Trans-Karoo Express weleens gehoord. We hebben het over een trein die dezelfde route volgt als de wereldberoemde luxe Bloutrein,



maar dan voor de prijs van een budgetvlucht: de Shosholozu Meyl-slaaptrein, die in een *rite de passage* het dorre, weinig bezochte hart van deze epische natie doorkruist op weg naar de beroemde landschappen en wijngaarden rond Kaapstad.

Luister naar de wijze woorden van de krasse knarren en trakteer ze op een koud biertje, want in de zomer is deze reis heter dan de Karoo zelf. Nadat de trein de hectiek van het centrum van Johannesburg is ontvlucht, puft hij het bosveld in waar hij stopt in Afrikaner arbeidersstadjes. Bij deze treinreis zie je Zuid-Afrika niet als bergketens uit een vliegtuigvenster, maar in close-up, in al zijn verwerde glorie, van de weidse Karoo tot eenzame stationnetjes als in een schilderij van een Afrikaanse Edward Hopper. Op de kleine stations maakt het treinpersoneel onder de meedogenloze middagzon in het slang van dit veeltalige land een praatje met de kruiers: 'Howzit...?' 'Is it...?' 'Agh, shame man'.

In de gangpaden van de trein kom je allerlei slag





# Van Andimeshk naar Dorud

IRAN ●

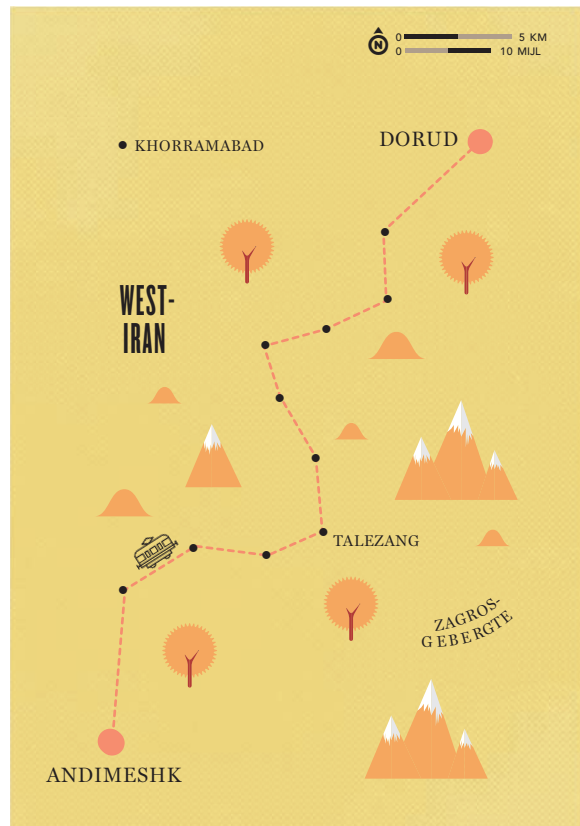


Deze weinig bekende maar zeer spectaculaire treinreis kronkelt als een Zijderoutekaravaan door het bergachtige hart van het oude Perzië. Dit adembenemende technische wonder tuft door afgelegen rivierdalen van het onvergetelijke, grimmige Iraanse Zagrosgebergte, rijdt door tunnels onder besneeuwde bergtoppen, steekt gapende kloven over en passeert lieflijke watervallen. Terwijl de trein meer dan 1000 m klimt van de vlakke van Khuzestan naar de hoogvlakte van het fameuze Lorestan, wordt de grootsheid van het landschap alleen geëvenaard door de legendarische gastvrijheid van je medereizigers.

## 1 VERLOOP VAN DE REIS

In de verte zie je de ruwe, grillige bergen van de Zagros steeds dichterbij komen. De zon komt op en je drinkt zoete thee met je nieuwe vrienden, een Iraanse familie met wie je de coupé deelt. Je kunt het zoveelste koekje niet weigeren en de kinderen nemen selfies met de glimlachende toerist. Het platte, kleurloze Andimeshk lijkt alweer ver weg, hoewel je nog geen uur in de trein zit.

De Trans-Iraanse spoorlijn verbindt de Perzische Golf met de Kaspische Zee en vooral het kronkelige,



208 km lange traject door het wilde, dorre Zagrosgebergte is mooi. De lijn gaat van Andimeshk naar het noorden en rijdt dan door geërodeerd stendig landschap om het stuwmeer bij de Dez-dam heen. Bij Balaroud volgt het spoor een rivierbedding en op weg naar Mazou worden diverse viaducten overgestoken.

Reza Shah Pahlavi gaf in de jaren dertig van de 20e eeuw opdracht voor de bergetappe van de Trans-



## 'De trein rijdt de steile kloof van de rivier de Dez in. Je komt ogen tekort.'

Iraanse spoorlijn. Dit deel werd aangelegd door Europese ingenieurs die kampten met zoutbergen, verschuivend gesteente, onmogelijk steile hellingen en gapende afgronden. Tijdens de Tweede Wereldoorlog beheerden de Amerikanen, de Britten en de Sovjets de lijn om hun olie te beschermen en wapenleveranties aan Stalin mogelijk te maken.

'What country you?' Daar komt weer een koekje. 'Iran good? Children? Married?' Met handen en voeten maak je je verstaanbaar en aan het eind van de reis ben je een kilootje zwaarder, zitten er allerlei nieuwe contacten in je telefoon en heb je misschien een uitnodiging gekregen om te komen eten.

Na Mazou kronkelt de route oostwaarts over viaducten en door tunnels tussen bizar gestreepte kale bergwanden door, en na het dorpje Shahbazan rijdt de trein door een tunnel het eigenlijke Zagrosgebirge in.

Einde voorspel. Het landschap wordt nog spectaculairder wanneer de trein de steile kloof van de rivier de Dez inrijdt. Zelfs de Iraniërs stoppen even met kauwen. Je komt ogen tekort, maar voor je het weet zit je alweer in het duister. Het is tunnel in, tunnel uit, het hele stuk tot aan het sfeervolle Talezang bij een bocht in de rivier.

In 2017 is het Trans-Iraanse stelsel van tunnels, viaducten en keerlussen ingediend bij de UNESCO voor een plaats op de Werelderfgoedlijst: iets om over na te denken in de tunnel onder de Kuh-e Kornas (1980 m), die eindigt waar twee takken van de rivier samenkomen. Je steekt de Bakhtiari over en volgt het westelijk deel van de Sezar naar Tang-e Panj, via een prachtig viaduct over een Mordor-achtig landschap.

Welkom in Lorestan.

Ineens stroomt in the middle of nowhere iedereen de trein uit. Is dit de eindhalte? De conducteur stelt je gerust: 'We gaan met God praten.' Stoppen om te bidden gebeurt vaak in Iraanse treinen, 20 minuten waarin je mooi even je benen kunt strekken. De lijn steekt nu diverse malen de Sezar over en verdwijnt weer onder de 1386 m hoge Kuh-e Hamid. Iemand in je coupé begint te zingen, anderen vallen in. De trein komt weer naar buiten bij Tang-e Haft en je wordt verwachtingsvol aangekeken. Het helpt soms als je doet of je slaapt.

Samen met de rivier gaat het spoor noordwaarts. Hij duikt een tunnel in door de verweerde Zarrin Kuh (905 m), met aan de voet het dorpje Keshvar, en gaat dan weer naar oostwaarts door de zich verbredende vallei. Je passeert Chamasangar en komt in Sepid Dasht, fraai omringd door 1600 m hoge rotspieken, waar de lijn met een achtvormige keerlus omhoog klimt naar het groenere plateau van Lorestan.



Maak nieuwe Iraanse vrienden nadat je in Andimeshk een stoel hebt gevonden.

Rijd van Mazou tot Shahbazan tussen bizar gestreepte kale bergwanden door.



Geniet na de Shahbazan-tunnel van de eerste blik op de steile kloof van de Dez.



Ga te voet van Talezang naar de afgelegen Shevi-waterval.

Andimeshk

Balaroud

Mazou

Shahbazan

Talezang



# Van Bulawayo naar de Victoria-watervallen

ZIMBABWE ●



Een nacht in de trein door de savanne van Zuidelijk Afrika, 's ochtends wakker worden en vanuit een Engels jarenvijftigrijtuig naar het bosveld in Zimbabwe kijken, met je nog slaperige ogen misschien antilopen en olifanten spotten: deze ervaring zal voor de rest van je leven in je grijze cellen blijven zitten. En de indrukwekkendste waterval ter wereld heb je dan nog niet eens gezien. Al lopen bepaalde dingetjes misschien niet helemaal gesmeerd na tientallen jaren economische teruggang in Zimbabwe, dit blijft een klassieke reis naar een van de grootste wereldwonderen.

## 1 VERLOOP VAN DE REIS

De eindbestemming is een van de grootste bezienswaardigheden van Afrika, maar de treinreis van Bulawayo naar de bulderende, dampende Victoriawatervallen is zelf absoluut niet toeristisch. Reizigers die deze route per spoor afleggen, in plaats van per vliegtuig of als sardientjes in blik in een bus, zullen merken dat de meeste medepassagiers locals zijn en de trein een soort dorp op wielen is.

In de vakantie kan het er levendig aan toe gaan wanneer families en passagiers bij het instappen in Bulawayo de rijtuigen bestuderen. Maar de lange



slang slikt met gemak zijn kleurrijke menselijke lading op en vertrekt meestal rondom de officiële vertrektijd van 19.30 uur 's avonds.

Vanaf de tweede stad van Zimbabwe, op 1358 m boven zeeniveau, rijdt de locomotief loom door landbouwgebieden waar de Bantoe sprekende Ndebele maïs en pinda's telen, en slingert dan verder over het plateau van Matabeleland.

Maar zelfs midden in de zuidelijke zomer gaat de zon kort voor zeven uur onder. Het laatste restant van de schemering verdampt binnen het uur en al spoedig is er buiten niks meer te zien. Op deze hoogte is de lucht fris, en als de ramen open zijn om de avondbries binnen te laten heb je vaak extra lagen nodig voor de nacht.

Tenzij je kiest voor de echt goedkope stoelen (een oncomfortabele en onnodige optie, gezien de bescheiden prijs van reizen in de eerste klasse), lig je in een slaaprijtuig dat in de jaren vijftig in Groot-Brittannië is gebouwd; compleet met houten

lambrisering als je geluk hebt, maar waarschijnlijk minder sfeervol, met moderne formica.

Let op de 'RR'-logo's op ramen en spiegels.

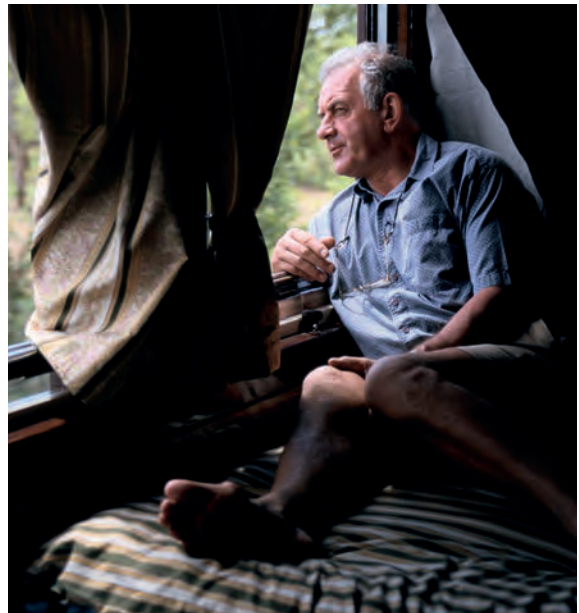
Rhodesia Railways gebruikte vroeger sommige van de grootste en krachtigste locomotieven op het zuidelijk halfrond, waaronder een serie reusachtige Garratt-stoomlocomotieven van 200 ton.

Het schilderwerk op de buitenkant van de rijtuigen heeft nog het kleurenpalet van het oude koloniale bedrijf, maar in 1980 werd het land onafhankelijk en veranderde het van naam, en werd het embleem van National Railways of Zimbabwe (NRZ) op het generationaliseerde materieel aangebracht.

In de jaren tachtig en het begin van de jaren negentig floreerde het toerisme, maar tijdens de onrust en controverses die afgelopen decennia het land teisterden, ging de financiële toestand van Zimbabwe sneller neerwaarts dan een bungeejumper die van Victoria Falls Bridge afspringt. In 2017 probeerde men de lijn weer winstgevend te maken, maar resultaten laten nog op zich wachten. Het onderhoud van rollend materieel heeft begrijpelijkerwijs ook niet de hoogste prioriteit.

De restauratiewagen is dus waarschijnlijk dicht of afwezig, sommige lichten doen het niet, er is te weinig beddengoed, de wasbak geeft geen stromend water en grendels en zonweringen functioneren misschien niet optimaal. Maar bij alle onvolkomenheden blijft de charme van de ervaring behouden. En waarom zou je de zonwering naar beneden willen doen als de epische vlakten van Afrika aan je voorbijtrekken?

Misschien maak je je zorgen over privacy of veiligheid: bij de talrijke stopplaatsen – ongepland maar wel verwacht, te oordelen naar de mensen die op 'bush-stations' staan te wachten om in te stappen – worden er onderzoekende blikken op internationale reizigers gericht. Maar de coupés hebben afsluitbare deuren, en 's nachts kun je je veiligheidsgevoel vergroten met geïmproviseerde jaloezieën of



© MIKE ABRAHAMS / ALAMY STOCK PHOTO



Bulawayo

Mpopoma

Nyamandlovu

Sawmills

Observeer het dagelijks leven van de locals in dorpen, op stations en aan boord van de trein.



Kruip lekker je slaapzak in terwijl de trein over het koele plateau van Matabeleland ratelt.





# De California Zephyr

VS ●



De California Zephyr-trein van Amtrak is ongeëvenaard voor wie de grandeur van het Noord-Amerikaanse landschap wil ervaren. Deze klassieke driedaagse reis van bijna 4000 km gaat door prairies, woestijnen, de Rocky Mountains en de Sierra Nevada van Chicago naar San Francisco. Het landschap is schitterend op het hele traject – vooral gezien door de panoramavensters van het loungerijtuig – maar het spectaculairst is het 300 km lange stuk tussen Denver en Glenwood Springs, waar de trein bij de

bovenloop van de Colorado door een asfaltarme wildernis van diepe, smalle stroombeddingen rijdt.

## 1 VERLOOP VAN DE REIS

'Now boarding: Amtrak's California Zephyr!' In het in Beaux-Arts-stijl gebouwde Union Station van Chicago stijgt de spanning. Voor een land met slechts vier transcontinentale passagierstreinen is een dergelijke reis een unieke ervaring. Bijna iedereen die onder het glazen dak van de Great Hall op de Zephyr staat te wachten, komt voor de geweldige landschappen en de nostalgie. Snelheid en efficiëntie doen er niet toe; samen met geestverwanten onderneem je een langzame, epische treinreis.

Na de fluit zet de trein zich langzaam in beweging, de prairie op. Ten oosten van de Mississippi in Illinois ademt het boerenland nog de groene vriendelijkheid van het oosten van de VS, maar die maakt later plaats voor de weidsheid van het droge, dunbevolkte westen.





# De Hershey-trein

CUBA ●



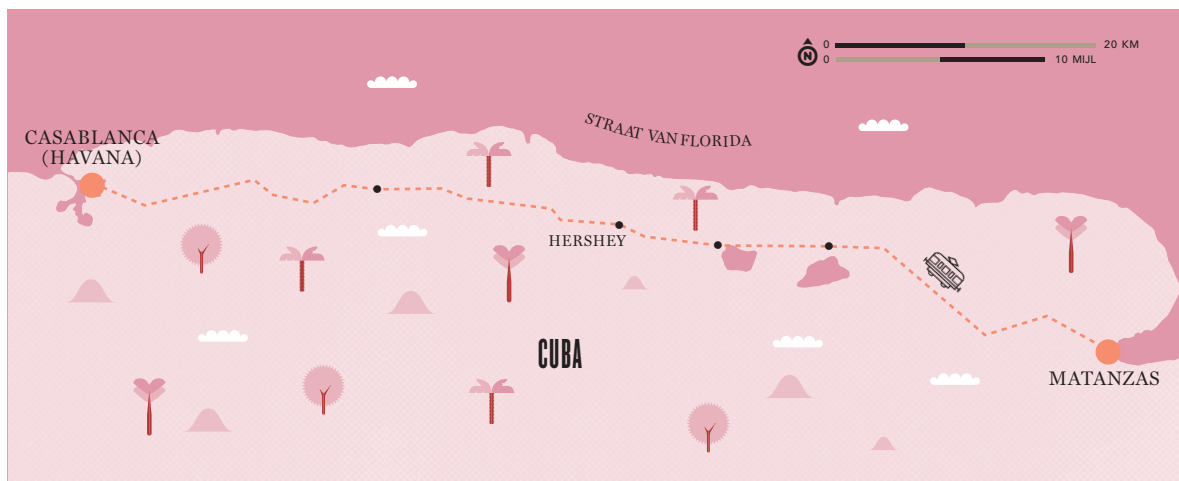
*De Cubaanse chocoladetrein rolt reutelend door boerenland en tussen koningspalmen van hoofdstad Havana naar havenstad Matanzas, steeds op zo'n 2 km afstand van de noordkust van het eiland. De Amerikaanse ondernemer Milton S. Hershey had meer suiker nodig om zijn chocolade-imperium in Pennsylvania te laten groeien. In het net onafhankelijke Cuba vond hij vruchtbare gronden en een suikerindustrie in opkomst, en hij exporteerde*

*het zoete spul voor zijn eigen Hershey Kisses en voor Coca-Cola. In 1922 legde de chocoladebaron deze 85 km lange enkelsporige elektrische Hershey-spoorlijn aan.*

## 1 VERLOOP VAN DE REIS

Casablanca is een rommelig vissersdorpje en een totaal andere wereld dan het naburige Habana Vieja, het stijlvolle centrum van Havana uit de koloniale tijd. De Hershey-trein vertrekt hier omdat de Britten, destijds eigenaar van alle spoorlijnen in Havana, geen concurrentie wilden van de Amerikanen. Je bereikt de Hershey Terminal met een roestige veerboot over de baai van Havana.

Met maximaal 40 km/u schudden de sobere grijs-groene rijtuigen aan hun bovenleidingen over de rails, toeterend om zwerfhonden en koeien van het spoor





© OLGA KOLOS | ALAMY STOCK PHOTO

### SUIKER IN CUBA

De provincie Matanzas heeft enorm van de suikerindustrie geprofiteerd. In 1852 had de gemeente Cárdenas 221 fabrieken, destijds het meeste in het hele land. In 1841 werkten er 53.331 slaven in de fabrieken. In 1890 produceerde een fabriek in centraal Cuba 135.000 zakken suiker, destijds de grootste oogst ter wereld.

**MET DE KLOK MEE VAN BOVEN:**

Guanabo-strand; de fraaie Boca de Canasí; uitzicht van de machinist bij het vertrek uit Casablanca; vertrek uit Hershey.

**PAGINA 72:** Cubaanse vlag boven Havana.

te jagen. De trein laat de baai van Havana achter zich en rijdt het boerenland in, waar roze varkens en witte paarden door rondcirkelende gieren worden bespied. In kleine dorpjes met citrusbomen, groepjes palmen en weilanden met cactushagen ertussen stappen Cubaanse locals in om naar Havana, Matanzas of een van de tussenstations te reizen. De trein stopt onder roestig gepiep en geknars op elk van de 46 stations, soms niet meer dan een perron tussen de struiken waar niet eens een bord staat.

Cubanen komen met levende have aan boord – vogels in houten kooien, een varken dat ellendig in een emmer is gepropt, en blatende geiten in witte



© THE WASHINGTON POST | GETTY IMAGES

Stap uit bij Guanabo, een wit zandstrand dat populair is bij Cubanen, met een ruime keus aan B&B's.



**Guanabo**  
74

Verken Hershey; bezoek de apotheek met houten interieur en de kruidenier met Moorse tegels.



**Hershey**



**Casablanca (Havana)**





# MOOISTE TREIN REIZEN

Beleef de 60 meest fantastische en memorabele treinreizen ter wereld, met klassieke langeafstandstreinen, zoals de Rocky Mountaineer in West-Canada en de Ghan, tussen Darwin en Adelaide in Australië, maar ook onverwachte pareltjes van gewone forensentreinen. Elke treinbeschrijving in dit schitterende boek bevat praktische informatie over boekingsmogelijkheden, treintijden en stations, naast inspirerende fotografie en een geïllustreerde routekaart.



[www.kosmosuitgevers.nl](http://www.kosmosuitgevers.nl)

**KOS  
MOS**

NUR 500  
Kosmos Uitgevers  
Utrecht/Antwerpen

