

Willkommen zum FarRail Tours Newsletter Herbst 2009!

Seit dem letzten Newsletter gab es mehrere Entwicklungen, die entweder interessant, dringlich oder enttäuschend waren. Einige dieser Nachrichten änderten sich inhaltlich innerhalb von wenigen Tagen wieder, so dass ich fast froh bin, noch keinen Blog gestartet zu haben. Z. B. gestaltete sich die Einstellung des Bahnbetriebs im Tagebau Zhalai Nuocer als ein solches Auf und Ab.

Man änderte das Datum zur Betriebseinstellung fünf Mal bis es nun für Mitte November – also gerade jetzt – hieß, dass Schluss im Loch ist. Demzufolge änderte ich auch den Reiseplan für die Januar-Reise zwei Mal: zuerst wurde Zhalai Nuocer mit in die Reise aufgenommen, dann wieder abgeblasen.



Das Ende der Dampftraktion steht bevor. Das wissen wir alle seit Jahren, aber nunmehr kommen wir zu einem Punkt, wo es absehbar wird, dass der Dampftraktion das Feuer in den Kesseln erlischt. Es wird immer schwerer, die langen Flüge und die erheblichen Aufwendungen zu rechtfertigen, um die letzten Dampfer in Ihrem Element zu erleben. Ich nehme an, dass das Jahr 2010 in dieser Hinsicht zu einem Einschnitt führen wird, der einige Reiseziele von der Landkarte tilgt. Es wird schwerer, aber nicht unmöglich, viele gute Aufnahmen von einer Reise mit nach Hause zu nehmen.

Für Freunde der Dieseltraktion sieht es aber ähnlich aus. In Birma kommen mehr und mehr neue chinesische Lokomotiven zum Einsatz, die Signalbrücken mit den vielen Formsignalen verschwinden. Auch die Kiwi Rail Neuseelands erhält in Kürze neue Lokomotiven aus China, womit vielen der amerikanischen „Road Switcher“ das Abstellgleis droht. Ja selbst in China, wo die einst gar nicht gemochte Klasse DF4B langsam ihrer abgerundeten Optik und ihres Klanges wegen zur Kultlok aufsteigt, wird dieser Typ aus dem hochwertigen Dienst verdrängt und muss Platz machen für neue, ultrahässliche Kisten. Wir werden es noch erleben, dass Eisenbahnfreunde wegen der letzten DF4B nach China fahren!

Inhalt

Dringender letzter Aufruf: China
Indonesien
USA/Kanada
Rumänien: Malaxa Triebwagen
Argentinien
Simbabwe
Saudi Arabien

Dringender letzter Aufruf: China

Der Welt letzte Dampfhochburg scheint der Dampf auszugehen! Die Feuer werden in Kürze an Orten erlöschen, wo wir die Dampftraktion sicher wähten. Zhalai Nuocer wird den

Eisenbahnbetrieb hinunter in den Tagebau in diesen Tagen einstellen und die restlichen Züge durch Lkw und eventuell Förderbänder ersetzen. Aber wussten Sie auch bereits (ja, als Abonnent der „Steam in China“ Yahoo Newsgroup wussten Sie es schon, weil ich dort vor einigen Tagen einen alarmierenden Report von Ronald Olsen eingestellt habe), wussten Sie schon, dass auch ...

Sandaoling

... auf dem selben Weg ist? Noch vor kurzem sagte man, die nächsten 20 Jahre sei keine Änderung zu erwarten, man bliebe der Dampftraktion treu. Wir hätten das alle nur zu gern geglaubt.

Der Tagebau, für dessen Ausbesserungswerk erst 2006 die Genehmigung, Hauptuntersuchungen selbst auszuführen, erteilt worden war, wird seine Dampflokflotte stark reduzieren. Es fängt spätestens im Januar 2010 an, andere Quellen sprechen bereits von Mitte Dezember 2009. Man wird zuerst die in Nanzhan stationierten Dampflokomotiven durch Dieselloks ablösen. Die Maschinen in Nanzhan sind für die Bedienung der Untertageminen sowie den Anschluss zur Staatsbahnstrecke verantwortlich, generieren mithin die einzigen sicheren Schornstein-voran-Leistungen in Sandaoling. Der Termin der Verdieselung der Züge zur Staatsbahn, die wegen der Steigung oft mit einer JS gezogen und einer weiteren JS geschoben werden müssen, schwankt zwischen Mitte Dezember 2009 und Mitte Januar 2010, wobei aber oft der Stichtag 6. Januar 2009 zu hören war.

Wir werden mit unserer Reise Anfang Dezember 2009 hoffentlich noch rechtzeitig kommen. Wir brechen am 2. Dezember nach Sandaoling auf, daher ist es sehr wahrscheinlich, dass wir mit zu den letzten Zeugen von einem auf der Welt auf Normalspur bereits einmaligen Erlebnis kommen werden: regelmäßig mit Dampf gezogene und geschobene Züge.

Soweit noch vor kurzem bekannt, sollten nur die Lokomotiven der Einsatzstelle Nanzhan durch Diesel ersetzt werden. Aber nun heißt es tapfer zu sein: Man will auch die Eisenbahn in den Tagebau hinein minimieren, und alle Kohlezüge wie auch Abraumzüge durch Lkw ersetzen! Das Ganze soll schon 2011 stattfinden! Alle Hoffnungen, auch 2020 noch Dampflokomotiven im echten Einsatz erleben zu dürfen, sind damit zerstoßen. Die Frage darf durchaus gestellt werden: Was wird mit der benachbarten 36 km langen Dampfstrecke von Yamansu, die ebenfalls die Klasse JS einsetzt, nachdem Sandaoling seine Eisenbahnaktivitäten entweder eingestellt oder verdieselt hat? Diese Wüstenstrecke wird wohl auch sehr bald nach Sandaoling dampffrei werden.

Daher werde ich auch mit einer extra Ration Filmen aufbrechen, wenn wir Sandaoling im Dezember 2009 besuchen. Wenn Sie auf den bereits anrollenden Zug noch aufspringen möchten: Flüge sind noch günstig zu haben. Allerdings werde ich ab 17.11. nur noch eingeschränkt erreichbar sein, zumindest aber ab 21.11.2009. Denn in den Bergen Myanmars gibt es weder Mobilfunk noch Internet. Auch die Xingyang Provinz in China wurde von der Regierung internetmäßig trockengelegt.

Diabingshan (viele von uns kennen diesen Ort unter seinem alten Namen: Tiefa)

Noch so ein sicherer Hort der Dampftraktion ... Vergessen Sie's! Seit Oktober 2009 hat man dort einen neuen Chef, und der ist kein Unterstützer der Dampftechnik. Das geplante Dampffestival Ende dieses Jahres war schon kein Thema mehr, wenn nicht noch ein

Reisebüro angerufen hätte und in Zusammenarbeit mit Fuxin ein solches Festival im November 2009 abhalten möchte. Das neue Arrangement sieht allerdings nur noch einen Tag in Diaobingshan und dafür aber zwei Tage in Fuxin vor. In Fuxin kann man ein Dutzend SY erwarten, während man in Diaobingshan vier SY sowie die nach Kesselfristablauf wieder hergerichteten KD6 und YJ einsetzen will.

Wie dem auch sei, der Dampfbetrieb in Diaobingshan steht auf sehr wackligen Füßen.

Auf der JiTong Bahn plant man übrigens ein Dampffestival in der letzten Dezemberwoche 2009 und den ersten Tagen 2010. In Daban stehen mittlerweile elf Denkmalkomootiven!

Nanpiao

... hatte Anfang Oktober drei SY im Einsatz. Dann wurde eine Maschine schadhft abgestellt. Kurz darauf, am 30. Oktober, erwischte es eine zweite Maschine, nur SY 1299 blieb noch im Rennen. Sie war die einzige betriebsfähige Maschine am 31.10.2009 in Nanpiao – aber kurz nach Mitternacht am 1. November 2009 musste auch sie, die schon wegen anderer kleiner Problem wie undichten Stopfbuchsen nicht mehr die volle Leistungsfähigkeit besaß, mit undichten Kesselrohren abgestellt werden.



Das Management hatte am Vortag bereits auf einer Sitzung entschieden, die beiden schadhften Maschinen (SY 0366 und 0754) nicht mehr aufzuarbeiten, sondern einfach im Depot zu hinterstellen. Man hat kürzlich bereits zwei gebrauchte DF5 erworben, die diese beiden Maschinen ersetzen konnten. Aber weil trotzdem Maschinen im Betriebsdienst fehlten, reparierte man SY 1299 eiligst und setzte sie am klaren und kalten 2. November 2009 wieder ein (was uns zu einigen hervorragenden Aufnahmen verhalf). Es ist nicht sicher, ob wir in Nanpiao auf unserer Reise im Dezember genauso viel Glück haben werden. Zumindest haben wir noch gute Chancen. Aber das wird das letzte Mal sein, dass Nanpiao, meiner Meinung nach einer der besten Dampfeinsatzgebiete der Welt überhaupt, auf einem Reiseplan aufgetaucht ist. Ein schwerer Verlust!

Mehr Details und die letzten Chancen, hier noch fündig zu werden, gibt es im Reisebericht, der sobald als möglich erscheinen soll.

Indonesien

Olean und Asembagus, bislang bekannt für sichere Streckeneinsätze mit Dampf, sind keine gesicherten Dampfeinsatzorte mehr. In dieser Erntesaison gab es aber mehrere Wochen, wenn nicht Monate, wo sich gar kein Rad einer Dampflok drehte. Über Olean ziehen sowieso dunkle Wolken auf: Die Regierung veröffentlichte kürzlich Pläne zum Bau von drei neuen modernen Großzuckermühlen. Noch sind zwar keine Standorte bekannt gegeben worden, aber Situbondo dürfte ein prädestinierter Standort sein. Dort gibt es vier kleine,

allesamt hoffnungslos veraltete Zuckermühlen, die man mit einer einzigen effektiven Mühle ersetzen könnte (Panji, Wringin Anom, Olean und Asembagus).

Mehr Details dann im Reisebericht, der aber mind. noch bis Ende Dezember auf sich warten lassen wird.

Unsere neue Reise nach Indonesien wird diese Mühlen im Osten weiterhin einschließen, aber irgendwann wird die erste Reisegruppe diejenige sein, welche keine Dampflokomotiven dort mehr im Einsatz erleben wird. Wir haben weiterhin einen Ausflug auf die Insel Sumatra vorgesehen, wo wir die Zahnradlokomotive E10 60 einsetzen werden. Darüber hinaus planen wir mehr Zeit auf der Waldbahn Cepu mit ihren großen Schwarzkopff Lokomotiven und andernorts einen Güterzug auf der Staatsbahn mit Dampf. In Semboro haben wir drei Charterzüge vorgesehen.

USA/Kanada

White Pass & Yukon Railway

In den Vereinigten Staaten von Amerika und Kanada finden sich eine ganze Reihe interessanter Museumsbahnen und verschiedene Lokomotiven. Es gibt viele Angebote zu den mehr oder wenig einfach zu arrangierenden Zügen auf diesen Bahnen, und es ist eher unwahrscheinlich, dass ich vor Ende 2010 die USA als Reiseziel für Eisenbahnfreunde „entdecke“. Aber es gibt auch einige schwierige, außergewöhnliche Bahnen, die nicht viele Charterzüge sehen und die noch nie eine solche Veranstaltung durchgeführt haben, wie sie im Jahre 2011 geplant ist. In Zusammenarbeit mit Doug Cummings, der sich vor Ort sehr gut auskennt und Kontakte zu den dortigen Eisenbahnern pflegt, möchte ich im Juni 2011 eine Reise zur White Pass & Yukon Railway an der Grenze zwischen den USA und Kanada anbieten. Natürlich wurden dort in der Vergangenheit auch immer wieder Dampfzüge angeboten, aber innerhalb einer Woche gab es derer noch keine drei mit beiden verfügbaren Lokomotiven an aufeinanderfolgenden Tagen. Wir haben die Leute vor Ort gedrängt, bis an die Grenzen des derzeit Machbaren zu gehen. Trotzdem sind einige Wünsche aus mannigfaltigen Gründen nicht erfüllbar. Aber mit Sicherheit können wir sagen, das derzeit bestmögliche Programm ausgearbeitet zu haben.

Eine solche Tour könnte nicht ohne die derzeitige Wirtschaftskrise durchgeführt werden. Ja, Sie lesen richtig: Nur durch den Rückgang des Tourismus ist es überhaupt möglich, zur Hauptreisezeit in dieser nördlichen Region ein so umfangreiches Programm durchzuführen. Skagway wird für gewöhnlich im Juni mit Touristen geflutet, und dementsprechend ist auch alles, was rollen kann, bei der Bahn im Einsatz. Es wäre schlicht unmöglich, unsere sechs geplanten zeit- und Rollmaterial-intensiven Sonderzüge (davon drei mit Dampf und drei mit seltenen, historischen Dieselloks) mit unterzubringen.

Diese Veranstaltung soll im Juni 2011 durchgeführt werden. Das ist kein Tippfehler; 2011 und nicht 2010. Die Eisenbahn braucht eine lange Vorbereitungszeit für unsere Fahrt (weil wir Dinge angefragt haben, die vorher nicht nachgefragt wurden) und fordert daher eine riesige, nicht rückzahlbare Anzahlung, ein Jahr vor der Reise. Daher müssen wir bereits jetzt damit anfangen, die Mindestteilnehmerzahl von 70 (auch das ist kein Tippfehler) bis 31. Mai 2010 zu erreichen. Solch große Gruppen stellen auf der Bahn kein Problem dar. Eine

herausragende Fotostelle, die nur rund 30 Teilnehmer erlauben würde, wird daher drei bis viermal von unserem Dampfzug durchfahren, damit jeder zu seinem Bild kommen kann.

Wir müssen aber auch darauf hinweisen, dass eine solche Veranstaltung möglicherweise später nicht wieder durchgeführt werden kann. Zumindest nicht im Juni, wenn mehr Touristen in Skagway sind als Einwohner. Man könnte dann nur in die wetterkritische Vor- oder Nachsaison ausweichen, hat dort aber möglicherweise im Mai noch mit Tiefschnee und im September mit Regen und Nebel und wenig später wiederum mit Schnee zu rechnen. Im Juni hingegen sind Fotostellen im Licht, die ansonsten die meiste Zeit des Jahres im dunklen Schatten der Berge verborgen bleiben.

Wir erwarten ca. 110 Buchungen für diese Reise, was wegen der begrenzten Flugmöglichkeiten und Hotelkapazitäten auch das Maximum an Teilnehmern darstellen wird.

Für die europäischen Teilnehmer die nicht so weit reisen wollen, um nur eine Woche dort zu bleiben, werde ich noch ein Anschlussprogramm in Port Alberni – mit dem Dampfzug zum Dampfsägewerk – und wahrscheinlich auch Mt. Rainier ausarbeiten. Das wird aber erst später erfolgen.

Für den Anfang reicht es, den Reisekalender für 2011 zu zücken, und das Datum 8. bis 13.6.2011 (zuzüglich Flugreise) zu markieren. Es ist dringend angeraten, bereits jetzt zu buchen, denn die Plätze werden, obwohl zahlreich, kaum für alle ausreichen.

Mt. Washington

Die Zahnradbahn auf den Mt. Washington war die letzte Dampfstrecke der USA, aber sie wird wohl 2010 diesen Status endgültig verlieren. Bereits 2009 waren die meisten Züge mit hässlichen Neubaudieselloks bespannt, nur noch ein bis zwei Dampflokomotiven kamen zum Einsatz.

Rumänien: Malaxa Triebwagen

Dieser Absatz ist für Dieselfreunde. Nicht die ganze Rumänienreise im Mai 2010 ist der Dieselfraktion gewidmet, jedoch die „Malaxa-Verlängerung“. Diese Triebwagen sind seit über 50 Jahren auf Rumäniens Schienen im Einsatz. Ihre formschönen, teils schnittigen Konstruktionen stammen sogar noch aus der Zeit vor dem Zweiten Weltkrieg. Sie haben mechanische Kraftübertragung. Sie gehören heute zu den ältesten normalspurigen Fahrzeugen, die eine Europäische Staatsbahn noch regulär einsetzt!

Alle Depots, die wir besuchen werden, haben kürzlich – oder werden demnächst – einen Großteil ihrer Leistungen mit den Triebwagen verlieren, einerseits, weil die Vergabe der Personenzugleistungen an private Mitbewerber erfolgte oder, weil deren Einsatzstrecken komplett stillgelegt werden. Suceava wird im Mai 2010 wahrscheinlich nur noch einen Triebwagenumlauf haben, Timisoara bedient nur noch zwei, akut einstellungsgefährdete Strecken.

Wen diese Triebwagen reizen, der sollte sich alsbald in das Banat und die Karpaten aufmachen. Wir werden für die Depots Arad und Timisoara Fotogenehmigungen

beantragen. Dies sind die beiden wichtigsten Malaxa Triebwagendepots im Lande, die anderen Depots mit diesen Triebwagen haben jeweils nur wenige betriebsfähige Exemplare.

Argentinien

Die Verhandlungen gehen weiter, aber s--e--h--r langsaaaaam. Falls ich Neuigkeiten hätte, würde ich sie an dieser Stelle ausposaunen, aber nach Dutzenden Anrufen und gefühlten Hundert Emails konnte ich bislang nur klären, dass wir auch dann kommen würden, wenn keine Henschel, sondern nur Baldwins betriebsfähig zur Verfügung stünden. Das läuft so ähnlich wie in Weißrussland, wo auch alles ewig dauert. Aber dort hat man eher Problem, dass wir ja eine strategisch wichtige Birke oder Kiefer mit im Bild haben könnten ... Wir arbeiten an beiden Projekten weiter, aber man sollte keine übertriebenen Hoffnungen auf schnelle Resultate hegen.

Simbabwe

Nach langem Warten und der Aufgabe fast aller Hoffnungen erhielt ich die folgenden Schreiben aus Simbabwe:

“The Zim tour is very possible. I'm worried about the price they will give you. This is due to some of your request. I attended the meeting, it was great that I was part of the all stake holders meeting.”

(‘Die Simbabwereise ist sehr wohl möglich. Ich mache mir allerdings Sorgen um den Preis, den sie Dir geben werden. Das rührt von einigen Deiner Anfragen her. Ich war beim Treffen dabei, und es war großartig, der Besprechung aller beteiligten Entscheidungsträger beizuwohnen.’)

Und

“The NRZ all stake Holders meeting on November 5, 2009 was a very positive meeting with everyone voting for the tours to go ahead in 2010.”

(“Das NRZ (National Railway of Zimbabwe) Treffen der Entscheidungsträger am 5. November 2009 verlief in sehr guter Atmosphäre und alle Beteiligten stimmten für die Touren im Jahre 2010.”)

Natürlich ist der Preis wieder einmal eine Herausforderung, aber ich habe die Staatsbahn auch nicht nach einem x-beliebigen Safarizug gefragt, sondern ich möchte das anbieten, was das meiste aus den vorhandenen Möglichkeiten macht. Und diese Möglichkeiten sind grandios. Absolut authentische Züge in einer seit Jahrzehnten kaum veränderten Umgebung sind sehr wohl möglich. Der Plan wurde so aufgebaut, dass wir von den beiden Lokomotiven, die wir im spannendsten Abschnitt der Bahn nutzen, immer nur eine benötigen; die zweite Maschine samt Mannschaft hat in dieser Zeit Ruhepause. Ich bin nicht sicher, ob die Leute viele Schlüsse aus den Problemen der letzten Fahrt gezogen haben, zum Beispiel, dass eine Lok unter Feuer des Nachts beaufsichtigt werden muss (2008 sind durch den Schlaf des dafür eingeteilten Eisenbahners zwei Mal die Schmelzpfropfen

geschmolzen – mit fatalen Auswirkungen auf unser Programm) oder dass man nicht mit halbvollen Wasservorräten losfährt. Daher werde ich für 2010 jemanden arrangieren, der den Nachtwächter davon abhält, wie in 2008 am Abend die nächste Bar aufzusuchen und dann einzuschlafen.

Zurückblickend auf die Reise 2008, die ich als Desaster eingestuft habe, war ich allerdings erstaunt, wie viele gute Aufnahmen wir mit nach Hause gebracht haben. Auch die Meinungen der allermeisten Teilnehmer fallen längst nicht so düster aus, wie ich die Tour gesehen habe (die Schreiben reichen bis zur „Besten Tour meines Lebens“). Schlimmer kann es eigentlich nicht werden, und bei den jetzigen besseren Begleitumständen steht das auch nicht zu befürchten. Wenn Sie also einen „Preußengeneral“ in Aktion erleben wollen (so getauft von einem, der seinen früheren Kunden, seinem ehemaligen Vermieter und mir auch viel Geld schuldet) kommen sie mit in eines der faszinierendsten Länder Afrikas, um authentische Züge vor ebensolcher Kulisse zu erleben. Bis der Reiseplan veröffentlicht wird kann ich nur einen Blick in die Galerien von 2008 oder den Reisebericht empfehlen. Dann können Sie sich ausmalen, was unter den jetzigen besseren Bedingungen alles möglich sein wird.

Die Staatsbahn von Zimbabwe NRZ ist auch immer wieder für Überraschungen gut. Diese aktuelle Meldung ist durchaus interessant:

Sunday Mail 15th November 2009

NRZ unveils Rail Leisure for 2010

Business Editor

THE National Railways of Zimbabwe (NRZ), in partnership with a local hospitality concern, plans to introduce a safari train service that will ply the Harare-Johannesburg route during the month-long 2010 world soccer jamboree.

Plans are now at an advanced stage with trial runs between Harare and Johannesburg expected next month. The train service, Rail Leisure Premier Class, comes with service at par with that of a three-star hotel.

NRZ public relations manager Mr Fanuel Masikati told The Sunday Mail Business that the parastatal, together with its partner, intend to increase transport between Harare and host country South Africa. "We are introducing a train from Harare to Johannesburg in conjunction with a player in the hospitality industry. We are presently refurbishing and upgrading our coaches for this programme. We have the capacity and the expertise in this business and we will be on track to unveil Rail Leisure come the 2010 World Cup. "We are not new in this business. We presently have a safari train locally but the Harare-Johannesburg route will cater for visitors to the 2010 World Cup in South Africa. The NRZ promises three-star treatment to passengers who will board the luxury trains. Added Mr Masikati: "The trains will offer services equal to those of three-star hotels but the difference is that this will be a hotel on wheels. That is real leisure. We have highly trained staff that will be manning the trains. They have been extensively trained by the Bulawayo School of Hospitality."

He added that the steam locomotives, which had been disbanded at the height of economic challenges, are also set to be re-introduced early next year as these are an attraction with tourists. "We are re-introducing steam locomotives again on our tracks. The steam trains are an instant hit with most foreign tourists since Zimbabwe is probably the only country in the world that still has them," added Masikati.

The Fifa World Cup comes to Africa for the first time next year and is expected to see an influx of tourists into the Southern African region where South Africa's neighbours are battling to lure participating teams and their bands of supporters. "We are aware that some people coming for the World Cup will be coming here (Zimbabwe) from South Africa and we want these trains to complement transport demands." NRZ is also rehabilitating rail infrastructure to ensure safe travel. Tourism and Hospitality Industry Minister Walter Mzembi

has made a passionate appeal to those that can provide transport to do so as a matter of urgency. "Fifa 2010 is by the corner and Zimbabwe must reap maximum benefits from this football extravaganza," said Minister Mzembi at the launch of Pathfinder Coaches, a bus company that has already taken the initiative to introduce five-star world-class coaches in the region. The company, which is new on the market, introduced the Irizar PB coach, which was voted Coach of the Year in Europe and is the same coach being used by Barca FC, the England national team and the Brazil national team, amongst others.

"As you are aware, most of these teams travel with their supporters and these also need quality service either in transport, accommodation, food and general hospitality," said Minister Mzembi.

In 2007, Zimbabwe unveiled a national 2010 World Cup strategy and transport development was cited as one of the key strategic issues that the country was focusing on in terms of preparations for the 2010 games. However, a travel and tourism competitive report of 2009 compiled by the World Economic Forum (WEF) paints a grim picture of Zimbabwe's ground transportation system that covers coaches/ buses, car hire and taxis. According to the report, Switzerland and 2006 World Cup hosts Germany are first and second respectively while Zimbabwe ranks a lowly 131 out of 133 countries, only ahead of Panama and Paraguay. In Africa, Gambia ranks number 38, Malawi 47 while South Africa is at 126, making northern neighbour Zambia the strongest competitor in terms of quality ground transportation system in the Southern African Development Community (Sadc) region. Poland has already confirmed its interest in camping in the country once it qualifies. This would open up potentially difficult to fill opportunities in the transport sector. For the 2006 World Cup in Germany, Mexico took along 35 000 supporters and has guaranteed 10 000 supporters to Zimbabwe once they qualify. Ten thousand passengers require about 200 buses, making the NRZ initiative commendable.

Saudi Arabien

Auf den Spuren der Hedjazbahn durch Saudi-Arabien: Für eine Befahrung der alten Trasse der Hedjazbahn suchen zwei Freunde noch drei Mitstreiter. Der Termin wäre in den hessischen Ferien. Wer Interesse an einer solchen Reise auf Selbstkostenbasis hat, melde sich bitte bei René Schulze: reschu@gmx.net.

Ich werde zwischen 21. November und 9. Dezember kaum erreichbar sein, daher wundern Sie sich bitte nicht, wenn Ihr Email nicht sofort beantwortet wird.

Falls wir uns nicht mehr hören sollten, wünsche ich ein schönes Weihnachtsfest und ein erfolgreiches neues Jahr!

Mit den besten Wünschen,
Bernd Seiler

FarRail Tours UK: PO.Box 5700, Doncaster, DN1 2YF
mobile: +44-7930-95 89 41
Germany: Bernd Seiler, E.-Weinert-Str. 46, D – 10439 Berlin
Tel.: +49-30-44 73 38 92, Fax: +49-32 21-235 67 69
Mobile: +49-177-56 13 999, China: +86-136-81 20 52 42

Internet: www.FarRail.com
E-mail: Mail@FarRail.com
UK: RBS, Bank Sort Code 16-18-30
D: Postbank Berlin, BLZ 100 100 10
BIC (SWIFT) PB NKDE FF

Ust-Nr. DE191967043
St.-Nr. 31/531/61102
account number 10234759
account number 476 083 103
IBAN: DE51 1001 0010 0476 083 103