

Liebe Freundinnen und Freunde der Nacht- und Autoreisezüge,
dear friends of night trains and motorail trains,
chères amies et chers amis des trains de nuit et des auto-trains,

mein erster Newsletter des Jahres 2026 beginnt mit dem Videoclip eines Autoreisezuges.

<https://www.instagram.com/reels/DV3lQLajNN1/>

Eine Diesellok zieht einen Autoreisezug auf einer ungewohnten Strecke: von Singen am Hohentwiel über das schweizerische Schaffhausen nach Basel und Lörrach. Am Ende des Zuges: die reguläre Lok, die auf dieser Strecke – noch – keinen Strom hat. Ab Ende April wird hier mit der Elektrifizierung begonnen, die im Laufe des Jahres 2027 abgeschlossen sein soll. Die Hochrheinstrecke war auch schon zu Zeiten der DB die Umleitung, wenn auf der Rheinstrecke zwischen Offenburg und Basel eine Sperrung eingerichtet war. Dann fuhr man über die spektakuläre »Badische Schwarzwaldbahn« und wechselte in Singen die Fahrtrichtung. Das dauerte natürlich deutlich länger, und wenn auch in der Gegenrichtung dieser Umweg gemacht werden musste, dann brauchte man zusätzliches Personal, damit die Ruhezeiten eingehalten werden konnten.

Als 2017 in Rastatt die Tunnelbaustelle einstürzte, fuhr man das Murgtal hoch nach Freudenstadt und über Alpirsbach wieder runter nach Hausach und Offenburg. Man musste wegen der Steigung und der schwächeren Diesellok auf den Speisewagen verzichten, aber man fuhr – nach dem Prinzip »Wo ein Wille ist, da ist auch ein Weg«. 2026 sieht der Fahrplan dieses Autoreisezuges der Firma BTE (RDC) auf der Strecke von Hamburg-Altona und Lörrach so aus:

<https://www.bte-autoreisezug.de/de/fahrplan-25/>

Von Hamburg-Altona und Düsseldorf nach München, Innsbruck und Villach fährt der »Urlaubs-Express« der Firma Train4You und nimmt auch das Auto oder das Motorrad als Reisegepäck mit.

<https://urlaubs-express.de>

Die ÖBB hingegen haben ihr Autoreisezugangebot in den letzten Jahren drastisch verringert und bieten 026 nur noch die Österreich-Ost-West-Verbindung von Wien nach Feldkirch und in Zusammenarbeit mit der Slowakischen Eisenbahn ŽSR im EN 1153/1152 Bratislava-Split eine Fahrzeugmitnahme zwischen Wien und Split.

<https://shop.oebbtickets.at/de/shop/folder/5ba1d1cd121f76deee526d386b235638>

Der Rest der Autozugverbindungen ist zunächst den horrenden Preisen der DB für die Benutzung ihrer Terminals in Hamburg-Altona und Düsseldorf zum Opfer gefallen, ehe dann die Einführung des »NightJet der neuen Generation« mit siebenteiligen, 200 Meter langen Einheiten das Betriebsmodell, an neun bis zwölf Nachtzugwagen ein paar Autotransportwagen dranzuhängen, technisch unmöglich gemacht hat. Schade!

Zu erwähnen ist aber, dass es den längsten Autoreisezug Europas immer noch gibt: den »Optima-Express« von Villach nach Edirne im Westen der Türkei.

<https://optimatours.de>

Wenn wir mit den DB-Autozügen in Villach Station machten, war es immer faszinierend zu sehen, dass quasi vom Nachbargleis aus dieser Autozug einen bis fast nach Istanbul bringen würde – im Extremfall kam man mit dem deutschen Autozug morgens an, entspannte tagsüber am oder im Wörthersee und fuhr abends Richtung Bosphorus.

Streckensperrungen und Baustellen sind für alle »kleinen« Zugsanbieter eine große Herausforderung, weil sie nicht wie die »großen« Staatsbahnen mit ihren Tageszügen ein flächendeckendes, rund um die Uhr bedientes Netz betreiben, sondern mit einer oder zwei Garnituren auf einer Strecke unterwegs sind, sodass bei »Störungen im Betriebsablauf« nicht einfach auf die Benutzung eines anderen Zuges, mit dem man auch ans Ziel kommt, verwiesen werden kann, sondern diese eine Zuggarnitur muss von A nach B durchkommen, auch wenn das nur mit riesigen Umwegen zu bewerkstelligen ist. Die ÖBB fuhren mit dem Nachtzug Berlin-Polen-Wien/Budapest zeitweise von Berlin über Cottbus nach Frankfurt/Oder, die DB leitete ihre Autozüge nach Verona auch schon mal über die Schweiz statt über den Brenner und bei Sperrung des Tauerntunnels die Züge nach Villach von Bischofshofen aus via Selzthal und Klagenfurt.

Demgegenüber zeigen sich die ÖBB bei Hindernissen recht unflexibel. Wenn der Tauerntunnel dicht ist, fahren keine Züge von Stuttgart und München nach Italien, sondern fallen einfach aus, anstatt über den Brenner geschickt zu werden und dann irgendwo in Norditalien (Verona? Padua?) mit dem aus Wien kommenden Zugteil vereinigt zu werden. Dass bei Baustellen, deren Umgehungsfahrpläne nicht schon ein Jahr vorher minutengenau feststehen, einfach publiziert wird, der Zug sei nicht buchbar, ist eine Unsitte, die es auch schon zu DB-Zeiten gab. Damals mussten unsere Zugpersonal all ihre Überzeugungskünste aufbieten, um die Kundschaft bei der Internet-Auskunft »Zug fährt nicht« von der spontanen Buchung eines Fluges abzuhalten, sondern ihnen zu sagen »Schauen Sie öfter auf der Buchungs-Website nach: Der Zug fährt, wir wissen nur noch nicht, mit wieviel Minuten Abweichung«.

Die ÖBB-Züge via München Hauptbahnhof werden in letzter Zeit mit einer Fehlinformation vor der Kundschaft verborgen. Wenn diese Züge – warum auch immer – nur von und nach München Ost fahren oder auf dem Weg von Salzburg nach Augsburg im Ost- statt im Hauptbahnhof halten, dann bekommen die Kunden in München Hbf nicht etwa diese Verlegung angezeigt, sondern: »Zug fällt aus«. Solch eine Absurdität durfte ich im März selbst erleben, als mein nach Hamburg fahrender ICE nicht im Hbf, sondern ein paar Kilometer früher in Hamburg-Harburg enden sollte: »Zug fällt aus«. Mit der Konsequenz, dass sich ein 44 Euro billiges Ticket durch die aufgehobene Zugbindung in ein 240 Euro teures Flexticket verwandelte.

Ab und zu werde ich nach der besten Verbindung von A nach B gefragt, und auch unser europäisches Netzwerk »Back on Track« bekommt gelegentlich solche Anfragen. Nun weiß ich zwar, dass der schönste Weg nach Inari über Haparanda führt (das Filmplakat hing im Büro unseres Betriebsrates bei DB European Railservice)

https://de.wikipedia.org/wiki/Zugvögel_..._Einmal_nach_Inari

aber für die Reiseplanung und die Buchung empfehle ich die Profis, zum Beispiel:

<https://www.gleisnost.de>

und

<https://bahnagentur-schoeneberg.de>

Eine grandiose Übersicht über Bahnreisen von Albanien bis Zimbabwe bietet die Website von Mark Smith, dem »Man in Seat 61«:

<https://www.seat61.com/index.html>

und richtig Lust aufs Bahnfahren macht auch Sebastian Wilkens Website »Zugpost«, deren gleichnamigen Newsletter man abonnieren kann:

<https://zugpost.org>

Sebastian Wilken wohnt in Finnland und hat seine beiden jüngsten Stories aus Nordschweden und eben Haparanda gepostet – hier schließt sich der Polarkreis zu dem von meinem Namensvetter Joachim Król gespielten »Zugvogel«. Ich kam in meiner Interrail-Zeit »nur« bis Bodø (die Stadt mit dem großartigen Fußballteam, das nacheinander Manchester City, Atlético Madrid, zweimal Inter Mailand und einmal Benfica Lissabon besiegt hat) und dann von Narvik über Kiruna bis Luleå.

Meine Traumstrecke aus der »Zugpost« liegt allerdings am anderen Ende Europas, im grünen Teil Spaniens, wo Dudelsack gespielt, Sidra getrunken und ein Fußballclub genauso wie in Glasgow nach den Kelten benannt wird:

<https://zugpost.org/feve-schmalspurbahn/>

Wie man dort hinkommt? 1990 hatte ich es einfach: vier Tage mit Nachtzügen kreuz und quer durch Frankreich mit Endstation Hendaye/Hendaia und dann mit dem »Topo« (»Maulwurf«) nach San Sebastián/Donostia. Jetzt ist die Auswahl an Strecken geringer, aber es gibt zwei Nachtzüge von Stockholm nach Hamburg und Berlin

<https://www.nachtexpress.de/>

<https://www.snalltaget.se/en/berlin>

Dann – ab Freitag den 27. März! – den »European Sleeper« von Berlin nach Paris, der ab dem 13. Juli auch via Hamburg-Harburg fahren soll

<https://www.europeansleeper.eu/de/paris>

und von Paris nach Südfrankreich mit einem »Intercité de Nuit«, der einem auf dem Weg nach Tarbes an die baskische Küste in Bayonne/Baiona bringt:

<https://www.sncf-voyageurs.com/medias-publics/2025-01/intercites-carte-destinations-2025.pdf>

Allerdings würde ich sagen: Der schönste Weg von Paris nach Spanien führt über Latour-de-Carol mitten in den Pyrenäen auf 1.231 Metern Meereshöhe – auch hierhin fährt ein Nachtzug. Der Bahnhof ist einzigartig, weil sich hier Bahnen mit drei Spurweiten treffen, und man sollte nicht direkt in die spanische Breitspur-Regionalbahn nach Barcelona umsteigen, sondern den »kleinen gelben Zug«, die »Pyrenäen-Metro« für einen Ausflug Richtung Perpignan nehmen: die Schmalspurbahn, die über offene Wagen verfügt, fährt auf einer atemberaubenden Strecke über einen fast 1.600 m hohen Pass bis nach Villefranche-de-Conflent auf 427 Metern Höhe.

<https://letrainjaune.fr/en/>

Das dritte Ziel eines Nachtzuges ab Paris ist Cerbère an der Mittelmeerküste – die Destinationen entlang der Côte Vermeille werden nicht mehr mit Kurswagen des Zuges nach Toulouse und Latour-de-Carol bedient, sondern mit einem Zug durchs Rhônetal.

Man muss also nicht unbedingt fliegen, wenn man nach Spanien will, zumal neben den Pariser Nachtzügen auch die Tagesverbindungen per TGV von Frankfurt nach Marseille (täglich) und nach Bordeaux (samstags im Hochsommer) die Erreichbarkeit wieder etwas verbessern.

Weitere Informationen über Nachtzüge in Frankreich finden Sie bei »Oui au train de nuit«, diese Organisation ist Teil unseres europäischen Netzwerkes »Back on Track«.

<https://ouiautraindenuit.wordpress.com>

<https://back-on-track.eu/de/>

Schließen möchte ich mit einem der berühmtesten Verse der spanischen Literatur, der von Antonio Machado (1875-1939) stammt, der im Exil in Collioure an der Côte Vermeille verstarb:

»Caminante, no hay camino / se hace camino al andar«

»Wanderer, da ist kein Weg / der Weg entsteht beim Gehen«

In diesem Sinne grüße ich herzlich

Joachim Holstein

My first newsletter of 2026 begins with a video clip of a motorail train.

<https://www.instagram.com/reels/DV3lQLajNN1/>

A diesel locomotive pulls a motorail train along an unusual route: from Singen am Hohentwiel via Schaffhausen in Switzerland to Basel and Lörrach. At the rear of the train: the regular locomotive, which – as yet – has no power on this route. Electrification work is set to begin here from the end of April and is due to be completed in the course of 2027. Even in the days of the DB, the Upper Rhine line served as a diversion when the Rhine line between Offenburg and Basel was closed. Trains would then travel via the spectacular 'Badische Schwarzwaldbahn' and change direction at Singen. This naturally took considerably longer, and if this detour had to be taken in the opposite direction, additional staff were required to ensure rest periods could be observed.

When the tunnel construction site in Rastatt collapsed in 2017, trains travelled up the Murg Valley to Freudenstadt and back down via Alpirsbach to Hausach and Offenburg.

Due to the gradient and the less powerful diesel locomotive, the dining car had to be dispensed with, but the service ran – in keeping with the principle 'Where there's a will, there's a way'.

In 2026, the timetable for this BTE (RDC) car-carrying train on the route between Hamburg-Altona and Lörrach will look like this:

<https://www.bte-autoreisezug.de/de/fahrplan-25/>

The “Urlaubs-Express” operated by Train4You runs from Hamburg-Altona and Düsseldorf to Munich, Innsbruck and Villach, and also carries cars or motorbikes as luggage.

<https://urlaubs-express.de>

ÖBB, on the other hand, has drastically reduced its car train services in recent years and now only offers the Austria East-West connection from Vienna to Feldkirch, as well as vehicle transport between Vienna and Split on the EN 1153/1152 Bratislava-Split service in cooperation with the Slovak Railways (ŽSR).

<https://shop.oebbtickets.at/de/shop/folder/5ba1d1cd121f76deee526d386b235638>

The rest of the car-carrying train services initially fell victim to the exorbitant prices charged by DB for the use of its terminals in Hamburg-Altona and Düsseldorf, before the introduction of the ‘new-generation NightJet’ with seven-carriage, 200-metre-long units made the operating model – of attaching a few car-carrying carriages to nine to twelve night train carriages – technically impossible.

What a shame!

It is worth mentioning, however, that Europe’s longest car train still exists: the ‘Optima-Express’ from Villach to Edirne in western Turkey.

<https://optimatours.de>

Whenever we stopped at Villach on the DB car trains, it was always fascinating to see that, from the track next to us, this car train would take you almost all the way to Istanbul – in extreme cases, you could arrive on the German car train in the morning, relax by or in Lake Wörthersee during the day, and set off towards the Bosphorus in the evening.

Line closures and construction sites pose a major challenge for all ‘small’ train operators, because unlike the ‘big’ state railways with their daily services, which operate a comprehensive, round-the-clock network, they run with just one or two trainsets on a single route, meaning that in the event of ‘operational disruptions’ passengers cannot simply be directed to use another train that will also take them to their destination; instead, this single train set must make it from A to B, even if this can only be achieved via huge detours. ÖBB occasionally ran its Berlin–Poland–Vienna/Budapest night train from Berlin via Cottbus to Frankfurt/Oder, while DB has at times routed its car trains to Verona via Switzerland instead of the Brenner Pass, and when the Tauern Tunnel was closed, it ran trains to Villach from Bischofshofen via Selzthal and Klagenfurt.

In contrast, the ÖBB appears rather inflexible when faced with obstacles. When the Tauern Tunnel is closed, no trains run from Stuttgart and Munich to Italy; instead, they are simply cancelled, rather than being rerouted via the Brenner Pass and then joined with the section of the train coming from Vienna somewhere in northern Italy (Verona? Padua?).

The fact that, in the case of construction works where the diversion timetables are not already fixed down to the minute a year in advance, it is simply announced that the train cannot be booked is a bad habit that already existed in the DB days. Back then, our train staff had to use all their powers of persuasion to stop customers from spontaneously booking a flight when the online information said ‘Train not running’, but instead tell them, ‘Check the booking website

more often: the train is running, we just don't know yet by how many minutes it will be delayed'.

ÖBB trains via Munich Central Station have recently been concealed from customers by means of misinformation. If these trains – for whatever reason – only run to and from Munich East or stop at the East Station instead of the Central Station on their way from Salzburg to Augsburg, then customers at Munich Central Station are not shown this change of route, but rather: 'Train cancelled'. I experienced such an absurdity myself in March, when my ICE to Hamburg was due to terminate not at the main station but a few kilometres earlier at Hamburg-Harburg: 'Train cancelled'. The consequence was that a cheap €44 ticket turned into a €240 Flex Ticket due to the cancellation of the booked connection.

Every now and then I'm asked about the best route from A to B, and our European network 'Back on Track' also receives such enquiries from time to time. Now, I do know that the most scenic route to Inari goes via Haparanda (the film poster was hanging in the office of our works council at DB European Railservice)

https://de.wikipedia.org/wiki/Zugvögel_..._Einmal_nach_Inari

but for planning your journey and making bookings, I recommend the professionals, for example:

<https://www.gleisnost.de>

and

<https://bahnagentur-schoeneberg.de>

Mark Smith, the 'Man in Seat 61', runs a website that offers a magnificent overview of rail journeys from Albania to Zimbabwe:

<https://www.seat61.com/index.html>

and Sebastian Wilken's website 'Zugpost' really whets your appetite for rail travel; you can subscribe to the newsletter of the same name:

<https://zugpost.org>

Sebastian Wilken lives in Finland and has posted his two most recent stories from northern Sweden and Haparanda – here we come full Arctic Circle considering the 'Zugvogel' played by my namesake Joachim Król. During my Interrail days, I 'only' made it as far as Bodø (the town with the brilliant football team that beat Manchester City, Atlético Madrid, Inter Milan twice and Benfica Lisbon in five consecutive matches) and then from Narvik via Kiruna to Luleå.

My dream route from *Zugpost*, however, lies at the other end of Europe, in the green part of Spain, where bagpipes are played, cider is drunk, and a football club is named after the Celts, just like in Glasgow:

<https://zugpost.org/feve-schmalspurbahn/>

How do you get there? When I made the trip in 1990, it was simple: four days on night trains criss-crossing France, ending at Hendaye/Hendaia, and then on the ‘Topo’ (‘Mole’) to San Sebastián/Donostia. Nowadays, the choice of routes is more limited, but there are two night trains from Stockholm to Hamburg and Berlin

<https://www.nachtexpress.de/>

<https://www.snalltaget.se/en/berlin>

Then – from Friday 27 March! – the ‘European Sleeper’ from Berlin to Paris, which is also due to run via Hamburg-Harburg from 13 July

<https://www.europeansleeper.eu/de/paris>

and from Paris to the south of France on an “Intercité de Nuit”, which takes you to the Basque coast at Bayonne/Baiona on the way to Tarbes:

<https://www.sncf-voyageurs.com/medias-publics/2025-01/intercites-carte-destinations-2025.pdf>

However, I would say: the most beautiful route from Paris to Spain goes via Latour-de-Carol in the heart of the Pyrenees at 1,231 metres above sea level – a night train runs here too. The station is unique because it is where railways of three different gauges meet, and rather than changing straight onto the Spanish broad-gauge regional train to Barcelona, you should take the ‘little yellow train’, the ‘Pyrenees Metro’, for a trip towards Perpignan: this narrow-gauge railway, which features open carriages, travels along a breathtaking route over a pass at an altitude of almost 1,600 metres to Villefranche-de-Conflent at 427 metres above sea level.

<https://letrainjaune.fr/en/>

The third destination for a night train from Paris is Cerbère on the Mediterranean coast – the destinations along the Côte Vermeille are no longer served by through carriages on the train to Toulouse and Latour-de-Carol, but by a train through the Rhône Valley.

So you don’t necessarily have to fly if you want to go to Spain, especially as, in addition to the Paris night trains, the daily TGV services from Frankfurt to Marseille (daily) and to Bordeaux (on Saturdays in high summer) are improving accessibility somewhat. Further information on night trains in France can be found at “Oui au train de nuit”; this organisation is part of our European network “Back on Track”.

<https://ouiautraindenuit.wordpress.com>

<https://back-on-track.eu/de/>

I would like to conclude with one of the most famous verses in Spanish literature, written by Antonio Machado (1875–1939), who died in exile in Collioure on the Côte Vermeille:

»Caminante, no hay camino / se hace camino al andar«
»Wanderer, there is no path / the path is made by walking«

With this in mind, I send my warmest regards,
Joachim Holstein