

**Eisenbahn
JOURNAL**

B 10533 F • ISBN 3-89610-057-2

Deutschland € 12,50

Österreich € 13,75 • Schweiz sfr 25,00

Glacier-Express

Von St. Moritz nach Zermatt



GLACIER 
75 EXPRESS
St. Moritz / Davos – Zermatt
2000 – 2005

Beat Moser
Ralph Börret
Thomas Küstner

Best.-Nr. 54 00 01



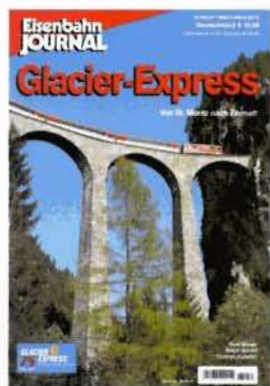
(Füllseite)



Bild 1: Kurz vor der Ankunft in Brig fährt der von St. Moritz kommende Glacier-Express bei Bitsch an der Kirche Zen Hohenflüh vorbei. Im Hintergrund erhebt sich das Bettmerhorn über dem oberen Rhonetal. Am 25. Juli 2003 trug der Zug bereits den neuen Anstrich der Matterhorn Gotthard Bahn. **Foto:** U. Jossi

Inhalt

Einleitung	4
Sonderfahrten „75 Jahre Glacier-Express“	6
Reisebeschreibungen	
• St. Moritz und das Oberengadin	8
• Von St. Moritz nach Preda	11
• Zwischen Preda und Thusis	15
• Tal der Burgen: Thusis – Chur	29
• Kurze Ruhepause in Chur	32
• Reichenau-Tamins – Disentis	35
• Von Disentis nach Andermatt	44
• Die Strecke Andermatt – Oberwald	58
• Die Dampfbahn Furka-Bergstrecke	66
• Der Furka-Basistunnel in Zalen	70
• Gommer Impressionen Oberwald – Brig	72
• Von Brig hinauf nach Zermatt	80
• Zermatt am Matterhorn	93
Die Geschichte der RhB, FO, BVZ und MGB	96
Geschichte Glacier-Express (1930 bis 2005)	102
Nostalgie-Züge Glacier-Express	104
Mehr Aussicht in den Panoramazügen	108
Die Triebfahrzeuge des Glacier-Express	110
Reisevorbereitungen und Neuheiten 2006	113
Impressum	114



Titelbild: Der Glacier-Express Zermatt – Chur – St. Moritz überquert mit seinen komfortablen Panoramawagen den Landwasser-Viadukt bei Filisur. **Foto:** B. Hitz

Einleitung

Reise Glacier-Express in Kürze

Wir starten unsere Erlebnisreise im weltberühmten Graubündner Kurort St. Moritz. Mit der Rhätischen Bahn (RhB) verlassen wir die Seenlandschaft des Oberengadin durch den Albulatunnel und genießen die ungewöhnliche Schleifenfahrt zwischen Preda und Bergün. Vorbei an Burgen und Schlössern des Domleschg gelangen wir nach Chur. Dann bewundern wir die wildromantische Rheinschlucht und erreichen später das Klosterdorf Disentis. Im sicheren „Griff“ der Zahnstange überqueren wir mit der Matterhorn Gotthard Bahn (MGB) den 2033 m hoch gelegenen Oberalppaß und halten kurz im Urner Sportferienort Andermatt (am St. Gotthardpaß). Wenig später rollt der Zug durch den 15,4 km langen Furkatunnel ins Wallis. Entlang der Rhone entdecken wir die hübschen Dörfer der Region Goms und passieren Fiesch am Fuß des Aletschgletschers (größter Eisstrom der Alpen). Nächster Etappenhalt ist der nördlich des Simplonpasses gelegene Verkehrsknoten Brig. Nach einer Spitzkehre mit Lokwechsel wird nach Visp weitergefahren. Dort biegt der Zug in ein Seitental ab, wo er abschnittsweise wieder den Zahnradantrieb zu Hilfe nimmt. Für Abwechslung ist gesorgt: Der Blick fällt auf fruchtbare Weinberge, tiefe Schluchten, kühne Brücken und wildschäumende Gletscherwasser. Den zauberhaften Zielort Zermatt (am Matterhorn) erreichen wir schließlich nach rund achtsündiger Abenteuerreise, die auch mit „normalen“ Zügen in Etappen und mit Zwischenübernachtungen erlebt werden kann. Auf der fast 300 km langen Entdeckungsfahrt im Glacier-Express passierten wir 291 Brücken und 92 Tunnels.

Weitere Höhepunkte

Der Glacier-Express durchquert die Quellgebiete von Inn, Rhein, Reuss und Rhone. Diese plätschernden Bergbäche liefern das erste, noch reine Wasser für die wichtigsten europäischen Schifffahrtsstraßen: Der Inn als Zufluß der Donau fließt ins Schwarze Meer, der Rhein mit dem Wasser der Reuss in

die Nordsee und die Rhone ins Mittelmeer. Wir lernen über zehn Talschaften kennen, die alle ihren eigenen Reiz haben. Die unterschiedliche Lebensweise in früherer Zeit hat bezüglich Kultur, Architektur und Sprache der Einwohner deutliche Spuren hinterlassen. Man muß deren Vorfahren bewundern, die ein äußerst karges und arbeitsreiches Leben geführt haben.

Vielfältig präsentieren sich auch die Siedlungen: Orte vom kleinsten Weiler über das schmucke Bergdorf bis hin zur mittelgroßen Handelstadt säumen den Weg und bilden zusammen mit den Berggipfeln eine imposante Kulisse zum „monumentalen Bühnenstück“ unserer Reise. Typisch sind die Engadiner Häuser mit ihren kleinen Fenstern und dem dicken Mauerwerk oder die von der Sonne im Laufe von Jahrhunderten dunkel getönten Holzgebäude im Wallis. In der Schweiz, der ältesten Demokratie der Welt, besitzen Geschichte und über Generationen überlieferte Traditionen einen wichtigen Stellenwert. Die Kantone Graubünden, Uri und Wallis haben wichtige Beiträge zur Bildung und Einheit der über 700-jährigen Eidgenossenschaft geleistet. Lang und blutig war der Weg, bis 1815 dieser Alpenstaat dank gemeinsamer Bemühungen und Vermittlungen aus den Wirren und kriegerischen Verhältnissen des Mittelalters entstehen konnte.

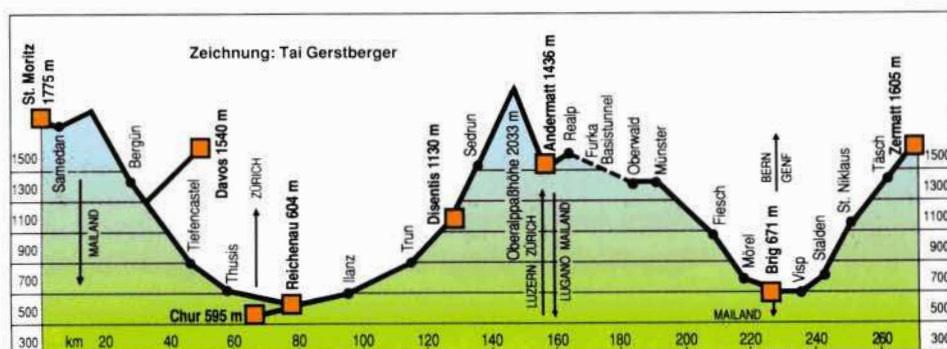
Die Fusion zur Matterhorn Gotthard Bahn

Im 75. Jahr seines Bestehens tritt der Glacier-Express in optisch veränderter Erscheinung auf. Ein Teil seiner Fahrzeuge hat einen umgestalteten Anstrich erhalten. Die Seitenwände vieler Wagen und Lokomotiven schmückt inzwischen der Schriftzug der Matterhorn Gotthard Bahn. Diese neue Gesellschaft ist im Januar 2003 durch die Fusion der BVZ Zermatt-Bahn mit der Furka-Oberalp-Bahn (FO) entstanden. Dabei haben sich zwei bewährte Bahnpartner zusammengeschlossen, um künftig den Betrieb, die Unterhaltung und die Vermarktung ihrer insgesamt 146,6 km langen Schienen-



Bild 2: Der Panoramazug Glacier-Express von

verbindungen möglichst kostenoptimiert zu gewährleisten. Damit sollen die für den Tourismus in den Schweizer Alpen wichtigen Dienstleistungen rentabler gestaltet und mit Investitionen für die weitere Zukunft gesichert werden. In diesem Sinne will man den Glacier-Express im Jahr 2006 mit hochmodernen Neubau-Fahrzeugen am Reisemarkt neu positionieren.



Hinweis der Autoren: Der in der vorliegenden Broschüre abgedruckte Reisebericht bezieht sich auf Zug 903/G während der Sommersaison 2000 (St. Moritz ab 08.30 Uhr – Zermatt an 16.45 Uhr). Seitdem gab es verschiedene Fahrplanänderungen (siehe Kapitel „Reisevorbereitungen“ – Seiten 113/114).



Zermatt nach Chur und St. Moritz hat das Dorf Lax hinter sich gelassen und schlängelt sich Fiesch und der Region Goms entgegen. Foto: U. Jossi

Glacier-Express: Die Züge der Zukunft

Im Anschluß an das Jubiläumsjahr 2005 wird der Glacier-Express auf dem Reisezugmarkt weltweit neu lanciert. Mitte Mai 2006 werden vier neue Zugkompositionen ihre Fahrten zwischen St. Moritz und Zermatt aufnehmen. Ein modern gestalteter Außenanstrich in den Schweizer Farben Rot und Weiß wird diese Züge optisch als Einheit präsentieren und sie auch aus der Ferne als Glacier-Express erkennbar machen. Jede der aus sechs Wagen formierte und festgekuppelte Garnitur wird für die bei der

MGB maximal zulässige Anhängelast von 135 t konzipiert. Zwei Reisezugwagen mit 30 und 36 Sitzplätzen sind für Fahrgäste der 1. Klasse vorgesehen. Eines dieser Fahrzeuge verfügt über spezielle Einrichtungen für behinderte Reisende. Drei weitere Wagen mit Aussichtsabteilen 2. Klasse bieten je 48 Passagieren Platz. Warme Mahlzeiten werden den Gästen an ihre Sitzplätze serviert. Sie werden in der Küche des Servicewagens zubereitet, der in der Zugmitte eingereiht ist.

Die neuen, dem Pininfarina-Design entsprechenden Panoramawagen 1. und 2. Klasse sowie die Servicefahrzeuge wer-

den von Stadler Rail in Altenrhein gebaut und je zur Hälfte von der RhB und der MGB finanziert. Die Investitionen von 60 Mio sFr. müssen ohne staatliche Beihilfen finanziert werden. Der weltweit präsentierte Marktauftritt umfaßt auch vollständig neu gestaltetes Werbematerial und Drucksachen. Künftig werden die beiden Bahngesellschaften MGB und RhB mit der international sehr gut bekannten Marke Glacier-Express gemeinsam auftreten. Somit wird im Jahr 2006 die Tradition wieder aufleben, die jeweils modernsten und komfortabelsten Reisezugwagen der beteiligten Bahnen im Glacier-Express einzusetzen.



Bild 3 (links): Die Loks HGe 4/4 II Nr. 4 und 106 der MGB machen mit einer Werbeaufschrift auf das Jubiläum aufmerksam.

Bild 4 (rechts): So könnte der Nostalgie Glacier Express auf seinen Sonderfahrten auf der Oberalpstrecke aussehen. Bereits beim 75-jährigen Jubiläum der Furka-Oberalp-Bahn am

3. Juli 2001 durfte die Ellok HGe 4/4 I der FO gemeinsam mit Wagen der Dampfbahn Furka-Bergstrecke ausfahren.

Beide Fotos:
U. Jossi

Bild 5: Mit diesem Rollmaterial wird der Nostalgie Glacier Express zwischen St. Moritz und Disentis unterwegs sein (Filisur, 19. Oktober 2002).

Foto: B. Moser

Die Sonderfahrten im Jubiläumsjahr 2005

GLACIER EXPRESS®
St. Moritz / Davos – Zermatt
1930 – 2005

Zum 75-jährigen Betriebsjubiläum des Glacier-Express lassen die Bahngesellschaften RhB und MGB zwischen Zermatt und St. Moritz drei verschiedene Sonderzüge fahren. Sie sollen die unterschiedlichen Epochen des Reisens auf Schienen in den Schweizer Alpen aufzeigen.

Die interessierten Gäste können zwischen dem Nostalgie Glacier Express mit historischem Rollmaterial, dem komfortablen Alpin Classic Glacier Express der Pullman-Klasse und der modernen Aussichtswagen-Zugkomposition des Panorama Glacier-Express wählen.

Einfach nostalgisch

Das Reisen wie vor 75 Jahren kann im Nostalgie Glacier Express nacherlebt werden. Es kommen verschiedenste Wagen mit einfachem Komfort und historische Elektro- und Dampflokomotiven zum Einsatz. Den Eisenbahnfreunden will man besonders attraktive Eindrücke und viele einzigartige Sujets für Foto- und Filmaufnahmen bieten. Dazu werden kurzfristig angesagte Fotohalte eingelegt. Die zweitägigen Reisen werden am 9./10. Juli, 13./14. und 27./28. August sowie 3./4. und 24./25. September 2005 in beiden Fahrtrichtungen angeboten. Sie schließen eine Unterwegs-

übernachtung ein. Die Teilnehmer/innen Zermatt – St. Moritz werden im Raum Realp/Andermatt, die Fahrgäste St. Moritz – Zermatt in Gletsch/Oberwald nächtigen. Über die ebenfalls beteiligte Dampfbahn Furka-Bergstrecke (DFB) wird in einer Reportage auf den Seiten 66 bis 69 berichtet.

Gediegen und fürstlich

Der Alpine Classic Glacier Express mit den historischen RhB-Salonwagen wird am 25./26. Juni, 16./17. Juli, 6./7. August, 17./18. September und 8./9. Oktober 2005 verkehren. Dieser Sonderzug bietet in seinen beiden Pullmanwagen As 1143 und 1144 jeweils 60 Reisenden besonders komfortable Plätze. Für die unterwegsverpflegung rollt während der ganzen Reise der nostalgisch eingerichtete Gourmino-Speisewagen mit. Das Reisegepäck ist im Begleitwagen D2 4062 untergebracht. Zwischen St. Moritz und Disentis wird die legendäre Krokodillok Ge 6/6 I vorgespannt. Auf der MGB-Strecke soll eine der vier noch betriebsfähigen HGe 4/4 I (ehemals FO) oder die HGe 4/4 Nr. 11 bzw. 15 (ehemals BVZ) die Zugförderung übernehmen. Weitere Einzelheiten zu diesem Komfortzug sind im Kapitel „Nostalgie-Züge Glacier-Express“ (Seiten 104 bis 107) zu finden.

Modern und aussichtsreich

Den modernen Glacier-Express können die Fahrgäste in einem aus Panoramawagen zusammengestellten Sonderzug erleben. Die mit besonders großen Aussichtsfernern ausgestattete Zuggarnitur wird an den meisten Sommer-Wochenenden zwischen dem Matterhorn und dem Oberengadin unterwegs sein. Als Premiere soll der 60-plätzig Jumbo-Speisewagen WR 3816+3817 (Baujahr 1987) auf der ganzen, 285 km langen Strecke mitlaufen. Das 34 m lange, in der Zugmitte eingereihte Fahrzeug wird dabei erstmals nach Zermatt vorstoßen.

Als Erinnerung wird den Gästen des sogenannten Panorama Glacier Express das berühmte Schrägglass, eine Reisebeschreibung und eine persönlich ausgestellte und mit einem Porträtfoto ergänzte Urkunde überreicht. Die beliebten Reisezugwagen mit ihren großen Fenstern werden ausführlich im Kapitel „Mehr Aussicht in den Panoramazügen“ (Seiten 108/109) beschrieben.

Detaillierte Informationen sind im Internet erhältlich. Siehe folgende Homepages: www.glacierexpress.ch oder www.rhb.ch Reiseveranstalter: www.ameropa.de www.railtour.ch oder www.zermatt-tours.ch



Die Nostalgiezüge „75 Jahre Glacier-Express“

Im Nostalgie Glacier Express wollen die Bahnen RhB, MGB und DFB (Dampfbahn Furka-Bergstrecke) folgende aus historischem Rollmaterial formierte Zugkompositionen in Fahrt setzen. Einige dieser restaurierten Wagen sind auf dieser Seite abgebildet. Weitere Einzelheiten dazu siehe auch die Seiten 66 bis 69 sowie 104 bis 111.

Kurzfristige Änderungen bleiben vorbehalten.

Sonderzug RhB: St. Moritz – Disentis – St. Moritz

Die Krokodillok Ge 6/6 I Nr. 412, 414 oder 415 (Baujahr 1925 bis 1929) wird die historischen Zweiachswagen A 1102 Belle Epoque (1903), B 2138 Filisurer-Stübli (1903), D 4052 Rhätia-Stübli (1913) und zwei Drehgestellwagen der Serie B 2245 bis 2247 (1928 bis 1933) befördern.

Sonderzug FO: Disentis – Realp – Disentis

Eine HGe 4/4 I (Baujahre 1941 bis 1956) wird auf der Oberalpstrecke und im Urserental mit einem Zug aus zweiachsigen Nostalgiefahrzeugen unterwegs sein. Es

werden die beiden RhB-Wagen B 2060 Rastatt (1906) und C 2012 Samedrin / ältester RhB-Wagen (1889) mit dem roten DFB-Zweiachser B 2204 (1913; ehemals FO) und einem Gepäckwagen der Serie Gb-v 4433 bis 4444 (MGB) kombiniert.

Sonderzug DFB: Realp – Gletsch – Realp

Die ehemalige FO-Dampflok HG 3/4 Nr. 1 (Baujahr 1913) soll die kobaltblauen DFB-Reisezugwagen C 2353 (1889), B 4229 (1935) und ABD 4554 (1927) über die Furka führen. Es kann aber auch die HG 3/4 Nr. 9 zum Einsatz kommen, der dann voraussichtlich die Wagen C 2354 (1889), B 4253 (1927) und ABD 4558 (1925) angekuppelt werden. Alle in diesen Zügen eingesetzten Wagen führen vor ihrer Auf-

arbeitung durch die DFB bei der SBB-Brünigbahn zwischen Luzern und Interlaken Ost.

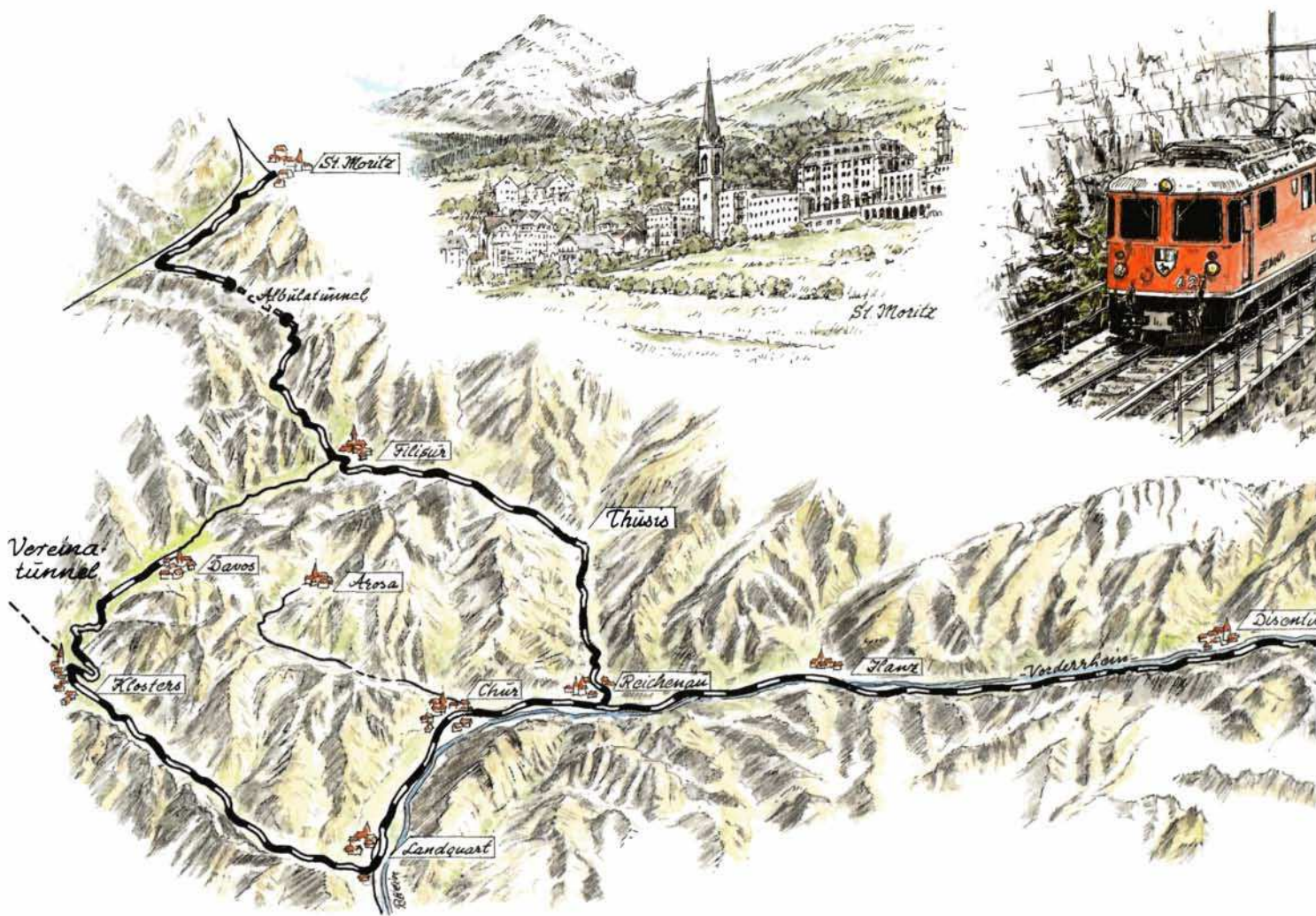
Sonderzug BVZ: Zermatt – Oberwald – Zermatt

Die HGe 4/4 Nr. 11 oder 15 (Baujahr 1929/30) wird die Reisezugwagen AB 2121 Premier Glacier Express (1906), WR-S 2227 Bistro (1910), B 2225 ältester BVZ-Wagen (1890), B 2226 (Open Air) sowie den Gepäckwagen G 2421 an ihre Haken nehmen.

Der offene Aussichtswagen B 2226 entstand übrigens aus dem 1931 für den Glacier-Express gebauten BVZ-Salonwagen ABü 101.

Der AB 2121 besitzt je ein Abteil der 1., 2. und 3. Klasse (Nachbildung Inneneinrichtung Glacier-Express von 1930).





St. Moritz und das Oberengadin

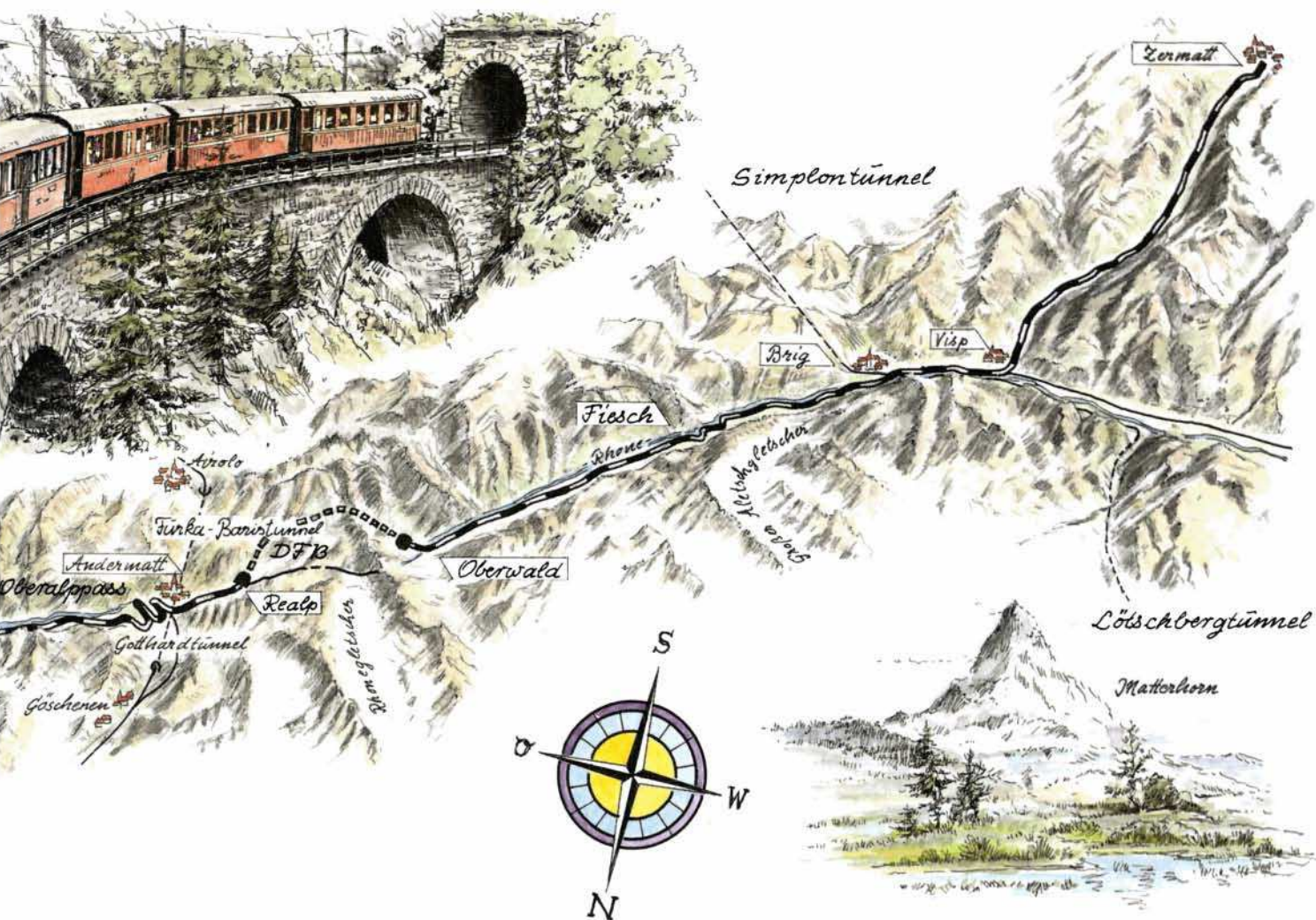
Der weltberühmte Ferienort St. Moritz liegt im oberen Teil des zauberhaften Engadin, wo der Inn entspringt. Es gilt mit rund 1800 m über Meereshöhe als höchstgelegenes, ganzjährig bewohntes Bergtal der Alpen. Speziell die Landschaft um die Oberengadiner Seen beeindruckt Einheimische wie Gäste zu allen Jahreszeiten. Die touristische Entwicklung von St. Moritz begann als Badekurort. Bereits Paracelsus hatte 1535 die heilende Wirkung des Quellwassers beschrieben. Vorerst lernten englische Kurgäste während der Sommermonate die erholende prächtige Oberengadiner Gebirgslandschaft mit ihrem gesunden Klima schätzen. Sie sorgten für die notwendige Propaganda und beteiligten sich auch an der Finanzierung und am Bau von Hotels und Pensionen. Gegen Ende des 19. Jahrhunderts erlebte der Bergtourismus einen ersten Höhepunkt. Die Investoren und Gäste brachten Erwerbsmöglichkeiten und technische Neuheiten ins ursprünglich fast ausschließlich als Alpweidegebiet genutzte Oberengadin. Die Scheunen und einfachen Wohnhäuser wichen feudalen Hotelgebäuden, die mit zeitgemäßem Luxus ausgestattet waren. So brannte die erste Glühbirne nicht etwa in Zürich sondern 1878 in St. Moritz. In den

Jahren von 1896 und 1933 verkehrte zwischen den Kurhotels in St. Moritz Bad und dem Dorfkern sogar eine elektrische Straßenbahn. Mit der Eröffnung der Albula-Bahnstrecke von Thusis nach Samedan und Celerina (1903) und nach St. Moritz (1904) nahmen die Übernachtungszahlen beachtlich zu. Bereits 1864 wurden im Oberengadin die ersten Wintersportgäste beherbergt. Seitdem hat man die touristischen Anlagen und Angebote sowie die dazu notwendige Infrastruktur laufend den aktuellen Bedürfnissen angepasst. Leistungsfähige Bergbahnen erschließen heute attraktive Skipisten, Wandergebiete und Aussichtspunkte. Wer Zeit hat, sollte nach Corviglia – Piz Nair (3030 m ü.d.M.), zum Corvatsch (3305 m) oder auf den Muottas Muragl (2448 m) hochfahren, wo man einen einzigartigen Panoramablick auf die Oberengadiner Seenlandschaft hat. Die Gäste können sich auch von der Diavolezza-Luftseilbahn in die Nähe des Morteratschgletschers und der Bernina-Gipfelkette bringen lassen. Durch ein attraktives öffentliches Transportsystem mit RhB-Nahverkehr, Regionalbus oder den Linienbussen der Schweizer Reisepost ist man im Sommer wie im Winter unabhängig vom eigenen Auto.

Das Oberengadin ist die bedeutendste Langlaufregion der Schweiz. Außerdem gibt es über 150 Kilometer geräumte Winter-Spazierwege, die die wichtigsten Ortschaften miteinander verbinden. Wer es bequemer haben will, kann in Kutschen oder Pferdeschlitten mitfahren und unvergeßliche Ausflüge von Pontresina ins naturgeschützte Val Roseg oder von Sils/Maria ins sonnige Fex-Tal unternehmen. Erlebnisreiche Stunden garantiert auch die Fahrt mit einem Bus der Reisepost über den Malojapass ins Bergell und ins italienische Städtchen Chiavenna. St. Moritz ist es gelungen, bis heute an der Spitze der meistgeschätzten und weltbekanntesten Alpenkurorte mitzuhalten. Vielfältige Sportmöglichkeiten zu allen Jahreszeiten sowie prominente Bewohner und Feriengäste sorgen dafür, daß die Region um St. Moritz regelmäßig in die Schlagzeilen gelangt und auf diese Weise in aller Welt bekannt bleibt.

Panoramakarte: Sie zeigt den Verlauf der Erlebnisreise im Glacier-Express.
Zeichnung: R. Barkhoff

Bild 6: Die Albula-Jubiläumslök Ge 4/4 III Nr. 642 hat mit den Kurswagen Glacier-Express im Oktober 2003 Samedan verlassen und strebt Celerina und St. Moritz zu. **Foto:** U. Jossi





Von St. Moritz nach Preda

Während der Sommersaison verlassen morgens zwei Züge des Glacier-Express den Kurort St. Moritz, um die Tagesreise nach Zermatt anzutreten. Aufgrund der großen Nachfrage sollten die Platzreservierungen vier bis acht Wochen vor der Reise bestellt werden. Am Reisetag sollte man sich rechtzeitig zum Bahnhof begeben und die zugeteilten Sitzplätze im Kurswagen 1. oder 2. Klasse einnehmen.

Über den Bahnhofslautsprecher meldet eine freundliche Stimme, dass der langsamste Schnellzug der Welt zum Einsteigen bereitgestellt wurde: „Auf Gleis 1 steht der Glacier-Express nach Zermatt via Filisur – Tiefencastel – Thusis – Chur – Disentis – Andermatt – Brig.“ Auf dem Bahnsteig herrscht emsiges Treiben. Eine bunte Gästeschar aus aller Welt hat sich zur Erlebnisreise an den Fuß des Matterhorns zusammengefunden. Die Abfahrtszeit rückt näher und immer mehr Leute nehmen im

Zug Platz. Einige Passagiere haben sich sogar die illustrierte Reisebeschreibung von RhB, FO und BVZ gekauft, damit sie unterwegs auch wirklich keine Sehenswürdigkeit verpassen.

Wir haben Fensterplätze und können alles genau beobachten: Draußen überprüft der Schaffner sämtliche Bremsen der Wagen. Schließlich wird der Abfahrtsbefehl erteilt und der Glacier-Express rollt langsam aus dem Bahnhof von St. Moritz (1775 m ü.d.M.). Durch den Charnadüra-Tunnel zieht die Lokomotive ihren schweren Schnellzug nach Celerina. Noch vor dem Dorf weisen einige Erdhügel in den Wiesen auf die weltbekannten Bob- und Schlitten-Rennbahnen hin, die hier jeden Winter erneut aus Natureis hergerichtet werden. Nach Celerina kann man rechts noch einen letzten Blick auf die historische Kirche von San Gian mit ihrem seit 1682 teilweise zertrümmerten Glockenturm werfen. Nun liegt das weite

Tal des jungen Inns vor uns, der als schmaler Fluß kurze Zeit neben der Bahntrasse verläuft.

Wir nehmen Abschied vom Bernina-Bergmassiv im Süden. Rechts grüßt auf der Bergkuppe das mit einer Standseilbahn erreichbare Hotel Muottas Muragl, dessen Restaurant für seine optimale Aussicht und für die Zubereitung einheimischer Spezialitäten international bekannt ist.

In Samedan (1705 m) wird ein kurzer Halt eingelegt. Hier mündet auch die RhB-Strecke aus Tirano, Poschiavo und Pontresina ein. Der Oberengadiner Bezirkshauptort verfügt über eine recht große Gleisanlage mit einem Lokdepot, das für die Bespannung der Albulabahn-Züge nach Chur sowie auf der Zweigstrecke ins Unterengadin nach Scuol-Tarasp oder via Vereinatunnel in Richtung Landquart zuständig ist. Hier endet auch die zwischen Thusis und Samedan angebotene Autoverladung.