

Zeitschrift: Bündner Schulblatt = Bollettino scolastico grigione = Fegl scolastic grischun
Herausgeber: Lehrpersonen Graubünden
Band: 48 (1988-1989)
Heft: 1

Artikel: Samedan : Samedan, Drehscheibe im Schienennetz
Autor: Hermann, Hansjürg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-356885>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 27.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Samedan, Drehscheibe im Schienennetz

In Samedan treffen und teilen sich die Verkehrsströme im Reise- und Güterverkehr nach und vom Albulatal, dem Unterengadin und der Bernina. Darum nimmt dieser Bahnhof seit jeher eine besondere Stellung ein.

Mit der Eröffnung der Albulastrecke 1903 wurde in Samedan nicht nur der eigentliche Bahnhof, sondern auch ein Depot erstellt. Die Inbetriebnahme der Zweiglinien nach Pontresina (1908) und Scuol/Tarasp (1913), hatte für den Bahnhof Samedan sofort eine spürbare Verkehrszunahme zur Folge. Die Depotwerkstätte musste erweitert werden, auch die Stationsbauten mussten im Laufe der Zeit dem stetig zunehmenden Verkehr angepasst werden. 1985 konnte, nach vierjähriger Bauzeit, die Gesamterneuerung abgeschlossen werden.

Ein Bahnhof mit den Aufgaben und der Grösse von Samedan ist ein kompliziertes Gebilde, dessen Räderwerk zweckmässig ineinandergreifen muss, wenn das Ganze gut und ohne Störung funktionieren soll. Hier werden Züge gebildet, aufgelöst und umgruppiert, werden die Fahrgäste beraten, Gepäck und Güter behandelt und auf Wunsch sogar Autos und Velos vermietet.

Die immensen Saisonspitzen und der wetterabhängige Verkehrsfluss erschweren oft die Arbeit.

Samedan ist im ganzen Schienennetz der Rhätischen Bahn der verletzlichste Knotenpunkt. Wenn's hier nicht klappt, strahlt das praktisch auf das gesamte übrige Streckennetz aus. Das trifft natürlich speziell im Winter zu. Arktische Temperaturen von 20 bis 30 Grad unter Null über längere Zeit sind in Samedan jeden Winter zu verzeichnen. Das bedeutet für das Fahrpersonal, vor allem aber für das Rangierpersonal, harten Einsatz. Die Fahrgäste wollen ja gleichwohl rechtzeitig an ihr Ziel gelangen und die Güterkunden innert kürzester Frist in den Besitz ihrer Ware kommen.

Eine kritische Zeit für den Bahnhof Samedan bedeutet jeweils die Schliessung des Julierpasses für den PW-Verkehr. Die Rhätische



Bahn hat im Jahre 1968 zwischen Samedan und Thusis eine Auto-transportmöglichkeit eingerichtet. Seither wurde die Organisation laufend verbessert, so dass heute eine max. Tageskapazität von zirka 500 PW angeboten werden kann.

Sobald nun der Julier geschlossen wird, werden die Verladebahnhöfe Thusis und Samedan von verladewilligen Automobilisten förmlich überschwemmt. Diese Fälle treten meistens nach intensiven Schneefällen oder schweren Stürmen ein, also genau dann, wenn gleichzeitig auch der Bahnverkehr gestört ist. Um derartige Situationen zu meistern, braucht es einen gehörigen Einsatz seitens der Angestellten und ebensoviel Geduld auf Seite der Kunden.

Hansjürg Hermann