

**Zeitschrift:** Bündner Jahrbuch : Zeitschrift für Kunst, Kultur und Geschichte Graubündens

**Herausgeber:** [s.n.]

**Band:** 35 (1993)

**Artikel:** Aus dem Erinnerungsalbum eines Bähnlers

**Autor:** Bühlmann, Berni

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-555614>

#### **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:** 12.01.2026

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

# Aus dem Erinnerungsalbum eines Bähnlers

von Berni Bühlmann

## Vorbemerkung

*Unser Mitarbeiter, der Verfasser der nachfolgenden Blätter, ursprünglich Lehrer, stand während langer Jahre im Dienste der Rhätischen Bahn, zuletzt auf dem wichtigen Posten eines Betriebsinspektors. In dieser Eigenschaft sah und erlebte er im Betrieb des grossen Unternehmens vieles, was dem gewöhnlichen Erdenbürger vorenthalten bleibt und doch auch für einen Aussenstehenden bemerkenswert ist. Wir haben ihn deshalb gebeten, aus seinen Erinnerungen einiges aufzuschreiben und freuen uns, den ersten Teil seiner Aufzeichnungen veröffentlichen zu dürfen.*

P. M.

## Sturz aus dem fahrenden Schnellzug

Im Oktober 1980 stürzte eine Angestellte der SSG (Schweizerische Speisewagen AG, Olten) im Albulatal vom fahrenden Schnellzug. Die Verunfallte war im Begriff, zwei Gäste im hintern von zwei Speisewagen zu bedienen. Das Tablett mit dem Kaffee in der einen Hand und eine Flasche Mineral in der andern, gelangte sie auf die Plattform des hintern Speisewagens, als der Wagen plötzlich in einer Kurve einen Ruck nach links tat. Die Angestellte verlor das Gleichgewicht und stürzte nach rechts gegen die bergseitige Seitentüre. Weil diese nicht verriegelt, sondern nur angelehnt war, flog sie samt Getränken und einer vor der Türe abgestellten Kiste mit Abfällen auf einen grünen Grasplatz am Fusse des Bahndamms.

Als sich die Angestellte vom ersten Schock einigermassen erholt hatte, schleppte sie sich mit einiger Mühe auf den Bahndamm, wo ihr die Eisenschiene die Annäherung eines Zuges signalisierte. Tatsächlich erschien nach wenigen Augenblicken ein Schnellzug Richtung Engadin. Sie stellte sich auf ihre zitternden und schmerzenden Beine, um sich dem Lokführer bemerkbar zu machen. In der richtigen An-

nahme, es handle sich um eine vom Zug gefallene Person, löste der Lokführer eine Schnellbremsung aus. Mit Unterstützung des Aspiranten hob der Zugführer die Frau in den Zug. Ab Bergün gelangte sie mit dem nächsten Gegenzug nach Thusis, wo das Krankenauto des Kreisspitals sie in Empfang nahm.

Der Unfall ereignete sich oberhalb Filisur, 150 m vor dem letzten der sechs Kehrtunnels.

Die Frau war am ganzen Körper mit Schürfungen, offenen Wunden, Prellungen und Blut gezeichnet. Niemand hatte den Sturz aus dem Zug beobachtet. Auch fiel dem Oberkellner des vorderen Speisewagens zunächst nicht auf, dass die Angestellte nicht in seinen Wagen zurückkehrte. Erst bei einer Kontrolle in Thusis stellte man fest, dass die rechte Wagentüre leicht geöffnet, aber nicht verriegelt war. Glücklicherweise stellte man im Spital keine Knochenbrüche fest. Die Blessuren am Körper der Frau heilten dank guter Pflege in wenigen Tagen, worauf sie ihre Arbeit im Speisewagen wieder aufnehmen konnte. Der Sturz aus dem fahrenden Zug hätte zu einem tragischen Ende

führen können. Doch ein gütiger Engel behüte die Frau davor.

Wie kam es zu diesem schweren Unfall? Den Umständen nach musste man annehmen, ein Reisender habe in Samedan diesen Speisewagen besteigen wollen. Die Abfallkiste hinter der Türe habe ihm jedoch den Eintritt versperrt. In der Folge habe der Reisende die Türe nur zugeschoben, ohne Verriegelung. Effektiv blieb die Türe geöffnet. Somit gab sie dem Druck der stürzenden Frau nach und öffnete sich.

Ein zweiter wesentlicher Umstand, der zum Unfall führte, war die Fliehkraft. Der in seiner Lektüre vertiefte (sitzende) Reisende nimmt sie auf der Fahrt in Kurven kaum wahr. Der Zugführer und der Kellner, beide bedienen die Reisegäste auch über kurvige Strecken mit grosser Routine. Der Verunfallten, die normalerweise in der Küche beschäftigt wird, fehlte diese Erfahrung.

Auf geraden Strecken oder bei grossen Kurven der Bahn ist die Fliehkraft gering und die Bedienung der Gäste problemlos. Auf der Albulastrasse, wo sich die kleinen Kurven ständig folgen und der Zug immerhin mit 50 km/h fährt, haben auch routinierte Mitarbeiter Gleichgewichtsprobleme. Darum halten Kellner und Zugsbedienstete während der Fahrt zur Sicherheit eine Hand frei, wenn sie durch die Wagen gehen müssen. Die Verunfallte aber trug in beiden Händen Getränke. Zu bedenken ist zudem, dass die Seitenbewegung der Bahnwagen in Kurven am Wagenende am grössten ist. Die Angestellte der SSG befand sich auf der Plattform des Speisewagens.

Dem Wagenchef musste vorgehalten werden, dass er die Angestellte niemals ohne besondere Instruktionen zur Kundenbedienung im Speisewagen hätte einsetzen dürfen. Ferner hätte die Wagentüre mit der sperrenden Kiste schon im Abgangsbahnhof St. Moritz mit dem Wagenschlüssel abgeschlossen sein müssen. Der Sturz aus dem fahrenden Schnellzug hätte für den Verantwortlichen schwere Folgen haben können.

## Ein treuer Mitarbeiter

Am 24. Juli 1978 starb in Chur der ehemalige Stationsvorstand von Versam-Safien, Ferdinand Nigg, im Alter von 86 Jahren. Er war das dritte von vier Kindern des Pfarrers Bernhard Nigg in Maienfeld und Chur. Nach Beendigung der Primarschule in Chur und der Sekundarschule in Maienfeld folgten zwei Jahre in der Eisenbahnschule Biel. 1910 trat Ferdinand bei der RhB als Stationslehrling ein. Reichenau-Tamins, Malans und Davos-Platz waren die Stationen seiner praktischen Ausbildung.

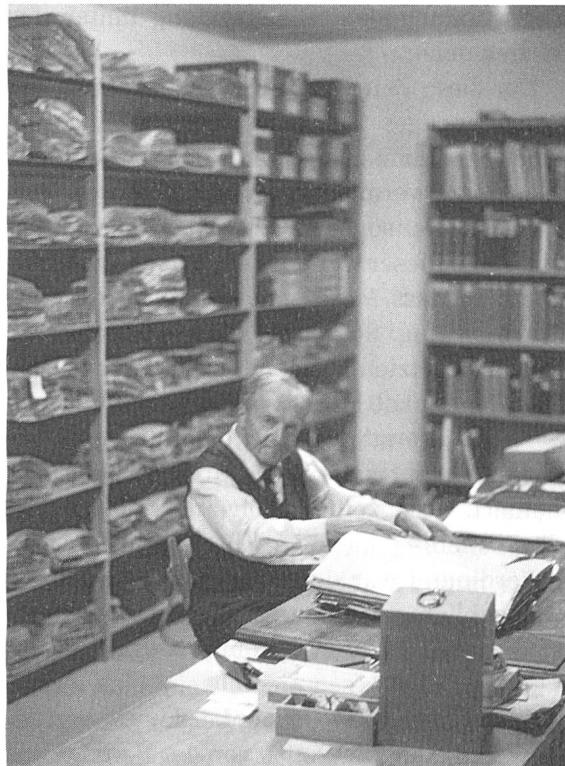
1913 wählte die Direktion der RhB Ferdinand zum Stationsvorstand von Versam-Safien mit gleichzeitiger Besorgung des Postdienstes. 42 Jahre harrte Ferdinand auf diesem abgelegenen Dienstposten aus, wohlbetreut von seiner Schwester Luise, die auf Anordnung von Vater Bernhard den Haushalt besorgte. Daher blieb ihr nichts anderes übrig als ihren Beruf als Sprachlehrerin an den Nagel zu hängen. Solche harte väterliche Entscheide waren anfangs dieses Jahrhunderts keine Seltenheit. Einen Teil der Freizeit verbrachte das Geschwisterpaar in Chur, wo ihm die kleine Witwenwohnung der verstorbenen Mutter zur Verfügung stand. Zusammen besuchten sie Kinos, Theater und andere kulturelle Anlässe. Die letzten zwei Dienstjahre bis zur Pensionierung 1957 arbeitete Ferdinand halbtags auf der RhB-Verwaltung in Chur, weil ihm die Beanspruchung durch Früh- und Spätdienst zu gross wurde. Im Jahre 1959 starb seine Schwester Luise. Daher gab er den Haushalt auf, um ins Altersheim Rigahaus überzusiedeln.

Normalerweise werden bei der RhB kleine Stationen wie Versam-Safien von jungen Beamten als Sprungbrett benutzt, um nach einigen Jahren eine höher dotierte, anspruchsvollere Dienststelle zu übernehmen. Ferdinand hielt es 42 Jahre in der abgelegenen rauen Rheinschlucht aus, wo die Sonne ihre Wärme im Winter recht spärlich ausstrahlt. Schon in seiner Jugendzeit hatte Ferdinand ein Flair für Flora und Botanik. In der Rheinschlucht entdeckte er bald eine vielfältige Alpenflora und verschiedene Orchideenarten. Unmittelbar über seiner Station Richtung Dorf Versam

bis hinauf zum Scheiaboda (ca. 150 Meter) fand er einen botanischen Wundergarten, den er pflegte und ergänzte, aber auch überwachte. Bekannte Botaniker wie Dr. R. Gsell und Dr. M. Vischer, Basel, besuchten die Blumenpracht in der Rheinschlucht wiederholt und ermunterten Ferdinand, in seiner botanischen Tätigkeit fortzufahren. Die Gespräche mit bekannten Wissenschaftlern waren für ihn, den «Stillen in der Schlucht», jeweils ein Aufsteller. Im Jahre 1919 schrieb Ferdinand Nigg die «Floristischen Notizen» für die Naturforschende Gesellschaft Graubünden, deren Mitglied er war. In diesem bemerkenswerten Aufsatz schildert er einen Katalog von 28 verschiedenen Orchideenarten und viele andere Vertreter der reichhaltigen Alpenflora. Bemerkenswert ist auch, dass sogar in Fachbüchern auf die floristischen Entdeckungen Ferdinands in der Rheinschlucht hingewiesen wird. Die interessanten botanischen Entdeckungen und Tätigkeiten haben Ferdinand derart fasziniert und in Anspruch genommen, dass in ihm der Wunsch einer Versetzung auf eine lebhaftere Station nie aufkam.

Ein weiterer Grund für den Verbleib in Versam war seine Schwester Luise, eine intelligente, stets fröhliche, gütige und zufriedene Partnerin, die Ferdinand manche wohlmeinende Ratschläge gab. Ihr gefiel es in Versam, und beide waren sowohl im Dorf Versam als auch beim Bahnpersonal beliebt.

Ferdinand mit seiner leisen Stimme war eher kontaktarm, in manchen Belangen etwas unbeholfen. Der Güterwagenverkehr in Versam-Safien war bis zur Zulassung des Autos in Graubünden stark, und während dem Bau der Kraftwerkanlagen im Safiental schwoll der Güterumschlag der Station wieder mächtig an. Da Ferdinand das Rangierhandwerk nie erlernt hatte, besorgte meistens das Zugspersonal das Stationsmanöver. Es kam auch vor, dass man den Vorstand während dieser Zeit zum spandierten Kaffee ins nahe Restaurant delegierte. Er konnte sich meistens auf die Gutmütigkeit seiner Kollegen stützen. Den Dienst im Büro besorgte er ohne Tadel.



Ferdinand Nigg als Pensionierter inmitten seines Herbariums.

Ende der 40er Jahre kam es in Versam-Station zu einer peinlichen Zugsgefährdung. Ferdinand hatte Auftrag, zwei leer gewordene M-Wagen (hochwandige Güterwagen ohne Dach) mit Zug 857 nach Ilanz zu senden. Er einigte sich mit Zugführer Jösler, die Wagen vorerst aus dem Verladegleis auf die Station zu ziehen und sie von dort mit leichtem Stoss gegen die Ausfahrweiche (Trin) zu bewegen. So konnte der Zug am Ende des Stationsmanövers an die Wagen anfahren und sie wie vorgesehen nach Ilanz mitnehmen. Nach dem leichten Stoss der Wagen über das Hauptgleis stellte Ferdinand mit Schrecken fest, dass kein Bremser auf den Wagen mitfuhr und diese demzufolge Richtung Trin weiterfuhren. Bei einem Gefälle von 10% war mit einer Beschleunigung der Fahrt zu rechnen.

Ferdinand entschloss sich sogleich, den Fahrzeugen nachzurennen um sie abzubremsen. Nach kurzer Verständigung des Zugführers und des jungen Jakob Moser, der im Stationsbüro arbeitete, startete der 55jährige Sta-

tionsvorstand dem Gleis entlang hinter den Wagen nach.

Um diese Zeit war in Trin die Abfahrt des Personenzuges 211 nach Versam fällig. Um einen Zusammenstoss mit den entlaufenen Wagen zu vermeiden, ersuchte Moser Vorstand Nüssler sogleich, den Zug in Trin zurückzuhalten. Dieser war am Telefon nicht zu erreichen, so dass Moser mit dem Glockensignal Alarm schlug. So konnte die Weiterfahrt des Zuges im letzten Moment verhindert werden. Der junge Jakob Moser war damals in Versam-Safien als Verstärkung für die umfangreichen Gütertransporte des Kraftwerks Zervreila stationiert. Gleichzeitig absolvierte er in Versam die Postlehre.

Ferdinand war den Blicken der beiden zurückgebliebenen Mitarbeiter längst entchwunden. Beide waren überzeugt, dass der Vorstand die Wagen niemals einholen werde. Auch zweifelten sie, dass er bei der grossen Geschwindigkeit die Wagen von der Bankine aus über die Böschung und Schotterung zu ihnen gelangen könne. Nach bangem Warten kehrte Ferdinand gelassen zu seiner Station zurück. Zum grossen Erstaunen seiner Mitarbeiter meldete er: «Die beiden Wagen vor dem Krummwagtunnel eingeholt und abgebremst.» Vom 2 Kilometer Marathonlauf war in seinem Gesicht nichts abzulesen. Ein Wunder musste Ferdinand ungeahnte Kräfte verliehen haben, um die unheilvolle Situation zu bannen. Lassen wir dahingestellt, wer dem Lokführer den Auftrag zum Abstossen der Wagen ohne Bremser erteilte. Zu würdigen waren die raschen und richtigen Handlungen von Ferdinand und Jakob.

Die Stationswohnung Versam war für heutige Begriffe sehr primitiv ausgerüstet. An heißen Sommertagen pflegte Ferdinand im nahen Erlenwäldchen ein Sonnenbad und anschliessend eine «open Dusche» zu nehmen. Diese bestand aus einer Giesskanne, die an einer Erle

so befestigt war, dass er nur an einer Schnur ziehen musste, um die Wohltat dieser genialen Einrichtung geniessen zu können. Die Modernisierung der Wohnung erfolgte erst kurz vor der Pensionierung von Ferdinand.

Nach der Pensionierung war Ferdinand wenige Jahre im Naturhistorischen Museum Chur tätig. Dort besorgte er dank guter Sachkenntnis Ordnungsarbeiten im Herbarium. Einen Lohn für diese Arbeiten hat er nie beansprucht.

Trotz Pensionierung zog es Ferdinand immer wieder zurück zu seinem Alpengarten in Versam. Ohne sich im Rigahaus abzumelden, fuhr er dann mit seiner RhB nach Versam-Station. Auf die Vorhalte der Hausleitung antwortete er meistens mit seinem verschmitzten Lächeln.

Frau Nina Buchli erzählte, wie sie eines Sonntags mit ihrem Gemahl zum Alpagärtli oberhalb der Station spaziert sei, um die Frauenschüeli wieder einmal zu bewundern. Beim Betrachten der Flora hörten sie plötzlich eine Stimme: «Tüand denn nid allas abrissa.» Es war der längst pensionierte Ferdinand, der, unter einer Tanne sitzend, sich mit strahlendem Gesicht bemerkbar machte. Die überraschten Versamer nahmen ihn nach Hause mit, bewirteten ihren langjährigen Stationsvorstand und brachten ihn abends zum Postauto Richtung Chur.

Als Ferdinand seine letzte Stunde kommen sah, nannte er die Namen der von ihm persönlich ausgewählten Trauergäste, die im Krematorium andächtig von ihm Abschied nahmen. Auch wurde seinem letzten Wunsch entsprochen, seine Urne im Grabe der «Unbekannten» zu bestatten. Eine Ferdinand nahestehende Person nannte ihn einen liebenswürdigen Sonderling und ein Original. Diese Beurteilung des lieben Verstorbenen bleibt allen, die ihn kannten, lebhaft in Erinnerung.