

Garten von Familie Aeschlimann wird dem Besucher hier unmissverständlich kundgetan, was ihn erwartet. Fähnchen signalisieren: «Klein Bündnerland im Bernbiet!» Ein grosser geschnitzter Steinbock beseitigt die letzten Zweifel, nicht im Bernbiet zu sein. Es ist offener Besuchstag. Nach dem freundlichen Empfang durch Vater Jürg und Sohn Urs Aeschlimann wird man rasch vom Gesamteindruck überwältigt. Wo man hinschaut, sieht man unterschiedlichste Bahn motive. Einen fahrenden Zug, der sogleich in einem Tunnel verschwindet. Einen kleinen Bahnhof, an dem ein Allegra vor einem geschlossenen Signal wartet. Eine grosse Stahlbrücke und in der Nähe, im grellsten Sonnenlicht, eine kleine Bergkapelle. Über allem ragen Schatten spendenden Bäume mit Sitzgelegenheiten, von welchen aus der Bahnbetrieb bestens verfolgt werden kann.

Der Rundkurs beginnt im Bahnhof Filisur. Er entspricht grundsätzlich dem Vorbild, musste jedoch längenmässig etwas verkürzt werden. In Richtung Chur erreicht der Zug nach kurzer Fahrt den Bahnhof Surava. Hier ist auch der Anschluss zur Abstellanlage im Keller. Die Gleise führen dann mit verschiedenen Richtungswechseln durch die grünen Anlagenteile und einen Tunnel zur zweigleisigen Ausweiche Stugl/Stuls. Von hier geht es weiter nach Bergün/Bravuogn und an einer Abstellanlage mit Wendeschleife vorbei wieder zurück nach Filisur. Die totale Gleislänge misst über 210 Meter.

Bau und Technik

Die Bauarbeiten für die Anlage begannen im Oktober 1979 mit dem Bau des Bahnhofs Filisur. In den folgenden Jahren wurde immer intensiv weitergebaut, sodass die erste Etappe im August 1982 in Betrieb genommen werden konnte. Die Arbeiten gingen danach aber noch weiter, und erst im Frühjahr 1988 feierten die Aeschlimanns die endgültige Betriebsaufnahme nach dem ursprünglichen Konzept. Wie bei Gartenbahnen üblich, sind aber die Bauarbeiten nie endgültig abgeschlossen. Wenn neues Rollmaterial angeschafft wird, reichen plötzlich die Abstellgleise nicht mehr aus. Oder die neuen Fahrzeuge sind länger als die bisherigen Wagen und machen Probleme in den Kurven. Beide Tatsachen rufen zuerst nach einem Bauingenieur und anschliessend nach einem Bauunternehmer.



Gleich zwei Ge 4/4ⁿ warten im Bahnhof Filisur vor einem Albulaschnellzug auf die Ausfahrt.



Die Vorortbedienung des Bahnhofs Bergün macht es möglich, an die Belastungsgrenze zu gehen.



Gleich neben dem Bahnhof Filisur befindet sich das Hauptstellwerk der Stockerenbahn.