



Zwischen Filisur und Surava ist die Baurotte fleissig an der Arbeit. Gut sichtbar ist die verkabelte Schienenverbindung zwecks besserer Stromfuehrung.

So musste in den 1990er-Jahren die Einfahrt des Bahnhofs Filisur auf der Seite St. Moritz verbunden mit einer neuen Streckenführung komplett erneuert werden. Die alten Gleise samt Tunnel wurden zu einer Kehrschleife mit Abstellgleisen umgebaut. Gleichzeitig kam es zum Austausch der noch eingebauten Schienen mit dem Radius R 1 (60 cm) und den vier engen Weichen im Bahnhof Filisur. Im Jahre 2002 bekam die Stockerenbahn ihren direkten Gleisanschluss in den Keller des Einfamilienhauses, in dem die Züge über Nacht abgestellt werden. Die Platzbedürfnisse auf der Abstellanlage sind allerdings mehr als ausgereizt. Schuld daran seien die unzähligen Neuheiten, die jedes Jahr erscheinen würden und die man einfach haben müsse, erklären uns Vater und Sohn Aeschlimann.

Besondere Sorgfalt war beim Bau des Trassenees angebracht. Zuerst wurden die Schienen probeweise lose ausgelegt und danach die ganze Strecke abgesteckt. In einem zweiten Schritt ging es dann an den Unter- und den Oberbau. 30 bis 40 Zentimeter tief und 15 bis 20 Zentimeter breit wurde ein Graben ausgehoben und anschliessend mit Steinen und Geröll aufgefüllt. Zum Schluss erhielt er noch eine 5 bis 10 Zentimeter dicke, mit einem Gitter-

netz als Armierung dienende Betondecke. Danach konnten die Schienen verlegt und eingeschottert werden. Um einen reibungslosen Betrieb auf der Anlage zu gewährleisten, achtete Jürg Aeschlimann darauf, dass die Steigung maximal 45% beträgt. Denn nur so können auch etwas längere

Züge problemlos auf der Stockerenbahn verkehren.

Fahrbetrieb

Die gesamte Anlage wird analog betrieben, Stromlieferant ist ein sehr leistungsfähiger JUMBO-Transformator von LGB. Zur Ver-



Vorbildmässige Pantografenstellung: Die Ge 4/4 ist fahrbereit, der Allegra hingegen abgestellt.