



Fahrzeugbau ganz einfach: Urmodelle, Silikonformen und ein Abguss eines Seitenteils und des Daches.



Die Wagen wurden auf Drehgestellen mit langen Deichseln für die Kupplungen aufgebaut...



... und aus insgesamt zwei Personenwagen und einem Güterwagen entstanden zwei neue Wagen.

Beleuchtung aufnimmt, ermöglicht eine perfekte Ausleuchtung und den freien Durchblick. Die Strecke der Meterspurbahn der Gornergratbahn ist ein einfaches Oval, welches zu drei Vierteln unsichtbar unterhalb der gestalteten Anlagenfläche verläuft.

Die Zahnradstange im sichtbaren Bereich ist ohne Funktion für den Betrieb und wurde aus einem in der Stärke passenden Karton vorsichtig ausgeschnitten. Ein zusätzliches Ausweichgleis im Untergrund ermöglicht es, zwei verschiedene Zugkompositionen fahren zu lassen. Wie in der Realität besitzt die Strecke der Trambahn mehrere Weichen.

Eine erste Weiche befindet sich im Bahnhof der Gornergratbahn. Die zweite ermöglicht den Zugang zu einem kurzen Abstellgleis beim Hotel. Und die dritte bedient die Kehrschleife. Die Schienen sind in den Weg eingelassen, welcher zum Hotel führt.

Die Fahrzeuge

Die Tramwagen sind ein Eigenbau. Sie haben ein Fahrgestell von Kato erhalten. Für die Wagenkästen war Selbstbau angesagt. Das Original verfügt über zwei Fahrzeuge, die zwischen dem Hotel und der Station der Gornergratbahn hin- und herfahren. Um den Betrieb auf der Anlage etwas attraktiver zu gestalten, werden aber mindestens vier Trams benötigt. Um für die Fahrzeuge ein identisches Aussehen zu erreichen, wurde je ein Seitenteil und eine Frontpartie aus Polystyrolplatten und Profilen gebaut. Hierzu wurden dann Silikonformen angefertigt. Diese Formen wurden anschließend mit Resin ausgegossen und nach dem sauberen Verschleifen der Rückseiten zu den Wagenkästen zusammengeklebt und lackiert. Das Dach der Fahrzeuge entstand im Übrigen auf die gleiche Weise.

Die zwei Tramwagen sind elektrisch miteinander verbunden. Auf diese Weise wird die Basis der Stromabnahmen deutlich erhöht, und die kleinen und leichten Fahrzeuge absolvieren den anstrengenden Ausstellungsbetrieb anständlos und glänzen mit guten Fahreigenschaften.

Eigentlich ist die Gornergratbahn ja elektrifiziert, und der Betrieb wird mit Triebwagen abgewickelt. Um den Bau zu vereinfachen, wurde auf eine Fahrleitung verzichtet und kurzerhand auf Dampfbetrieb umgestellt.

Die Dampflokomotive besitzt keinen Zahnradantrieb. Es ist ein Umbau eines