

Züge vorbildgerecht in einem Tunnel. Darüber befindet sich ein mächtiger Berg, auf dem ein paar Wanderer und das Wappen-tier von Graubünden, ein Steinbock, zu erkennen sind.

Während die Wanderer und Bergfreunde die herrlich warme Mittagssonne genießen, winden sich die Züge innerhalb des Berges in einem stattlichen Kehrtunnel in Richtung des tiefer gelegten linken Anlagenschenkels. Nach dem Verlassen des Tunnelportals erreichen die Züge nach einem kurzen, geraden Streckenabschnitt den Bahnhof Surava. Der Bahnhof ist sehr grosszügig gebaut, die Gleislängen der Hauptgleise wurden möglichst realitätsnah nachgebildet. Es herrscht reger Betrieb, und auch hier ist ein Freiverladegleis vorhanden. Es rangiert sogar ein kleiner,



Paul Ryvola ist Fan von Details, die einen zum Schmunzeln bringen. Eines davon ist die violette Kuh.



Mit dem Bau des Landwasserviadukts erfüllte sich Paul Ryvola einen Bubentraum. Alles wurde sauber ausgemessen, um ein stimmiges Bauwerk zu erhalten.

thermischer Rangiertraktor der RhB die elektrische Streckenlok Ge 4/4^{II}, damit diese vom Hauptgleis in ein nicht elektrifiziertes Stumpengleis umgestellt werden kann. Diese Rangierbewegung ist ebenfalls über die Anlagensteuerung programmiert. Bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof Surava fällt eine stattliche und ziemlich moderne

Bahnüberführung in Betonbauweise auf. Das ist das Eigenbau-Meisterstück von Paul Ryvola, hierfür waren etliche Messungen und Fotos vor Ort nötig. Dank dieser Konstruktion gibt es im Bereich Surava am Albulapass keinen Strassenstau mehr, da die Bahnlinie die Strasse nicht mehr niveaugleich kreuzt.

Danach folgen sehr viel Natur und ein weiterer Anstieg der Albulalinie. Die Züge verschwinden nach einer langen Fahrt mit zahlreichen Kreuzungshalten und Halten für das Ein- und Aussteigen der Reisenden an den Bahnhöfen langsam wieder im Schattenbahnhof, wo zahlreiche weitere Züge bereitstehen. Dieser Abschnitt mit der