



Dalaas.

Es war in den Sechziger und Siebziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts, als man in Vorarlberg und Tirol von der Arlbergbahn zu sprechen begann. Viele, die auf sie gehofft hatten, erlebten sie nicht, aber im Jahr 1880 ging ein Freudenschrei durch die Berglande. Der Reichsrat hatte den Bau der Bahn beschlossen, der Kaiser sein Ja

auf den Plan gelegt, und als der Winter von den Eisburgen der Hochalpen herniederstieg, da wühlten schon die Bohrer in die Felsen des Arlbergs. So drei Jahre lang: am 19. November 1883 fiel die letzte Scheidewand zwischen Langen und

St. Anton, und bald ein Vierteljahrhundert nun führt der Weg von Paris nach Wien, von London nach Konstantinopel durch den Arlberg.

Hinterhalb Bludenz, da, wo die muntere Alfenz in die Ill hineinströmt, beginnt die Bergstrecke der Bahn, die fünfundzwanzig Kilometer lange Rampe für die Einfahrt in den grossen Tunnel. Steigend überhöht sie das Klostertal, tief unter ihr liegen die Dörfer an der Reichsstrasse in den von frischen Wasserspielen belebten Gründen. Zum Teil in die nördliche Berglehne eingegraben, schnaubt der Zug durch einen steten Wechsel von Tageshelle und Tunneldunkel, durch Felsenengen und Aussichtsstellen. Die Bahn ist mit ihren Maueranlagen, Tunnels, Brücken und Galerien, Bäche-,