

Zeitschrift: Schweizerische Bauzeitung
Herausgeber: Verlags-AG der akademischen technischen Vereine
Band: 99/100 (1932)
Heft: 22: 50 Jahre Gotthardbahn

Artikel: Der neue internationale Bahnhof Chiasso
Autor: W.J.
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-45501>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. [Siehe Rechtliche Hinweise.](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. [Voir Informations légales.](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. [See Legal notice.](#)

Download PDF: 01.04.2025

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

wird nochmals von Hand gemischt unter Zusatz des Wassers. Soweit man von der Sohle aus in einem Schaufelwurf den Beton einbringen kann, also bis rd. 2,50 m über der Sohle, werden die Betonzüge auf Sohlenhöhe herangeführt. Für die weitere Betonierung und Mauerung werden die Beton- und Materialzüge mittels einer fahrbaren Rampe und elektrischen Winde auf einen in Widerlagerhöhe, rd. 3,30 m über der Sohle liegenden Arbeitsboden hinaufgezogen und dort gemischt und eingebracht. Die Ringlänge beträgt 12 m, die hölzernen Lehrbögen stehen in 1,50 m Abstand und sind aus zwei Hälften hergestellt, die im Scheitel verlascht werden. Für die Schliessung des Gewölbes wird ein zweiter kleinerer Arbeitsboden über dem ersten errichtet (Abb. 36).

Der Hauptinstallationsplatz liegt, dem Bauprogramm entsprechend, am Südportal; er ist reichlich und sehr gut ausgerüstet: Kompressoren von 24 m³/min Ansaugleistung bei 6 bis 7 at, Schmiede mit mechanischen Bohrschärfapparaten, Zimmerei, Magazine usw. nebst Badebaracke für jedermann. Am Nordportal ist nur das Nötigste installiert (Kompressoren); Betonmaterialien werden von Rivera aus durch Lastwagen über die Cenerestrasse zugeführt und gelangen durch eine Rutsche auf den Installationsplatz, der nebst dem Tunnelbau auch noch einige Objekte der Nordrampe zu versorgen hat. Die Bauvollendung kann auf November dieses Jahres erwartet werden.

Hiermit sind die Hauptarbeiten für die zweite Spur dargestellt. Es bleibt noch die Station Rivera-Bironico zu erweitern, sowie nach Fertigstellung des zweiten Geleises das erste zu verbessern (Umbau kleinerer Brücken, Vermehrung der Tunnelnischen), damit voraussichtlich im Frühling 1933 der zweisepurige Betrieb auf der 26 ‰-Rampe Giubiasco-Rivera aufgenommen werden kann.

Die Bauleitung hat Obering. C. Lucchini der Kreisdirection II inne, dem wir, wie auch den beteiligten Unternehmungen, für die Ueberlassung der Unterlagen zu diesem Artikel danken.

*

Der neue internationale Bahnhof Chiasso.

Seine Entwicklung geht selbstverständlich parallel mit jener der Monte Cenerelinie, sodass wir das Historische nur streifen mit der masstabgleichen Gegenüberstellung der Anlage von 1888 (Abb. 45) und der heutigen. Charakteristisch für die damalige Gestaltung sind die Wagendrehmaschinen mit ihren Quergeleisen; recht gross war schon die Nutzlänge der hauptsächlichen Bahnhofgeleise. Oefter wurden spätere Erweiterungen der Geleiseanlage vorgenommen, doch für einen internationalen Bahnhof mit seinen besondern Anforderungen (Zollbehandlung usw.) als sehr schwach bemessen erwiesen sich insbesondere auch die Hochbauten, an die mehrfach angebaut werden musste. Der Weltkrieg brachte eine fast völlige Lahmlegung des internationalen Verkehrs und damit die Gelegenheit, das Personal mit den Erdarbeiten zu beschäftigen, die das heute vollendete Ausbauprogramm erforderte. So konnte schon 1923 der neue Güter- und Zollbahnhof B (Abb. 47 bis 49) in Betrieb genommen werden, auf dem heute ein Jahresverkehr von 3 Mill. Brutto-t bewältigt wird. Vier Stellwerke regeln durchwegs elektrisch die Weichen- und Signalstellungen, deren Zusammenspiel durch die modernsten Sicherungsanlagen geschützt ist.

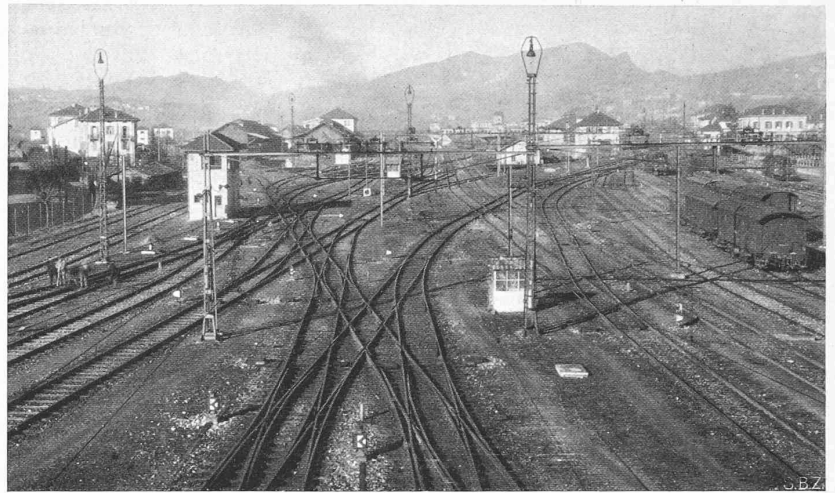


Abb. 48. Blick von Gruppe C westlich gegen Geleisegruppe B.

Schwierig war hierauf besonders die Erstellung der Geleisegruppen A und C, die während des Betriebes erweitert und mit den bestehenden Geleisen in Verbindung gehalten werden mussten. Die engen Verhältnisse in einer Mulde, die bloss eine Stationshorizontale von 780 m Länge entwickeln lässt und sowohl gegen Balerna wie gegen Como Steigungen von 17 bzw. 12 ‰ bedingt, schufen ein weiteres Hemmnis freier Disposition der Geleise. Doch ist die Lösung auch für den eigentlichen Personenbahnhof höchst befriedigend ausgefallen, indem ein 400 m langer und 13 m breiter Mittelperron (Abb. 46), dem Aufnahmegebäude gegenüber, Platz gefunden hat, an dem jetzt die Züge Italien-Schweiz abgefertigt werden. Nebst den Zollrevisionsälen und -Bureaux enthält dieser Bahnsteig auch Warteräume, Buffet und Aborte, sodass sich der Süd-Nord-Personenverkehr reibungslos und unabhängig vom nord-südlichen, dem das Hauptgebäude weiterhin dient, abwickeln kann. Dieses selbst ist so gründlich umgebaut und erweitert worden, dass es mit dem alten fast nichts mehr gemein hat und auch einer fernern Zukunft noch genügen dürfte.

W. J.

*

Die Entwicklung der Gotthardbahn

in den 27 Jahren ihres selbständigen Betriebes — sie ist auf den 1. Mai 1909 verstaatlicht und den S.B.B. einverleibt worden — war eine glänzende. Im gleichen Verhältnis wie im Bahnhof Chiasso ist ihr Gesamtverkehr auf das 3 1/2-fache gestiegen:

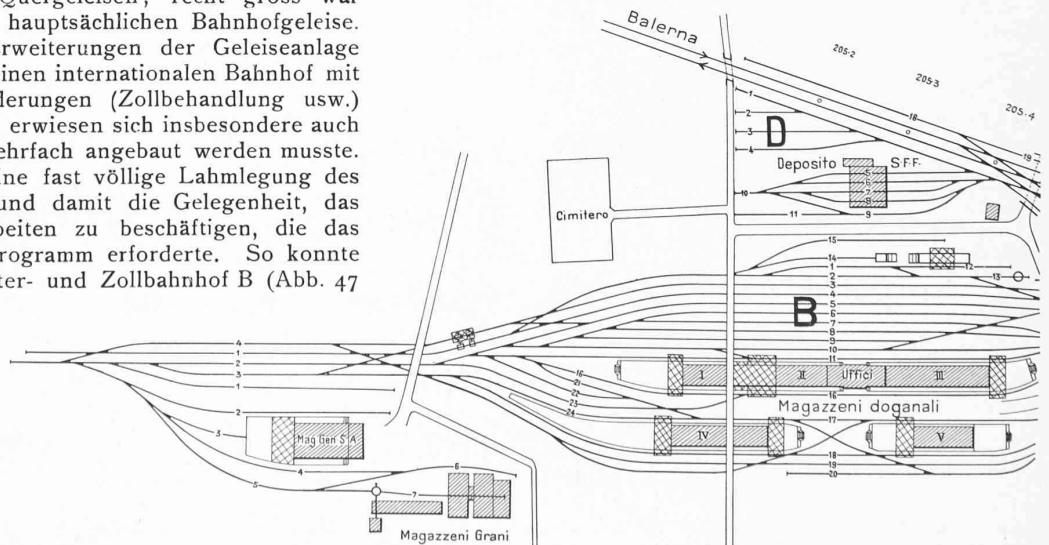


Abb. 47. Heutige Geleiseanlage des Bahnhofs Chiasso, westlicher Teil. — Längen 1 : 7500, Breiten 1 : 1500.