

**Zeitschrift:** Schweizerische Bauzeitung  
**Herausgeber:** Verlags-AG der akademischen technischen Vereine  
**Band:** 71/72 (1918)  
**Heft:** 8

**Artikel:** Die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso  
**Autor:** [s.n.]  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-34718>

#### **Nutzungsbedingungen**

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. 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. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

#### **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. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

#### **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. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

**Download PDF:** 23.02.2026

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

## Die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso.

Der Verwaltungsrat der S. B. B. hat am 28. September 1917 das Projekt für die Erweiterung des Bahnhofes Chiasso genehmigt. Schon seit Jahren reichten die Anlagen dieses an der bedeutendsten schweizerischen Transitlinie gelegenen internationalen Bahnhofs für den normalen Verkehr nicht mehr aus. Für die Abfertigung der Schnell- und Personenzüge, die sich in Chiasso wegen der Zollbehandlung länger als auf andern Stationen aufzuhalten haben, steht nur ein Perron zur Verfügung. Die ankommenden Züge müssen deshalb häufig vor den Abschluss-Signalen des Bahnhofes warten, bis ein Geleise für ihre Einfahrt freigemacht werden kann. Viel zu klein sind auch die Räume für den Stationsdienst und die Revision des Gepäcks. Am ungünstigsten steht es aber mit den Anlagen für den Güterverkehr. Die Geleiseanlagen sind so beschränkt, dass bei nur einigermassen lebhaftem Verkehr nicht alle Güterzüge angenommen werden können, was jemals zu Güterstauungen auf den rückliegenden Stationen führt. Die Zollschuppen und Rampen sind bei normalem Verkehr fast immer überfüllt. Die Lokale der Transitpost beider Länder reichen nicht mehr aus, weshalb die Postverwaltungen schon seit Jahren auf Abhülfe drängten. Die Lokomotiv-Depots sowohl der S. B. B., als auch der Italienischen Staatsbahnen (F. S. = Ferrovie dello Stato) sind zu klein und können an ihrem jetzigen Standort nicht erweitert werden. Die Verkehrszunahme mögen folgende Zahlen veranschaulichen:

	1894	1904	1914
Die Zahl der tägl. ein- und ausfahrenden Züge:	101	129	183
Das im Bahnhof beschäftigte Personal Mann:	245	323	541

Im gleichen Verhältnis ist auch das Personal der italienischen Staatsbahnen, sowie der schweizerischen und der italienischen Zollverwaltung angewachsen. Zu dieser Zunahme des Verkehrs stehen die in diesen Jahren ausgeführten, sehr bescheidenen Erweiterungen in gar keinem Verhältnis. Eine Vergrösserung des Bahnhofes ist daher dringend notwendig.

Schon die Gotthardbahngesellschaft (G. B.) hatte bei der Abwicklung des Verkehrs auf den ungenügenden Anlagen mit Schwierigkeiten zu kämpfen. Im Jahre 1905 war sie genötigt, zur Entlastung des Bahnhofes Chiasso die Station Mendrisio zu erweitern, um dort einzelne Güterzüge vorübergehend abstellen und die Wagen für die Zollbehandlung in Chiasso ordnen zu können. Dieses Verfahren war jedoch nicht nur sehr kostspielig, sondern übte auch auf die Beförderung der Güter einen ungünstigen Einfluss aus.

Im März 1906 trat wegen Unzulänglichkeit der Bahnhofsanlagen in Chiasso eine längere Güterstauung ein, die sich auf allen Zufahrtslinien bis an die deutsche Grenze hin fühlbar machte. In den Jahren 1907 bis 1914 wiederholten sich diese Güterstauungen regelmässig im Frühjahr und Herbst, sodass die Bahnverwaltung genötigt war, Güter, die über Chiasso befördert werden sollten, über Luino und zeitweise auch über den Simplon umzuleiten. Aeusserst misslich gestaltete sich die Lage im Jahre 1915 bis zum Eintritt Italiens in den Krieg. Der Kohlen- und Eisentransport aus Deutschland hatte einen ganz ausserordentlichen Umfang angenommen. Die Güter blieben infolge der Stauungen in Chiasso tagelang unterwegs liegen und die schweizerischen und fremden Wagen wurden dadurch dem Verkehr länger als zulässig entzogen.

Schon im Jahre 1906 hatte sich die G. B. veranlasst gesehen, in der Gemeinde Chiasso einen Expropriationsplan aufzulegen, um wenigstens das für die Bahnhofserweiterung nötige Gelände der pri-

vaten Bautätigkeit zu entziehen. Im übrigen behaftete sie sich aber bis zum Jahr 1909 mit kleinen, unbedeutenden Geleiseerweiterungen. Nach dem Rückkauf der Gotthardbahn wurde die vorsorgliche Landeserwerbung von den S. B. B. fortgesetzt und unverzüglich die Ausarbeitung eines den Bedürfnissen angepassten Erweiterungsprojektes an die Hand genommen. Die Studien erforderten aber viel Zeit. Da ausser den S. B. B. an diesem Grenzbahnhof auch die F. S.,



Abb. 13 Die Nordfront des Sanatoriums Altein in Arosa. — Arch. Schäfer & Risch, Chur.

die Zoll- und Postverwaltungen, sowie die Gesundheits- und Polizeibehörden beider Staaten beteiligt sind, war es nötig, alle diese Verwaltungen zu Worte kommen zu lassen, die zahlreich geäußerten Wünsche zu prüfen und einzelne Teile des Projektes jeweils wieder umzuarbeiten. Nachdem sich dann die Schweiz, Post- und Zollverwaltungen im Jahre 1915 mit dem vorliegenden Projekte endgültig einverstanden erklärt hatten, ist im Herbst 1917 auch die Zustimmung italienischerseits von der Generaldirektion der F. S., den Zollbehörden und der Postverwaltung eingelangt.

Der bestehende Bahnhof Chiasso hat eine Stations-Horizontale von nur 585 m Länge. An beiden Enden steigt die Bahn an, und zwar gegen Norden mit 16,7 % und gegen Süden mit 12,4 %. Bei der Erweiterung der Anlagen wird das ganze Areal des gegenwärtigen Bahnhofes für die Geleiseanlagen zur Behandlung der Personen- und Güterzüge in Anspruch genommen. Die neuen Anlagen für die Zollbehandlung müssen daher in einen von den Strecken-Geleisen getrennten Bahnhofsteil verlegt werden, der nur einseitig mit dem übrigen Bahnhof verbunden ist. Sämtliche alten und neuen Anlagen liegen mit Ausnahme des südlichen Geleisekopfes, der wie bisher auf italienisches Gebiet übergreift, auf schweizerischem Boden (vergl. den Plan auf Seite 94).

Zur Verbesserung der Einrichtungen für den Personenverkehr ist nun ein 13 m breiter Zwischenperron vorgesehen. Auf diesem sollen alle für den Stationsdienst und die Zollabfertigung nach der Schweiz nötigen Räumlichkeiten erstellt werden. Die Zollbehandlung des Reisegepäcks nach Italien findet im bisherigen Aufnahmehaus statt, das, soweit nötig, vergrössert wird.

Die bestehenden Zollschuppen und Rampen werden abgebrochen und auf den gegen Westen erweiterten Anlagen neue Schuppen und Rampen mit mehr als doppelt so grossem Flächeninhalt gebaut. Für das Bureaupersonal der Güterexpeditionen und der Zollverwaltungen beider Staaten (etwa 170 Beamte) soll ein neues Gebäude in der Nähe der Zollschuppen erstellt werden, das mit diesen durch schienefreie Zugänge verbunden wird. Die bisher von diesem Personal benützten Bureaux in den Anbauten nördlich des Aufnahmehauses werden den Postverwaltungen beider Länder

zur Verfügung gestellt zur Erweiterung ihrer Diensträume. Längs dieser Gebäude sind besondere Gleise vorgesehen für die Aufstellung der Postwagen. Für die Eilgutexpedition sind die bisherigen Räume der Frachtgutexpedition in Aussicht genommen, wogegen der Frachtgutschuppen in den neuen Bahnhofteil westlich der Liniengleise gegen Balerna verlegt und mit den Zollschuppen in vorteilhafter Weise in Verbindung gebracht werden soll. Diese Anordnung ermöglicht eine bedeutend raschere Behandlung der Güter.

Für das Depot der S. B. B. ist eine neue Lokomotivremise mit 11 Ständen nebst den nötigen Dienstgebäuden projektiert. Die F. S. haben für ihr Depot, das am südlichen Ende des Bahnhofes, gegenüber dem jetzigen Lokomotivdepot, vorgesehen ist, eine neue Remise für 15 Stände verlangt, von denen allerdings vorerst nur acht Stände ausgebaut werden sollen. (Nachträglich haben sich die F. S. mit Rücksicht auf die Elektrifizierung ihrer Anschlusslinie entschlossen, statt einer Rotunde eine rechteckige Lokomotivremise vorzusehen).

Die projektierte Bahnhofserweiterung in Chiasso bezweckt neben der Vermehrung der Zollschuppen und Rampen und der Verbesserung des Personenbahnhofes namentlich auch die Schaffung eines leistungsfähigeren Rangierbahnhofes, der eine Vereinigung der Rangierarbeit auf der Grenzstation, eine Verminderung des Rangierdienstes und den Verzicht auf eine umfangreiche Erweiterung einzelner Rangieranlagen im Innern des Landes gestattet. Es ist beabsichtigt, in Zukunft die Transitgüter soweit irgend möglich in geschlossenen Zügen, ohne Manöver auf den Zwischenstationen, von der Süd- nach der Nordgrenze des Landes zu bringen, um den Gütertausch und den Wagenumlauf zu beschleunigen.

Die Gefällsverhältnisse und das Gelände gestatteten es leider nicht, die Rangiergeleise in der Weise schematisch anzuordnen, wie man dies in der Regel bei neuen Rangieranlagen zu tun pflegt, die auf einem ebenen, freien Felde erstellt werden. Das Projekt kann daher nicht als Muster eines Rangierbahnhofes dienen, wie ihm überhaupt der besondere Verhältnisse dieses Grenzbahnhofes wegen einige Besonderheiten anhaften, die dem Bahnhof-Spezialisten vielleicht als merkwürdig und wenig zeitgemäß auffallen werden, die aber, wie gesagt, in den eigentümlichen, mit der italienischen Zollbehandlung im Zusammenhang stehenden Betriebsverhältnissen begründet sind.

Die nachfolgende Zusammenstellung gibt ein Bild über den Umfang der vorgesehenen Erweiterungen:

	Gegenwärtige Anlage	Erweiterungsprojekt	Vermehrung	
			Total	in %
Gesamtfläche des Bahnhofes . . . . .	155 000	274 000	119 000	77
Gesamtlänge der Gleise . . . . .	14 900	25 100	10 200	68
Zahl der Weichen . . . . .	82	216	134	163
Flächenraum der Lokale für:				
den Personenverkehr . . . . .	m <sup>2</sup> 1 901	3 248	1 347	71
die schweiz. Post . . . . .	m <sup>2</sup> 524	1 025	501	96
die italien. Post . . . . .	m <sup>2</sup> 305	805	500	164
der Zollschuppen . . . . .	m <sup>2</sup> 4 390	6 580	2 190	50
die Zollrampen . . . . .	m <sup>2</sup> 1 920	4 058	2 138	111
Zahl der Lokomotivstände im				
Depot der S. B. B. . . . .	6	11	5	83
Zahl der Lokomotivstände im				
Depot der F. S. . . . .	9	8	—	—

Die Kosten des gesamten Erweiterungsprojektes sind auf 10 500 000 Fr. veranschlagt und verteilen sich wie folgt:

Allgemeine Kosten . . . . .	950 000 Fr.
Expropriationen . . . . .	1 200 000 "
Unterbau . . . . .	2 300 000 "
Oberbau . . . . .	2 000 000 "
Hochbau und mechan. Einrichtungen . . . . .	2 900 000 "
Telegraph, Signale und Sicherungsanlagen . . . . .	900 000 "
Mobiliar und Gerätschaften . . . . .	50 000 "
Unvorhergesehenes . . . . .	200 000 "
10 500 000 Fr.	

Von diesen Kosten wurden bis jetzt für vorsorglichen Land erwerb und die Erstellung einer Strassenunterführung 1 500 000 Fr. ausgegeben. Die Erdarbeiten für die Erweiterung des Bahnhof planums sind vor einiger Zeit begonnen worden; die Ausführung des Projektes wird jedoch vier bis fünf Jahre erfordern. Sch.

