

**Zeitschrift:** Die Schweiz = Suisse = Svizzera = Switzerland : offizielle Reisezeitschrift der Schweiz. Verkehrszentrale, der Schweizerischen Bundesbahnen, Privatbahnen ... [et al.]

**Herausgeber:** Schweizerische Verkehrszentrale

**Band:** 45 (1972)

**Heft:** 8

**Artikel:** Tripolis

**Autor:** Wegner, Marianne

**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-777250>

### **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:** 12.05.2025

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



Schule für die Kinder der italienischen Tunnelarbeiter in Tripolis bei Grenchen, 1912

L'école de «Tripolis», à Granges, qui accueillait les enfants des ouvriers italiens qui travaillaient au percement du tunnel

Scuola per i bambini degli operai italiani del cantiere «Tripoli» (per la costruzione d'una galleria vicino a Grenchen) nel 1912

A school for the children of the Italian tunnel workers in «Tripolis» near Grenchen in 1912

## TRIPOLIS

Der Name Tripolis für ein Gebiet auf Trimbacher und Winznauer Boden und ein Quartier in Grenchen ist rund sechzig Jahre alt. Hier wie dort lebten während vier Jahren mehrheitlich italienische Arbeiter, die den Grenchen-Münster-Tunnel und den Hauenstein-Basistunnel, von Trimbach nach Tecknau, bauten. Tripolis nun hiessen die Barackendörfer, in denen sie wohnten, fast von allem Anfang an; denn als die Italiener im Krieg gegen die Türken 1912 Tripolis eroberten, veranstalteten die italienischen Tunnelarbeiter ein Freudenfest und taufeten ihre provisorische Heimat Tripolis, Dreistadt. Bis nach dem Zweiten Weltkrieg blieb das nordafrikanische Libyen mit der Haupt- und Hafenstadt Tripolis italienische Kolonie.

Der erste Spatenstich zum Grenchen-Münster-Tunnel erfolgte am 6. November 1911, derjenige zum Hauenstein-Basistunnel knapp drei Monate später, am 31. Januar 1912. Die neuen Bahnlinien wurden kurz nacheinander dem Verkehr übergeben: die Münster-Grenchen-Lengnau-Linie am 1. Oktober 1915, die Hauensteinlinie am 8. Januar 1916. Während das Quartier Tripolis in Grenchen im nordöstlichen Teil der Stadt von der Jugend nicht mehr unbedingt so genannt wird, ist Tripolis in Winznau-Trimbach Tripolis geblieben. Von dem einstigen Barackendorf in Grenchen existiert noch das «Spitäli», jetzt als Wohnhaus benützt. Industrien und Siedlungen sind über Tripolis gewachsen; es gibt eine Burgunder-, eine Alpen- und eine Tunnelstrasse. Im Tripolis von Winznau-Trimbach wohnen heute keine 500 Menschen mehr (auf demselben Raum lebten vor sechzig Jahren dreitausend).

◀ Vier Prototypen einer neuen elektrischen Lokomotive Re6/6 werden zurzeit von den SBB erprobt. Die 120 Tonnen schwere, 19 m lange Maschine besitzt 6 Fahrmotoren und leistet 10600 PS: sie zieht 800 Tonnen Anhängelast – das entspricht 18 Reisezugwagen – mit 80 km/h über die Steilrampen des Gotthard und wird dieselbe Last mit 140 km/h durch den künftigen Gotthard-Basistunnel befördern

Les CFF procèdent aux essais de quatre prototypes d'une nouvelle locomotive électrique Re6/6. D'un poids de 120 tonnes, longue de 19 m, la machine est propulsée par 6 moteurs qui développent une puissance de 10600 ch. Elle peut remorquer 800 tonnes – 18 voitures – à une vitesse de 80 km/h sur les rampes du Gothard; elle franchira à 140 km/h le nouveau tunnel de base du Gothard

Presentemente le FFS stanno sperimentando quattro prototipi di nuovo locomotore elettrico Re6/6. Il veicolo, lungo 19 m, pesa 120 ton. I suoi 6 motori della potenza di 10600 CV possono rimorchiare sulle forti pendenze del S. Gottardo un treno di 800 ton. (18 carrozze) alla velocità di 80 km/h. Quando sarà aperta la galleria di base del S. Gottardo, tale treno circolerà a 140 km orari

Four prototypes of a new electric locomotive designated Re6/6 are at present being tested by Swiss Federal Railways. The machine is 62 ft. long, weighs 120 metric tons and has 6 traction motors developing 10,600 metric horsepower. It can haul 800 tons—or 18 passenger carriages—at 50 m.p.h. up the steep gradients of the Gotthard and will pull the same load at 87½ m.p.h. through the Gotthard base-line tunnel when completed

Biedere Ruhe ist eingekehrt – nach jenem heftigen Leben, das hier Tag und Nacht pulste (die Italiener arbeiteten in drei Schichten je acht Stunden lang). Während dieser vier Jahre gab es hier zwei Kinos, zweiunddreissig Wirtschaften und Kostgebereien, Comestibles-, Uhren-, Bijouterie-, Kleider-, Hut-, Coiffeurgeschäfte, eine Velohandlung, Bäckereien und Metzgereien. 1914 erhielt Tripolis einen eigenen Polizeiposten (nachdem ein Mord – bei

diesem einzigen blieb es – und viele Schlägereien stattgefunden hatten). Am 1. Juni 1913 wurde auch ein Postbüro eröffnet mit eigenem Poststempel «Tripolis bei Olten».

Das Leben in Tripolis war für die Schweizer interessant: Dort war immer etwas los, dort konnte man die besten Spaghetti essen, und dort gab es auch hübsche Mädchen.

Marianne Wegner



Le nom de Tripolis, qui désigne une zone limitrophe des communes de Trimbach et de Winznau ainsi qu'un quartier de la ville de Granges, date d'environ soixante ans. Dans les deux endroits habitaient des ouvriers italiens qui, pendant quatre ans, travaillèrent à la construction de deux tunnels: celui entre Granges et Moutier et celui du Hauenstein, entre Trimbach et Tecknau. Tripolis – cela signifie «Trois-villes» – c'est ainsi qu'ils nommèrent, presque dès le début, leurs villages de baraquements pour célébrer à leur manière la conquête italienne de la ville africaine de Tripoli au temps de la guerre italo-turque en 1912. On sait que, jusqu'à la fin de la Seconde Guerre mondiale, les territoires de Libye en Afrique du Nord, avec leur capitale Tripoli, constituèrent une colonie italienne.

Les premiers coup de pioche furent donnés, au tunnel Granges-Moutier le 6 novembre 1911, et au tunnel du Hauenstein trois mois plus tard, le 31 janvier 1912. Quant aux deux lignes ferroviaires, elles furent successivement ouvertes au trafic: celle de Moutier-Granges-Longeau le 1<sup>er</sup> octobre 1915, et celle du Hauenstein le 8 janvier 1916.

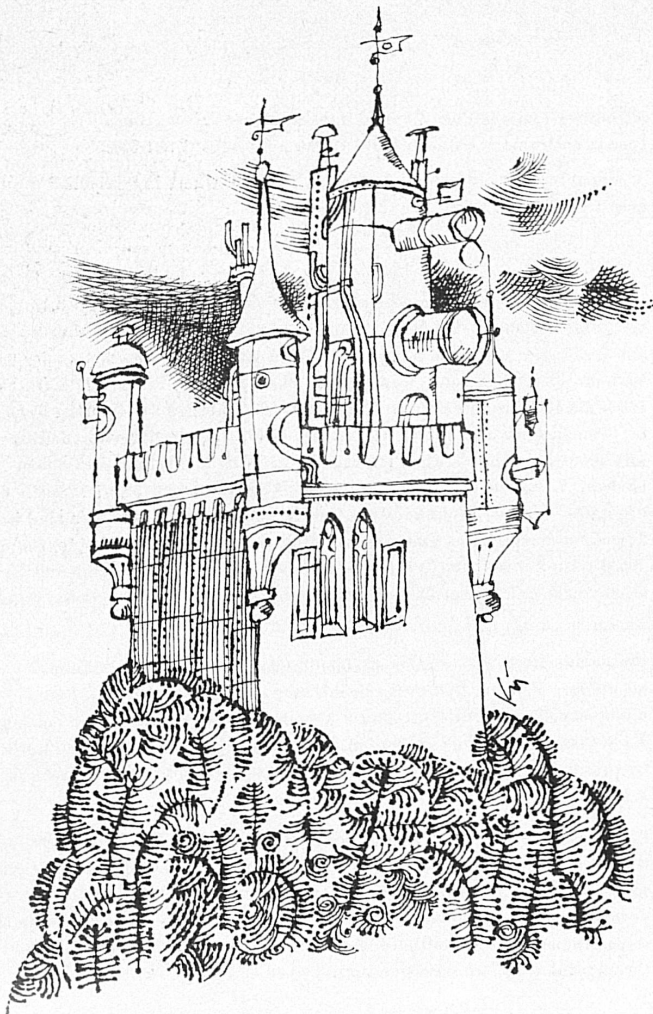
Tandis que le nom de Tripolis au nord-est de la ville de Granges n'est plus guère employé par les jeunes générations, en revanche celui de la région entre Winznau et Trimbach est toujours en usage. Du village de baraque-

ments près de Granges ne subsiste plus que le «Spitäli» (le petit hôpital) transformé aujourd'hui en immeuble locatif. Les industries et les maisons d'habitation ont envahi le quartier; on y trouve maintenant une rue de Bourgogne, une rue des Alpes, une rue du Tunnel...

Quant au Tripolis de Winznau-Trimbach, il ne compte même plus aujourd'hui 500 habitants alors qu'il y en avait 3000 il y a soixante ans. Un calme champêtre a succédé à l'animation fébrile qui y régnait nuit et jour (les ouvriers italiens, répartis en trois équipes, se relayaient toutes les huit heures). Il y avait à Tripolis, pendant les quatre ans que dura la construction, deux cinémas, trente-deux auberges et cafés, des magasins de comestibles, de montres et bijoux, de vêtements, de chapeaux, de vélos, des boutiques de coiffeur, des boulangeries et des boucheries.

En 1914, on y inaugura un poste de police après que de nombreuses bagarres y eurent lieu et qu'un meurtre y fut commis (ce fut heureusement le seul). Le 1<sup>er</sup> juin 1913, on y ouvrit aussi un bureau de poste qui eut son propre sceau d'oblitération: «Tripolis près d'Olten». La vie de l'endroit était animée et, pour les Suisses, très divertissante: il s'y passait toujours quelque chose et, surtout, on y mangeait les meilleurs spaghetti et l'on y rencontrait les plus jolies jeunes filles.

Marianne Wegner



## DAS WAHRZEICHEN VON OLTEN

Auf einer bewaldeten Kuppe hoch über Olten steht als Wahrzeichen der Stadt das Sälischlösschen. Schon aus der Ferne grüsst es den Eisenbahnreisenden, der von Zürich oder Bern, von Solothurn, Basel oder Luzern sich dem Eisenbahnknotenpunkt nähert. Der volkstümliche Name geht auf die Feuerwächterfamilie Sali zurück, die lange darin gewohnt hatte; richtige Bezeichnung wäre Neu-Wartburg. Das Schlösschen steht in originellem Zusammenhang mit der Eisenbahngeschichte: Mit dem Bau des Hauenstein-tunnels, 1858 eröffnet, wurde die zentrale Stellung Olten im schweizerischen Eisenbahnnetz deutlich, und die Centralbahn errichtete hier ihre Werkstätten. Deren Vorstand hiess seit 1856 Niklaus Riggensbach. Als Erbauer der Zahnradbahn auf den Rigi sollte er weltberühmt werden. Es scheint jedoch, dass er nicht nur als Bahningenieur ein Gipfelstürmer war, sondern dass ihn auch ein künstlerischer Höhendrang erfüllte. Als einflussreicher Mann, der Olten gerne zu einem «zweiten Esslingen» gemacht hätte (Esslingen war das deutsche Zentrum des Lokomotivbaus), setzte er es durch, dass 1870 das zerfallende Sälischlösschen, ursprünglich ein einfacher Wohnkubus mit Pultdach, gründlich renoviert und in eine «richtige» Burg verwandelt wurde. So entstand jenes skurrile Gebäude mit rostroten Türmchen, Erkern und Zinnen. Rostrot ja, denn der gesamte Zierat bestand aus Blech, Blech aus der Eisenbahnwerkstätte Olten. Manche sagen, man habe alte Lokomotivdampfkessel montiert. Vor einigen Jahren wurde das Sälischlösschen vom falschen Putz wieder befreit. Es beherbergt ein Restaurant, von dessen Terrasse man einen herrlichen Rundblick über den Eisenbahnstern und vom Jura bis zu den Alpen geniesst. Vom Bahnhof Olten ist es zu Fuss in einer Stunde zu erreichen.