

DIE OPFER DER ARBEIT

26.04.2026–10.01.2027

Museo Vincenzo Vela

Ligornetto

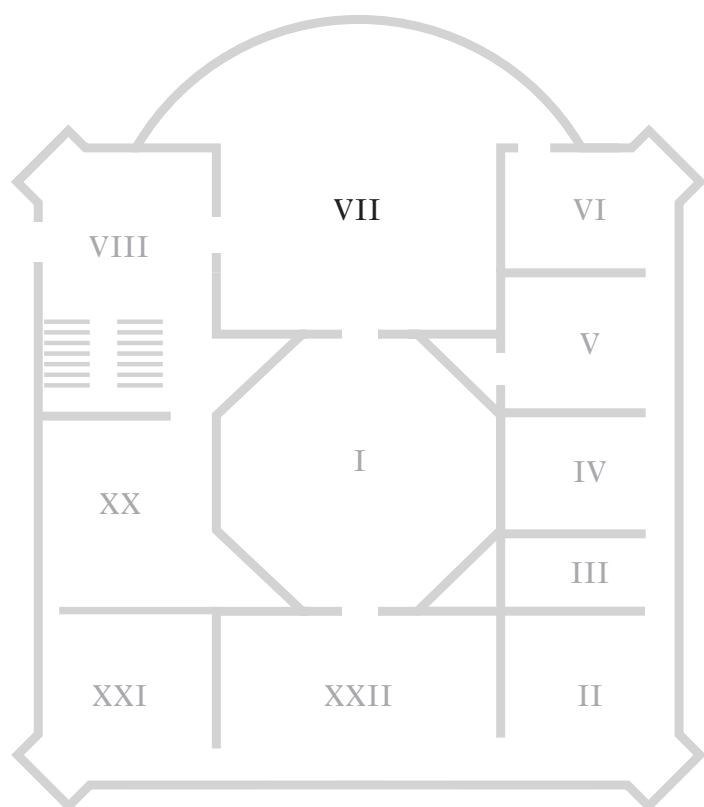
DE

DIE OPFER DER ARBEIT im Fokus

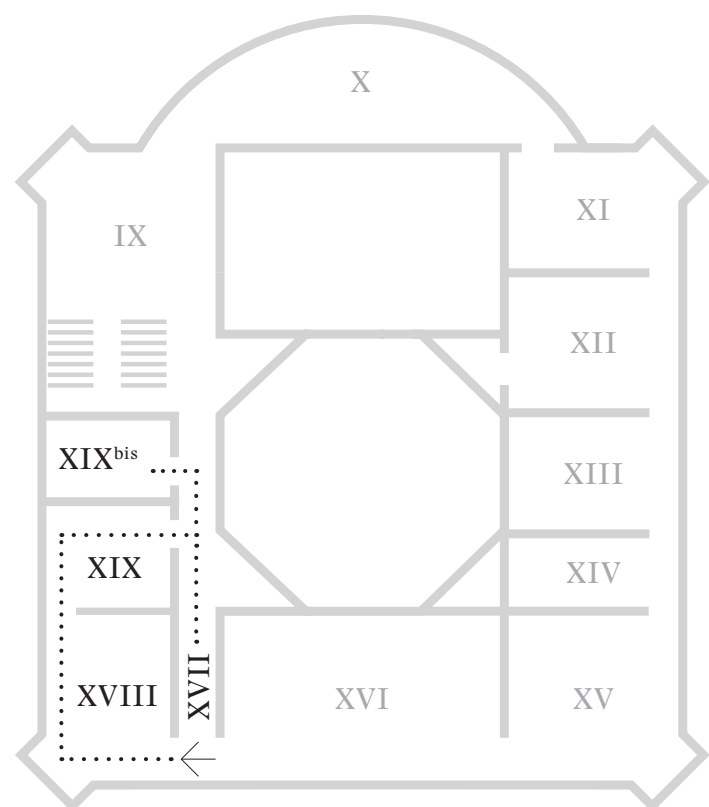
Texte: Anita Guglielmetti, Giampaolo Baragiola
 Übersetzungen: Patricia Cavadini-Bielander;
 Philippe Moser, Sprachendienst BAK

Im Dialog mit der Ausstellung von Bertille Bak und ihrem Blick auf die heutige Arbeitswelt stellt das Museum *Die Opfer der Arbeit* in den Fokus, ein Hauptwerk aus Vincenzo Velas später Schaffensphase. Das Hochrelief steht im Werk des Tessiner Bildhauers für den Übergang zu einem sozialen Verismus und zu einer engagierten Bildhauerei, die von «liberalen Prinzipien» und fortschrittlichen Werten geprägt ist. Wie eine Reise vom Süden in den Norden folgt der Ausstellungsrundgang der Strecke der Gotthardbahn, entlang stimmungsvoller Ansichten, die das Fotostudio Adolphe Braun aus Dornach in den Jahren 1881 und 1882 angefertigt hat. Die ausgewählten Bilder aus dem kostbaren Album zeigen die beeindruckenden Dimensionen des Unternehmens und unterstreichen dessen starken symbolischen Wert.

Im Gegensatz zu dieser Erzählung steht der harte Alltag der Arbeiter, die beim Bau der Eisenbahnlinie zum Einsatz kamen. Sie arbeiteten unter extremer Belastung und erlitten Krankheiten und Unfälle. Diese Realität wird hier in seltenen Dokumenten und Fotografien gezeigt, die aus bedeutenden öffentlichen und privaten Sammlungen stammen. Den «ruhigen Soldaten der Arbeit» schuf Vincenzo Vela mit seinem Hochrelief eine berührende Würdigung. Bis heute hat das Werk nichts von seiner Ausdruckskraft und seiner tiefen Wahrheit eingebüsst. Zeichnungen, Entwürfe, Fotografien und Archivalien dokumentieren die Entstehung und den Erfolg des Denkmals, das als Ausgangspunkt der Ausstellung im Erdgeschoss des Museums gezeigt wird.



ERDGESCHOSS



OBERES STOCKWERK

DIE GOTTHARDBAHN

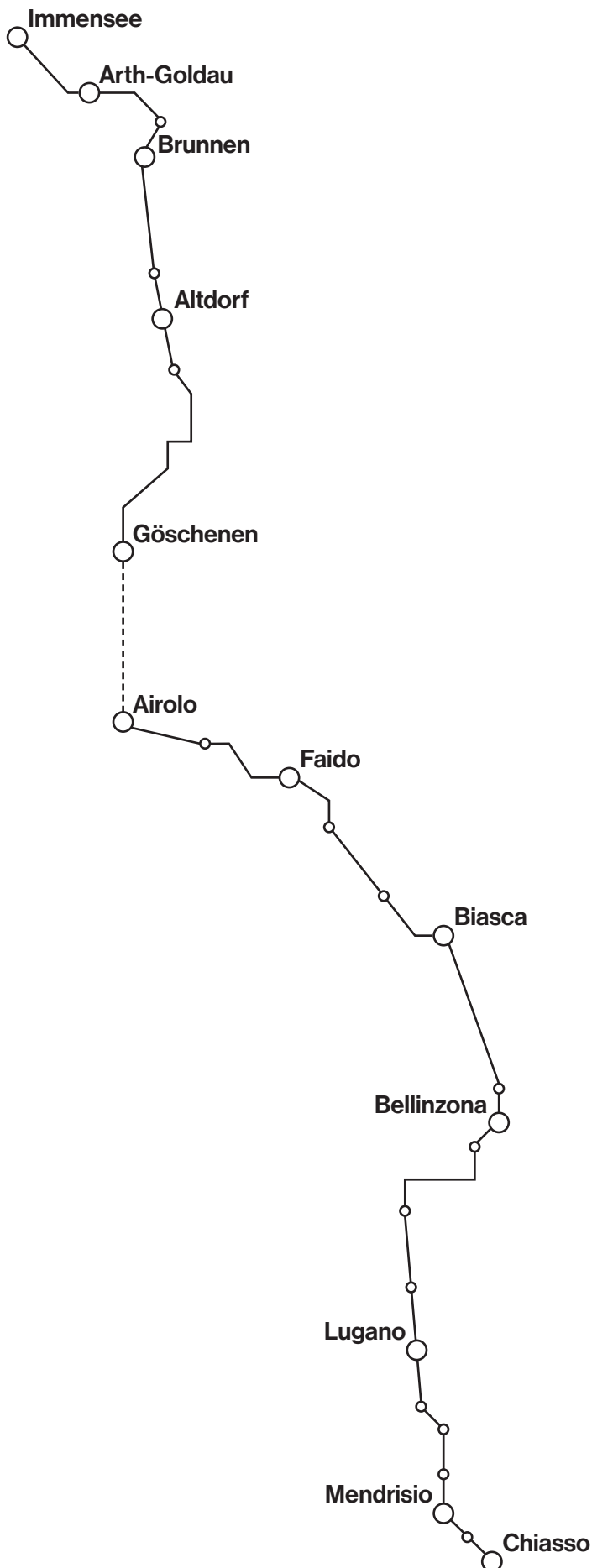
Seit Mitte des 19. Jahrhunderts war die Eisenbahnverbindung durch die Alpen ein Thema heftiger Debatten zwischen den Vertretern unterschiedlicher Varianten. Schliesslich fiel die Wahl auf den Gotthard, auch dank der Unterstützung Italiens, des Grossherzogtums Baden und des Königreichs Württemberg. 1869 wurde der Gotthardvertrag zwischen der Schweiz und Italien unterzeichnet, dem zwei Jahre später auch das Deutsche Reich beitrug.

Die Gotthardvereinigung unter dem Vorsitz des Zürcher Eisenbahnunternehmers Alfred Escher gründete in jenen Jahren die Gotthardbahn-Gesellschaft. Trotz technischer und finanzieller Schwierigkeiten entstand ein 273 km langes Schienennetz. Besonders komplex war der Bau des Gotthardtunnels und der Zufahrtsstrecken in den Kantonen Uri und Tessin. Die technisch fortschrittliche Gotthardbahn verfügte über leistungsstarke Lokomotiven, luxuriöse Drehgestellwagen und Waggons mit automatischen Bremsen. 1909 wurde sie Teil der Schweizerischen Bundesbahnen.

DER GOTTHARDTUNNEL ZWISCHEN AIROLO UND GÖSCHENEN (1872–82)

Der Bau des Tunnels, mit seinen rund 15 Kilometern damals der längste der Welt, wurde an das Unternehmen des Genfers Louis Favre vergeben. Aufgrund allzu optimistischer Berechnungen, die bald durch geologische und geotechnische Probleme widerlegt wurden, akzeptierte Favre einen Knebelvertrag. Für das Unternehmen bedeutete dies eine wahre Katastrophe, was 1878 eine umfangreiche Refinanzierung und eine vorübergehende Redimensionierung der gesamten Gotthardstrecke notwendig machte.

Auf der Baustelle waren über 10 000 Männer beschäftigt, die unter prekären Bedingungen mit unzureichenden Sicherheitsmassnahmen arbeiten und leben mussten. In den ersten Monaten erfolgten die Grabungsarbeiten von Hand, danach wurden ab 1873 Druckluftbohrer eingesetzt, um Sprenglöcher in den Felsen des Richtungsstollens zu bohren. Nach der Sprengung der Dynamitladungen wurde das Ausbruchmaterial auf Waggons abtransportiert. Auf diese Weise wurde der Tunnel zunächst an den Seiten und danach im unteren Bereich ausgebaut, bis die geplante Fahrebene erreicht war.



ADOLPHE BRAUN (1812–1877) FOTOGRAF UND UNTERNEHMER

Der französische Fotograf, Zeichner und Unternehmer Adolphe Braun wurde 1812 in Besançon geboren. Nach einer Ausbildung zum Textil- und Porzellandesigner gründete er 1847 in Dornach (im Elsass) ein Atelier für Textildesign. Später konzentrierte er sich auf die Fotografie und präsentierte 1854 in Paris und Mulhouse das Album *Fleurs photographiées* mit über 300 Blumenmotiven, die hauptsächlich für die Reproduktion auf Stoffen bestimmt waren. Ab Ende der 1850er-Jahre erweiterte er sein Repertoire um weitere Motive – Veduten, Tierstudien, Kunstreproduktionen, aber auch Darstellungen der Verwüstungen des Deutsch-Französischen Krieges – und führte so sein Unternehmen zu internationalem Erfolg. Nach seinem Tod im Jahr 1877 führten die Söhne Gaston und Henri das florierende Geschäft hauptsächlich in Paris weiter. 1883 unterzeichnete Gaston mit dem Louvre einen exklusiven Dreissigjahresvertrag zur fotografischen Reproduktion von Kunstwerken. Das Unternehmen war bis zur Mitte des 20. Jahrhunderts tätig.

DAS GOTTHARDBAHN-ALBUM

Adolphe Braun, der einen ausgeprägten Unternehmegergeist besass, erkannte bereits in den 1850er-Jahren das Potenzial des Handels mit Fotografien, dessen Entwicklung untrennbar mit dem Tourismus verbunden war. Deshalb bereicherte er seinen Katalog systematisch mit Abbildungen der bedeutendsten Sehenswürdigkeiten.

1881 beauftragte die Gotthardbahn die Firma Ad. Braun & Cie, die inzwischen vom Sohn Gaston geleitet wurde, den Bau der Bahnlinie zu dokumentieren. Der Vertrag sah vor, dass drei Mitarbeiter die gesamte Strecke kostenlos im Zweite-Klasse-Abteil zurücklegen durften. Die Motive sowie die Anzahl und Grösse der Abzüge wurden genau festgelegt; die Negative (*Clichés*) blieben im Besitz des Unternehmens.

Im Juni 1882, anlässlich der Eröffnung der Eisenbahnlinie, wurde das Album *Photographische Ansichten der Gotthardbahn* veröffentlicht. Die eindrucksvolle Bildersammlung veranschaulicht die Grossartigkeit des Bauwerks, aber auch das Ausmass der landschaftlichen Eingriffe als Zeugnis einer neuen Ära, die dem technischen und industriellen Fortschritt gewidmet war.

- 1 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Robasacco Brücke», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G26
 - 2 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Piantorino Viaduct (Im Bau)», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G5
 - 3 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Tessinthal bei Biasca mit Station Biasca», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G11
 - 4 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Brenno Brücke mit Einblick in's Blegnothal», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G18
 - 5 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Untere Tessinbrücke mit Giornico», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G12
 - 6 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Fontanella Viadukt», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G24
 - 7 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Gesamt-Uebersicht der Bahnentwicklung in der Biaschina», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G65
- Komplexe geomorphologische Bedingungen zwingen die Planer der Zugangsstrecken zum Gotthard zu besonderen Massnahmen. Ein System von Kehrtunnels ermöglicht es, Höhendifferenzen auf relativ engem Raum zu überwinden, so in der Biaschina-Schlucht und weiter nördlich in den Schluchten von Piottino und Wassen. Besonders auf ihrem Gebirgsabschnitt hinterlässt die Gotthardbahn einschneidende Geländespuren, von denen sich die Landschaft erst nach Jahrzehnten regeneriert.
- 8 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Faido», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G17
 - 9 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Stalvedro Defilé», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G2

- 10 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Installationsanlage bei Airolo», 1881–82
Albuminabzug
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-9906

Die Installationsanlagen wurden von der Firma Favre in der Nähe der Tunnelleingänge errichtet. Neben technischen Büros, Lagerräumen, mechanischen Werkstätten und Kompressorräumen umfassten sie auch Arbeitersiedlungen mit Schlafsälen, Kantinen und Krankenstationen. Unverzichtbar war die Nähe von Wasserläufen zur Erzeugung von Druckluft durch Wasserkraft.

- 11 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Station Göschenen», 1881–82
Albuminabzug
ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G3

- 12 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Installationsanlage in Göschenen», 1881–82
Albuminabzug
ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G16

- 13 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Kompressoren», 1881–82
Albuminabzug
ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G15

In diesem Raum wurde mittels Turbinen Druckluft für verschiedene Zwecke erzeugt, so auch für die Versorgung der Bohrmaschinen. Die Druckluft wurde in speziellen Tanks gespeichert und über Rohre in den Tunnel geleitet.

→ VITRINE

- 14 **Edo Borelli, Airolo (*1946)**
Arbeiter vor Gotthard-Südportal in Airolo,
1872–73 ca.
Kopie, Fotoabzug, schwarzweiss
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-67247

Der Bau des Gotthardtunnels beschäftigte Tausende von Bergleuten, Hilfsarbeitern und Maurern, die vor allem aus Italien stammten. Der damit verbundene rasante Bevölkerungsanstieg in Airolo und Göschenen führte zu sozialen Spannungen, aber auch zu Wohnungsspekulationen. Die von der Firma Favre errichteten Arbeiterhäuser reichten nicht aus, um alle Arbeiter unterzubringen. Viele mussten sich an Privatpersonen wenden, die völlig unzureichende und ungesunde Unterkünfte vermieteten. Schlechte Belüftung, abwechselnd benutzte Betten, offene Abwasserkanäle und nicht eingehaltene Hygienevorschriften begünstigten die Ausbreitung von Krankheiten.

- 15 **Foto Aschwanden, Altdorf**
Eingang des sich im Bau befindlichen
Gotthardtunnels, auf der Nordseite bei
Göschenen, 1872–73 ca.
Kopie, Fotoabzug, schwarzweiss
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-59309

- 16 **Edo Borelli, Airolo (*1946)**
Arbeiter vor Gotthard-Südportal, 1882
Kopie, Fotoabzug, schwarzweiss
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-67248

- 17 **Photographie Gabler, Interlaken**
Arbeiter vor Gotthard-Südportal in Airolo
neben Lokomotive mit Druckluftwagen
stehend, 1875 ca.
Kopie, Fotoabzug, schwarzweiss
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-67249

- 18 **Foto Aschwanden, Altdorf**
Arbeiter vor Gotthard-Südportal mit kleiner
Lokomotive im Hintergrund, 1882 ca.
Kopie, Fotoabzug, schwarzweiss
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-67246

- 19 **Fotograf unbekannt**
Bohrmaschinen auf Lafette für Gotthard-
Tunnelbau mit Arbeiter in Airolo, 1872–82
Albuminabzug auf Fotokarton aufgezogen
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-42684

- 20 **Johann Adam Gabler (1833–1888)**
Tunnelbau-Lokomotive mit Kesselwagen mit
komprimierter Luft für die Bohrmaschinen
vor Gotthardtunnel-Nordportal Göschenen
1873–82 ca.
Albuminabzug auf bedrucktem Fotokarton
aufgezogen
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-42685

- 21 **Fotograf unbekannt**
Tunnelbau-Komposition mit
Druckluftlokomotive Gotthard 2/2 Nr. 6
und Druckluftwagen der Gotthardbahn,
1875–76 ca.
Albuminabzug auf Karton aufgezogen
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-56580

- 22 **Fotografie A. Brunel, Bellinzona**
Druckluftlokomotive 2/2 für den
Gotthardtunnelbau mit Druckluft-Wagen
und Materialzug auf der Strecke, mit Personal,
1872–82
Kopie, Fotoabzug, schwarzweiss
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-56906

- 23 **Giovanni Pedretti (1822–1902)**
Der erste Zug durch den Gotthardtunnel
mit Arbeitern bei Airolo 1. November 1881
Albuminpapier auf Fotokarton
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-42691

Giovanni Pedretti aus Pollegio zählt zu den Pionieren der Fotografie im Tessin. Er war mehrere Jahre in Airolo tätig und hielt 1881 das denkwürdige Ereignis fest. Wie die zeitgenössischen Chroniken berichten, benötigte der «Vergnügungszug» 50 Minuten für die Fahrt durch den Tunnel, die ohne Zwischenfälle verlief, bei einer Temperatur von 24 Grad im mittleren Teil.

- 24 **Angelo Monotti (1835–1915)**
**Einfahrt des ersten Zuges der Gotthardlinie
in den Bahnhof von Bellinzona,
23. Mai 1882**
Silbergelatine-Abzug
ASTi, Bellinzona, Fonds Angelo Monotti, S/7.16

Der Chronist der *Gazzetta Ticinese*, der im Mai 1882 am feierlichen Festakt zur Eröffnung der Gotthardbahnlinie teilnahm, beschreibt die Ankunft des Zuges in Bellinzona: «[...] Der Zug wurde mit einem Kanonenschuss von den Zinnen der Burg San Michele begrüsst. An seinem Empfang waren die Kantonsregierung, der Stadtrat, die städtischen Vereine mit sieben Fahnen, die Musikgesellschaft und eine grosse, jubelnde Menschenmenge am Bahnhof versammelt.»

- 25 **Fotograf unbekannt**
**Gotthard-Tunneleingang bei Airolo
mit Arbeitern, 1880–82 ca.**
Albuminabzug auf Fotokarton aufgezogen
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-42687

→ SAAL XIX

- 26 **Adolphe Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Rohrbachbrücke», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G8
- 27 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Strallochbrücke», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G44
- 28 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
**«Mittlere und untere Mayenreussbrücke»,
1881–82**
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G9
- 29 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Bahnggebiet bei Wasen», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G4
- 30 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
**«Transportgerüst über die Reuss
bei Meitschlingen», 1881–82**
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G30
- 31 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
**«Kerstellenbachbrücke (Nach der Vollendung)»
1881–82**
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G31
- 32 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Sisikon, 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G46
- 33 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
**«Ansicht bei Ausfahrt aus dem Gütschtunnel»,
1881–82**
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G10
- 34 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
**«Mythenstein Tunnel (Vierwaldstättersee)»,
1881–82**
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G7
- 35 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Muottabrücke nach Vollendung», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G29
- 36 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Bahnggebiet bei Goldau», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G36
- 37 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Luzern», 1881–82
Albuminabzug
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G42

- 38** **Bergwerklampe, 1860–87**
Kupfer und Eisen
 Verkehrshaus der Schweiz, Luzern – VHS-10138
Signatur: Monogramm G. S.

Die Lampe trägt das Monogramm des französischen Ingenieurs Gustave Seguin, Werkstattleiter in Airolo. Dank seiner Erfahrungen beim Bau des Mont-Cenis-Tunnels entwickelte Seguin eine neue Art von Schlagbohrmaschine, die entscheidend zum Fortschritt der Arbeiten beitrug.

In der Dunkelheit des Tunnels waren Öllampen aus Metall die einzige Lichtquelle. Ihre Leuchtzeit betrug rund zehn Stunden. Mit einem langen Stiel, der in einem Haken oder einem spitzen Hammer endete, konnten sie an den Armaturen oder am Fels befestigt werden. Die Beleuchtung von oben erleichterte die Inspektionen von Ingenieuren wie Seguin, aber auch die Aushub- und Konsolidierungsarbeiten. Die Lampen waren zwar unverzichtbare Arbeitsgeräte, wurden den Mineuren jedoch nicht kostenlos zur Verfügung gestellt. Sie mussten zum Preis von 5 Franken erworben werden, zu denen noch 30 Rappen pro Tag für das Öl hinzukamen.

- 39** **Gipsabguss der rechten Hand eines Mannes, 1882 ca.**
Gips
 MVV - Ve335

- 40** **Gipsabguss der rechten Hand eines Mannes, 1882 ca.**
Gips
 MVV - Ve333

Diese Hand mit ihrer rauen, von harter Arbeit gezeichneten Oberfläche diente Vincenzo Vela als Inspiration für die Hand des leblos auf der Trage liegenden Bergarbeiters. Der herabhängende Arm mit seiner starken symbolischen Wirkung erinnert an die griechisch-römische Ikonografie der Grabtragung des Meleager, aber auch an die Grablegung Christi.

Aufgrund neuerer Forschungen konnten weitere Gipsabgüsse von Händen aus der Entstehungszeit des Hochreliefs identifiziert werden.

- 41** **Gipsabguss der rechten Hand eines Mannes, 1882 ca.**
Gips
 MVV - Ve329

- 42** **Vincenzo Vela (1820–1891)**
Studie zu «Die Opfer der Arbeit», 1882
Bleistift auf Papier
 MVV - Ve1200R
Unten rechts: «Vittime del lavoro / primo schizzo di Vincenzo Vela / dato allo scolaro Gottardo Induni»

In dieser Studie, dem ersten grafischen Entwurf des Denkmals, hat Vela bereits die Kernelemente seiner Komposition ausgearbeitet. Der Künstler schenkte das Blatt dem Bildhauer Gottardo Induni (1858–1918) aus Ligornetto, seinem Schüler und Freund der Familie. 1883 beaufsichtigte Induni zusammen mit Spartaco Vela den Aufbau des Reliefs an der Landesausstellung in Zürich. Er war zudem an der Ausführung einer monumentalen Gipsstatue der *Helvetia* für das Eidgenössische Schützenfest in Lugano mitbeteiligt. Mit anderen Schülern schuf er auch das von Augusto Guidini entworfene Grabdenkmal Vincenzo Velas auf dem Friedhof von Ligornetto.

- 43** **Vincenzo Vela (1820–1891)**
Entwurf eines «Denkmals für Louis Favre», 1882 ca.
Bleistift auf Papier
 MVV - Ve1162

In dieser Zeichnung ergänzt Vela das Relief mit einer Büste des Genfer Ingenieurs. Im Unterschied zum Modell des Denkmals für Favre, wie es als grafische Version in der *Offiziellen illustrierten Zeitung der Schweizerischen Landesausstellung* von 1883 (Nr. 47) abgebildet wurde, ist das Relief hier von einem Dreiecksgiebel bekrönt. Darauf sind die Wappen der Nationen abgebildet, die an der Finanzierung des Tunnelbaus beteiligt waren. Dieses Element ist auch im Gipsentwurf des Denkmals für Favre (Nr. 44) zu finden. Das Brustbild von Louis Favre steht auf einem schlichten Sockel.

- 44 Vincenzo Vela (1820–1891)**
Entwurf eines Denkmals für den Ingenieur Louis Favre. Die Opfer der Arbeit, 1882–90
Polychromer Gips
MVV - Ve109

In der plastischen Version des Entwurfs erscheint das Modell der *Opfer der Arbeit* in reduziertem Massstab im Zentrum einer Ädikula, deren Giebel die Wappen Italiens, der Schweiz und Deutschlands enthält. Den profilierten Sockel schmücken Trophäen mit Werkzeugen und Messinstrumenten, die sich auf den Tunnelbau beziehen, darunter auch ein Theodolit. In der Mitte des Sockels steht auf einem vorspringenden Element die Büste Favres, die gemäss der heraldischen Tradition von Lorbeer- und Eichenblättern umgeben ist.

- 45 Augusto Guidini (1853–1928), zugeschr.**
Entwurf für den Rahmen des Bronzegusses der «Opfer der Arbeit», o. J.
Bleistift und Aquarell auf Papier
MVV - Ve3001

Der Entwurf wird dem Architekten Augusto Guidini zugeschrieben, einem Altersgenossen Spartacos und Freund der Familie, der Vincenzo Vela verehrte. Das Bronzerelief erscheint als Frontalansicht und im Seitenprofil in einen originellen, rustikalen Rahmen aus Holz und Metall gefasst, der an Eisenbahnschwellen erinnert.

- 46 Luigi Piffaretti (1861–1900), zugeschr.**
nach Vincenzo Vela
Die Opfer der Arbeit, Anfang 1890er-Jahre
Gips
Museo d'arte della Svizzera italiana, Lugano. Collezione Città di Lugano

Das Relief wurde 1938 zusammen mit anderen Werken aus dem Nachlass des Bildhauers Luigi Piffaretti von der Fondazione Caccia für die Sammlung des Museo civico di belle arti in Lugano erworben. Piffaretti, der mit seinem Grossonkel Vincenzo Vela nicht nur durch familiäre Beziehungen, sondern auch durch Zusammenarbeit verbunden war, beteiligte sich 1893 an der Ausführung von dessen Grabdenkmal in Ligornetto. Zwei Jahre später erwies er ihm eine weitere Ehre mit einer Marmorbüste, die sich heute im Palazzo Turconi in Mendrisio (ehemaliges Kantonsspital und heutiger Sitz der Accademia di architettura) befindet. Sie zeigt Vela mit einer – heute verschollenen – kleinen Bronzeplatte der *Opfer der Arbeit* in seiner rechten Hand.

Aufgrund seiner Provenienz und der hohen Übereinstimmung mit Velas Originalmodell, die auf eine Kopie schliessen lässt, kann das kleine Gipsrelief plausibel Luigi Piffaretti zugeschrieben werden. Es diente möglicherweise zum Abguss der Bronzeplatte für die Vela-Büste in Mendrisio.

→ VITRINE

- 47 Antonio Bonamore (1845–1907)**
Die Opfer der Arbeit. Modell eines Denkmals für Favre. Von Vincenzo Vela
Holzschnitt aus der Offiziellen illustrierten Zeitung der Schweizerischen Landesaussstellung, 1883
(Reproduktion)

1883 präsentierte Vincenzo Vela an der Schweizerischen Landesaussstellung in Zürich der Öffentlichkeit erstmals das Hochrelief zum Gedenken an die Opfer des Gotthard-Tunnelbaus. Die begeisterten Kommentare, die das Werk hervorrief, unterstrichen dessen starke Wirkung und «danteske» Dimension. In der *Offiziellen illustrierten Zeitung der Schweizerischen Landesaussstellung* veröffentlichte Johann Jakob Hardmeyer Jenny, Mitglied des Organisationskomitees, die grafische Umsetzung des Modells eines Denkmals für Favre von Vela, die das Hochrelief mit einer Gedenkbüste des Genfer Ingenieurs kombiniert.

Im Mai 1890 erhielt Vincenzo Vela einen Brief des Graveurs Francis Chomel (1833–1895) im Namen des Komitees zur Errichtung eines Denkmals für Louis Favre in dessen Geburtsort Chêne-Bourg. Chomel schlug dem Künstler vor, ein Relief der *Opfer der Arbeit* ins Denkmal zu integrieren. Aus seinen Zeilen geht hervor, dass er das Motiv des Werks missverstanden und als «Fries des Todes von Favre» interpretiert hatte.

Vela zeigte sich von der Idee angetan, stellte jedoch zur Bedingung, für 40 000 Lire persönlich die Bronzegussarbeiten zu beaufsichtigen. Zudem verlangte er, über die Gestaltung des Denkmals informiert zu werden. Die Antwort Chomels ist nicht überliefert. Velas Vorschlag kam jedoch nicht zur Ausführung. 1893 wurde das Denkmal in Chêne-Bourg vom französischen Bildhauer Emile Placide Lambert vollendet.

- 48 Fotograf unbekannt**
Porträt von Louis Favre, 1860 ca.
Albuminabzug
MVV - Ve6841

Für die wirklichkeitsgetreue Ausführung seiner Porträts verwendete Vincenzo Vela auch Fotografien wie die Porträtaufnahme von Louis Favre aus der Sammlung des Museums. Sie diente als Inspirationsquelle für die Büste, die in den Entwürfen des *Denkmals für den Ingenieur Louis Favre* dargestellt ist.

Der in Chêne-Bourg geborene Genfer Unternehmer Louis Favre (1826-1879) stammte aus bescheidenen Familienverhältnissen. Als gelernter Zimmermann und autodidaktischer Ingenieur stellte er den Inbegriff eines Selfmademan dar. Dank der Erfahrungen, die er auf verschiedenen französischen Eisenbahnbaustellen gesammelt hatte, erhielt er 1871 den Zuschlag für den Bau des Gotthardtunnels. Aufgrund geotechnischer und organisatorischer Probleme gelang es seinem Unternehmen jedoch nicht, die strengen Vertragsbedingungen einzuhalten und das 1872 begonnene Bauvorhaben innerhalb der vorgesehenen acht Jahre zu vollenden. Von finanziellen Schwierigkeiten belastet starb Favre am 19. Juli 1879 im Tunnel, nur wenige Monate vor dessen Vollendung. Die Eröffnung der Eisenbahnlinie erfolgte 1882. Im kollektiven Gedächtnis erlangte die Figur Favres, der für seinen Pioniergeist gefeiert wurde, eine heroische, verklärte Dimension. Wie die moderne Geschichtsschreibung aufzeigt, wird sein Ruhm jedoch durch eine fahrlässige Unternehmensführung ohne Rücksicht auf die katastrophalen Arbeits- und Wohnbedingungen der Tunnelarbeiter überschattet.

49 **Fotograf unbekannt**
Posierende Arbeiter (Arbeiter des
Gotthardtunnels), um 1872–80
Albuminabzug
 MVV - Ve6524

Der wohl von einem Fotostudio in Airolo angefertigte Albuminabzug bezeugt Vincenzo Velas Interesse für die Vertreter der Arbeiterklasse. Die Abbildung, die keine direkte Verbindung zum Hochrelief *Die Opfer der Arbeit* aufweist, könnte dem Bildhauer möglicherweise als Inspirationsquelle gedient haben.

50 **Vincenzo Vela (1820–1891)**
Büste von Agostino Casanova, 1887 ca.
Terrakotta
 MVV - Ve547
 Schenkung Familie Casanova, Ligornetto, 1983

Das Porträt von Agostino Casanova ist eine der seltenen Terrakotta-Büsten in der Sammlung des Museo Vincenzo Vela. Das Werk ist auch deshalb von besonderer Bedeutung, weil Casanova, gemäss der Schenkungsurkunde, als Modell für den links im Hochrelief dargestellten Bahrenträger diente. Ursprünglich befand sich die Büste auf dem Familiengrab im Friedhof von Ligornetto. Nach ihrer Schenkung an das Museum wurde sie durch eine Bronzereproduktion ersetzt. Das Porträt zeichnet sich durch die Lebendigkeit seiner Modellierung aus, die für das letzte Jahrzehnt der bildhauerischen Tätigkeit Velas charakteristisch ist.

51 **Antonio Nessi (1834–1907)**
Bau des Eisenbahntunnels von Coldrerio,
1874
Albuminabzug
 MVV - Ve6206

Die ersten drei Eisenbahnstrecken des Kantons Tessin (Lugano–Chiasso, Biasca–Bellinzona, Bellinzona–Locarno) entstanden in Rekordzeit, allerdings um den Preis enormer Opfer. In gewisser Hinsicht waren sie die Vorstufe des gewaltigen Projekts zur Gotthard-Durchquerung. Obwohl es sich um Flachbahnstrecken handelte, stellten die besonderen geomorphologischen Gegebenheiten des Geländes die Planer und Ingenieure vor grosse Herausforderungen und Schwierigkeiten, vor allem aber die Bauleute. Diese waren täglich mit zermürenden Arbeitsrhythmen und gefährlichen Situationen in einer ungesunden Arbeitsumgebung konfrontiert. Ungenaue Voranschläge, zu tief eingeschätzte Kosten und Knebelverträge trugen zusätzlich zur Verschärfung der Situation bei. Die Strecke Lugano–Chiasso wurde 1874 eingeweiht. Besonders komplex war der Bau der Galerien von Paradiso, Bissone und Maroggia, wo am 14. Februar 1874 in einem schweren Unfall vier Arbeiter durch die Explosion einer Kiste Dynamit ums Leben kamen.

52 **Antonio Nesi (1834–1907)**
Arbeiten am Graben von Coldrerio, 1873–74
Albuminabzug
MVV - Ve6406

Der Bau des Eisenbahntunnels in der Nähe von Coldrerio erwies sich aufgrund der instabilen geologischen Beschaffenheit als äusserst schwierig. Der sandige Untergrund und das Vorkommen von Mergelschichten führten zu ständigen Wasserinfiltrationen und Einstürzen. Das ursprüngliche Projekt wurde deshalb redimensioniert und die Länge des Tunnels von den geplanten 475 m auf knapp 96 m reduziert. Diese Änderung erforderte den Bau eines langen, 22–25 m tiefen Bahneinschnitts. Das kolossale Projekt wurde ohne Einsatz von Maschinen ausgeführt, weshalb die Bauleute ihre kräftezehrende Arbeit monatelang rund um die Uhr ausüben mussten.

53 **Fotograf unbekannt**
Die Entgleisung zwischen Balerna und Coldrerio am 8. April 1879, 1879
Albuminabzug
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.7

Der Bahneinschnitt von Coldrerio war Schauplatz eines spektakulären Unfalls, der glücklicherweise nur mit Sachschäden endete. Am 8. April 1879 wurde ein Personenzug von einem Erdbeben erfasst. Ein plötzlicher Einsturz der Fahrbahn führte dazu, dass die Lokomotive und der Tender entgleisten und zur Seite kippten.

54 **Fotograf unbekannt**
Die Entgleisung zwischen Balerna und Coldrerio am 8. April 1879, 1879
Albuminabzug
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.6

55 **Fotograf unbekannt**
Der Schauplatz der Entgleisung zwischen Balerna und Coldrerio am 8. April 1879, 1879
Albuminabzug
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.8

56 **Fotograf unbekannt**
Die Entgleisung zwischen Balerna und Coldrerio am 8. April 1879, 1879
Albuminabzug
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.9

57 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Tunnel Eingang in Göschenen (Vor der Vollendung)», 1881–82
Albuminabzug
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-9902

58 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
«Tunnel Eingang in Airolo (Vor der Vollendung)» 1881–82
Albuminabzug
ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G1

→ VITRINE

59 **Der Arbeitertumult bei Göschenen am St. Gotthardstunnel. Nach einer Skizze von Ingenieur Georg Specht.**
aus: Illustrirte Zeitung, 21 August 1875
Verkehrshaus der Schweiz, Luzern - VA-43920

Sehr harte Arbeitsbedingungen, unhygienische Unterkünfte, Lohnforderungen und soziale Unzufriedenheit führten zu Spannungen zwischen den Arbeitern, dem Unternehmen Favre und der einheimischen Bevölkerung. Die Beschwerden über eine unzureichende Belüftung im Stollen häuften sich. Am 27. Juli 1875 weigerte sich eine Gruppe von Mineuren, die bereits unzählige Sprengungen durchgeführt hatten, zur Arbeit zurückzukehren. Am Aufstand beteiligten sich über tausend Männer, die bessere Bedingungen im Tunnel und höhere Löhne forderten.

Am Tag darauf sandten die lokalen Behörden, auch auf Druck des Unternehmens Favre, zur Wiederherstellung der Ordnung eine bewaffnete Bürgerwehr, die von den Streikenden mit Steinen beworfen wurde. In den nachfolgenden Zusammenstössen eröffnete die Bürgermiliz das Feuer. Die schwerwiegende Bilanz umfasste vier tote Arbeiter und zahlreiche Verletzte.

Der mit der Aufklärung der Vorfälle beauftragte Bundeskommissar Hans Hold stellte unhaltbare Arbeits- und Lebensbedingungen fest, seine Verbesserungsvorschläge blieben jedoch grösstenteils auf dem Papier.

60 **Untersuchung zu den Arbeiterunruhen von Göschenen. Vertrauliches Schreiben von Hold an das Justiz- und Polizeidepartement vom 27.10.1875**
AFS, Bern, E53#1000/893#444*

Zur Aufklärung der Ursachen des Streiks vom 27. bis 28. Juli 1875 ernannte der Bundesrat den Bündner Juristen und Ständerat Hans Hold zum Sonderkommissar. In seinen beiden Berichten, einem offiziell veröffentlichten und einem geheimen, rekonstruierte Hold die Ereignisse, analysierte ihre Ursachen und empfahl Massnahmen zur Verbesserung der Arbeitsbedingungen der Bauleute. Die beiden Texte unterscheiden sich in der offiziell zurückhaltenden, inoffiziell viel direkteren Darstellung der Fakten und Zuweisung der Verantwortlichkeiten.

Der offizielle Bericht
Der Bericht wurde am 17. November 1875 im Bundesblatt veröffentlicht und hatte im Wesentlichen zum Zweck, Skandale zu vermeiden und den Ruf des Kantons Uri und der Schweiz zu wahren. Hold mildert die schwerwiegendsten Fakten ab, neigt dazu, die Gemeinde und die lokalen Behörden vor Kritik wegen Fahrlässigkeit und Unfähigkeit zu schützen, und schreibt den Hauptteil der Verantwortung dem Unternehmen Favre zu. Er bezeichnet die harten Arbeitsbedingungen als gewissermassen unvermeidlich und verharmlost die Spannungen zwischen italienischen und einheimischen Arbeitern. Auch den Einsatz von Polizei und Bürgerwehr zur Unterdrückung eines Streiks betrachtet er als notwendig und rechtmässig.

Der geheime Bericht

In diesem Bericht an den Bundesrat prangert Hold Misstände, Unfähigkeit und Ungerechtigkeiten an. Er kritisiert sowohl das Unternehmen Favre als auch die Behörden von Göschenen und benennt unaufgeklärte Verbrechen, strafrechtlich nicht verfolgte Täter, verantwortungslose Ärzte und Ingenieure, unfähige Richter und skrupellose Spekulanten. Er äussert zudem den schweren Verdacht, Favre selbst habe die gewaltsame Unterdrückung des Streiks veranlasst und bezahlt. Zu den geforderten Massnahmen zählt er die Verbesserung der Tunnelbelüftung, eine angemessene Lebensmittelversorgung, die Bekämpfung privater Spekulationen und die Errichtung einer externen Behörde zur Verhütung von Konflikten.

Der offizielle Bericht wurde nur verhalten aufgenommen. Der geheime, bewusst in Vergessenheit gebrachte Bericht, wurde nach über einem Jahrhundert vom Historiker Konrad Kuoni wiederentdeckt. Keines der beiden Dokumente hatte konkrete Auswirkungen, wie die nachfolgenden Gutachten bestätigen, mit denen der Bundesrat insbesondere den Arzt Jakob Laurenz Sonderegger beauftragte.

61 **Zusammenfassung der Unfälle auf der Gotthardbahn seit Beginn der Bauarbeiten, aufgeteilt nach Streckenabschnitten**

AFS, Bern, E53#1000/893#455*

Die Unfälle, die sich während des Baus der Gotthardbahn ereigneten, sind in speziellen, nach Streckenabschnitten gegliederten Registern erfasst. Der Tunnelbau forderte einen hohen Tribut an Menschenleben. Mindestens 199 Arbeiter kamen ums Leben, vor allem in Unfällen mit Lorenwagen, durch Steinschlag und unsachgemässen Umgang mit Dynamit. Zahlreiche Mineure verliessen die Baustelle aufgrund von Erkrankungen. Das Unternehmen Favre und die Behörden schrieben die Unfälle den Arbeitern selbst oder dem Schicksal zu. Für sie hatte der zügige Baufortschritt eine höhere Priorität als die Einführung wirksamer Sicherheitsmassnahmen. Die Angehörigen der Opfer und die Verletzten erhielten eine einmalige Entschädigung aus der Hilfskasse, die von den Arbeitern mit einem Abzug von 3 Prozent ihres Bruttolohns gespeist wurde. Der Verlust eines Beines wurde mit 1650 Franken entschädigt, jener einer Hand mit 1350 Franken, Blindheit mit 5000 Franken. Witwen mit drei oder vier Kindern erhielten eine Abfindung von 2500 Franken.

62 **Edoardo Perroncito** **La malattia dei minatori dal San Gottardo al Sempione. Una questione risolta (Die Krankheit der Mineure vom Gotthard bis zum Simplon. Ein gelöstes Rätsel),** **Turin, Carlo Pasta, 1910**

MVV, Bibliothek

Ende der 1870er-Jahre breitete sich unter den Mineuren des Gotthardtunnels eine mysteriöse, schwere Anämie aus. Hunderte von Bergleuten wurden arbeitsunfähig und mussten in ihre Heimat zurückkehren. Viele von ihnen starben, da es keine Heilmittel gab. Auf Drängen der italienischen Regierung beauftragte der Bundesrat Jakob Laurenz Sonderegger mit einem Gutachten. Sein Bericht hob die katastrophalen Arbeitsbedingungen im Tunnel

hervor: mangelnde Hygiene, schlechte Belüftung, hohe Temperaturen und starke Feuchtigkeit. Die Ursache der Krankheit war umstritten, doch die Ärzte Edoardo Perroncito in Turin und Ernesto Parona in Varese konnten nachweisen, dass die Anämie durch den Hakenwurm *Ancylostoma duodenale* verursacht wurde. Das feuchtwarmer Klima im Tunnel hatte die lokale Verbreitung des Parasiten begünstigt, der über die Fäkalien, die mangels Toilettenwagen im Tunnel verstreut wurden, durch die Haut in den Körper gelangte. Im ätherischen Extrakt des Wurmfarns fand Perroncito ein wirksames Heilmittel. Die vom Turiner Parasitologen entwickelten Therapien und Präventionsmassnahmen verhinderten eine Ausbreitung der Krankheit in anderen europäischen Bergbaugebieten. Der Erfolg seiner Behandlungsmethode wurde durch das Ausbleiben neuer Fälle während der Arbeiten am Simplontunnel (1898–1905) bestätigt.

Hakenwürmer vermehren sich in warmer, feuchter Umgebung und in Gegenwart von verfallendem organischem Material. Aus den Eiern der Parasiten, die sich im Boden und im Wasser befinden, schlüpfen Larven, die über die Haut, in der Regel über Hände und Füsse, in den menschlichen Körper eindringen. Sie gelangen über das Kreislaufsystem ins Herz und in die Lunge, wandern über die Atemwege in den Rachen und schliesslich in den Dünndarm, wo sie sich einnisten und mit ihrem hakenförmigen Mundwerkzeug vom Blut des Wirtes ernähren.

63 **Warengutscheine des Gotthard-Tunnel-Unternehmens** **Fotoreproduktionen**

Sammlung Villi Hermann, Castelrotto

In Airola und Göschenen wurden die Lohnvorschüsse in Form von Gutscheinen ausbezahlt, die in den Geschäften der beiden Orte eingelöst werden konnten. Dieses für das Unternehmen Favre vorteilhafte Zahlungssystem stiess bei den Arbeitern, die Bargeld bevorzugten, auf Unzufriedenheit.

1875 verdiente ein Bergmann bis zu 4 Franken pro Tag, ein Maurer rund 5 Franken. Vom Bruttotageslohn wurden der Beitrag an die Hilfskasse und die Kosten für Arbeitsmaterialien abgezogen; ein Bett kostete 50 Rappen pro Tag, 1 Kilo Brot bis zu 45 Rappen. Die Preise entsprachen dem Schweizer Durchschnitt. Die Arbeitsschichten im Stollen betrug offiziell acht Stunden, zuzüglich des Arbeitswegs. Berichten von Bauleuten zufolge dauerten sie jedoch bisweilen viel länger.

64 **Hugues Bovy (1841–1903)** **Den Arbeitern am Gotthard Tunnel** **Gedenkmedaille Gottharddurchstich,** **29. Februar 1880, März 1880** **Silber**

Sammlung Marco Della Casa, San Pietro

65 **Jakob Hardmeyer**
Die Gotthardbahn, Zürich, Orell Füssli, 1882
Handschriftliche Widmung auf dem Titelblatt:
«All'Egregio Signor Vincenzo Vela
a Ligornetto
L'Autore
G. Hardmeyer Jenny
Zurigo 20 maggio 1882»
MVV, Historische Bibliothek

66 **Peter Balzer (1855–1916), Zeichner**
Schweizerische Landesausstellung Zürich 1883
Teilnahmediplom für Vincenzo Vela, 1883
Lithografie auf Papier
Anstalt Orell Füssli & Co. Zürich
MVV - Ve7434

67 **Carlo Baravalle**
I martiri del lavoro
Aus: *L'illustrazione italiana*, Nr. 53,
26. Dezember 1886, p. 485
(Reproduktion)

68 *L'illustrazione italiana*, Nr. 53,
26. Dezember 1886
MVV, Bibliothek

69 **Alfredo De Giorgio (1861–1926)**
*Das Gipsmodell der «Opfer der Arbeit»
in der Giesserei Bastianelli in Rom, 1911*
Aus: *Roma primo Novecento nelle immagini
di Alfredo De Giorgio*, Roma, Editalia, 1988
(Reproduktion)

70 **Vincenzo Vela (1820–1891)**
Die Opfer der Arbeit, 1895
posthumer Bronzeguss
Rom, Galleria nazionale d'arte moderna e contemporanea, Inv.-Nr. 1357

Trotz des Erfolgs bei Kritik und Publikum fand Vela keinen Auftraggeber, um die Ausführung seines Werks in Bronze zu finanzieren. Der erste Guss erfolgte posthum mit Genehmigung Spartaco Velas im Auftrag der italienischen Regierung, die das Werk für die Galleria d'arte moderna in Rom anfertigen liess. Im Dezember 1893 besuchten der Konservator der Galerie, Giuseppe Massuero, und der Giesser Bastianelli Spartaco Vela in Ligornetto, um die Bedingungen für den Guss zu vereinbaren. Das Bronzerelief wurde im Juli 1895, wenige Tage nach Spartacos Tod, an seinem Bestimmungsort aufgerichtet, wie aus dem Kondolenztelegramm des Ministers Baccelli an den Bürgermeister von Ligornetto hervorgeht.

71 **Christian Schiefer (1896–1998)**
*Aufrichtung des Denkmals «Die Opfer
der Arbeit» von Vincenzo Vela
[Giuseppe Motta], 1. Juni 1932*
Silbergelatineabzug
ASTi, Bellinzona, Fonds Christian Schiefer, 8.155

Anlässlich des 50-jährigen Jubiläums des Gottharddurchstichs wurde am 1. Juni 1932 auf dem Bahnhofplatz von Airolo die zweite Bronzeguss-Version des Reliefs eingeweiht, die im Auftrag der Direktion der Schweizerischen Bundesbahnen von der Giesserei Mario Pastori in Carouge angefertigt worden war. Die feierliche Zeremonie fand in Anwesenheit des aus Airolo stammenden Bundespräsidenten Giuseppe Motta und zahlreicher Persönlichkeiten aus dem In- und Ausland statt. Christian Schiefer, einer der ersten Fotojournalisten des Tessin, hielt die Feier mit der Kamera fest. Am Festumzug nahmen neben Veteranen des Tunnelbaus in einem realitätsfernen folkloristischen Auftritt auch einige Darsteller in Bergmannskostümen teil.

72 *1882 Die Opfer der Arbeit 1932*
Bronzeplakette, gegossen in der Giesserei
Mario Pastori, Carouge-Genf, anlässlich
des 50. Jahrestags des Tunnelbaus, 1932
Bronze und Holz
Sammlung Marco Della Casa, San Pietro

73 **Christian Schiefer (1896–1998)**
*Einweihung des Denkmals «Die Opfer der
Arbeit» [Darsteller in Bergmannskostümen],
1. Juni 1932*
Fotoabzug
ASTi, Bellinzona, Fonds Christian Schiefer, 9.10

74 **Christian Schiefer (1896–1998)**
Die Opfer der Arbeit, um 1932
Postkarte
ASTi, Bellinzona, Fonds Christian Schiefer, 6.18

75 *Der Präsident der Italienischen Republik,
Giorgio Napolitano, weihet die Replik von
Vincenzo Velas «Opfer der Arbeit» ein, Rom,
Palazzo dell'Istituto Nazionale per
l'Assicurazione contro gli Infortuni sul
Lavoro (INAIL), Piazza Giulio Pastore,
1. Mai 2008*
Archivio storico della Presidenza della Repubblica, Rom

Am 1. Mai 2008 weihet der italienische Staatspräsident Giorgio Napolitano die dritte Ausführung des Meisterwerks von Vela ein, die bezeichnenderweise vor dem Sitz des Nationalen Versicherungsinstituts für Arbeitsunfälle in Rom aufgerichtet wird. Das Bronzerelief der Fonderia Artistica de Carli in Turin ist eine Replik des Originals aus der Sammlung der Galleria nazionale d'arte moderna e contemporanea in Rom. Das Denkmal erinnert nicht nur an die Opfer der Arbeit, sondern will auch zu konkreten Massnahmen zur Prävention von Arbeitsunfällen anregen.

Das Thema sind *Die Opfer der Arbeit* im Gotthardtunnel. Es war ein Thema, das mir im Kopf herumswirrte, und die Ausstellung in Zürich überzeugte mich, es umzusetzen, da es mir zur Eröffnung dieser grossen Route geeignet schien. Ich hoffte auf einen Auftrag der Gotthardbahn-Gesellschaft für die Ausführung in Bronze, da es sich um ein Werk handelt, das mir gut gelungen scheint, und um all der armen Opfer zu gedenken, die für das Wohl der Menschheit ihr Leben gaben. Doch, lieber Correnti, dazu ist es nicht gekommen und mein Relief mit fünf überlebensgrossen Figuren ist bereits in mein Atelier in Ligornetto zurückgekehrt.

Vincenzo Vela, aus einem Brief vom November 1883 an Cesare Correnti
 (MRMi, Archivio Correnti, Korrespondenz)

Geprägt von liberalen Prinzipien habe ich stets den Arbeiter und die unterdrückten Klassen bewundert und die Märtyrer der Arbeit verehrt, die ihr Leben riskieren, doch ohne Fanatismus und Ekstase, wie sie der Krieg hervorruft, sondern als ruhige Soldaten der Arbeit, einzig um ihre Pflicht zu erfüllen und als ehrbare Menschen zu leben. In diesen Zeiten, in denen Millionen an Königsdenkmäler verschwendet werden, in denen man zahlreiche Monumente für die Mächtigen, die Reichen errichtet, [...] schien es mir eine Pflicht, an die Märtyrer der Arbeit zu erinnern. Ich habe dieses Werk ohne Auftrag oder Anregung von jemandem geschaffen, [...] nicht zu meinem eigenen Vorteil, sondern weil es mich glücklich machen würde, meine Sicht der Dinge, von der ich glaube, dass sie die Meinung der leidenden Menschheit vertritt, in Bronze verewigt zu sehen, am italienischen Eingang eines der grössten Werke der Wissenschaft und Arbeit, des Gotthardtunnels.

Vincenzo Vela, aus einem Brief vom November 1886 an Carlo Baravalle
 (BAR, Fonds Vincenzo Vela)

Das Hochrelief *Die Opfer der Arbeit*, ein Meisterwerk der Reifephase Vincenzo Velas, stellt einen Höhepunkt seiner erfolgreichen künstlerischen Laufbahn dar.

In einem Brief an Carlo Baravalle aus dem Jahr 1886 erklärte der Bildhauer, er habe das Werk völlig eigenständig geschaffen, ohne «Auftrag oder Anregung von jemandem». Die Idee dazu schöpfte Vela aus dem Zeitgeschehen: 1882 wurden die zehn Jahre dauernden Arbeiten des Gotthard-Durchstichs nach Plänen des Ingenieurs Favre abgeschlossen. Am gigantischen Unterfangen waren Tausende von Arbeitern, vor allem Italiener, beteiligt, die erschöpfenden Schichten ausgesetzt waren und deren Zahl durch Epidemien und Unfälle dezimiert wurde. Die Szene zeigt mehrere Bergleute, die einen leblosen, vielleicht bereits toten Kameraden auf einer Bahre tragen. Bereit, sich für das Gemeinwohl und den Fortschritt der Menschheit zu opfern, drücken diese «ruhigen Soldaten der Arbeit» in ihrem stillen Gang den Protest gegen die unmenschlichen Arbeitsbedingungen aus. Die dramatische, mittels einer betont kontrastreichen Modellierung erzielte Ausdruckskraft des Reliefs wird durch ein sorgfältiges kompositorisches Gleichgewicht ausbalanciert, das an die klassische Kunst und die religiöse Ikonographie erinnert.

Mit diesem Denkmal, das als eines der ersten überhaupt der Arbeiterklasse gewidmet ist, gibt Vela seinem tief empfundenen Bedürfnis Ausdruck, den «Märtyrern der Arbeit [die Ehre zu erweisen], die ihr Leben riskieren, um Ihre Pflicht zu erfüllen». Eine Mahnung, die fast 150 Jahre später nichts von ihrem universellen Wert verloren hat.

Abkürzungen

ASTi: Archivio di Stato del Cantone Ticino
 BAR: Schweizerisches Bundesarchiv
 MRMi: Museo del Risorgimento, Mailand
 MVV: Museo Vincenzo Vela

AGENDA

Öffentliche Führungen

Sonntag

10. Mai 2026

11.00 Uhr

Geführte Besichtigung mit Antonia Nessi,
Leiterin und Kuratorin der Ausstellung

Sonntag

17. Mai 2026

11.00 Uhr

Internationaler Museumstag

Sonntag

14. Juni 2026

11.00 Uhr

Geführte Besichtigung mit Anita Guglielmetti,
wissenschaftliche Mitarbeiterin

Sonntag

4. Oktober 2026

15.30 Uhr

Geführte Besichtigung mit Pier Giorgio De Pinto,
Künstler

Sonntag

15. November 2026

11.00 Uhr

Geführte Besichtigung mit Rebecca Maspoli,
Kunsthistorikerin

Führungen im Eintrittspreis inbegriffen

Anmeldung erwünscht: booking.vela@bak.admin.ch

«Con altri sguardi»

Sonntag

6. September 2026

11.00 Uhr

Austausch über die Ausstellung mit Orazio Martinetti,
Historiker und Journalist, und Gianmarco
Talamona, Leiter der Fotografieabteilung des
Staatsarchivs des Kantons Tessin

Sonntag

25. Oktober 2026

11.00 Uhr

Austausch über die Ausstellung mit
Nelly Valsangiacomo, Ordentliche Professorin für
Zeitgeschichte an der Universität Lausanne, und
Antonia Nessi

MUSEO VINCENZO VELA

Museo Vincenzo Vela
Via Lorenzo Vela 6
6853 Ligornetto
+41 58 481 30 44
museo.vela@bak.admin.ch

www.museo-vela.ch
facebook: museovincenzovela
instagram: museovincenzovela

Öffnungszeiten

Von Dienstag bis Freitag
10.00–17.00 Uhr
Samstag, Sonntag und Feiertage
10.00–18.00 Uhr
Montags geschlossen

Besondere Öffnungszeiten

1. Mai
14. Mai, Auffahrt
25. Mai, Pfingstmontag
4. Juni, Fronleichnam
1., 15. August
1. November
8., 26. Dezember
6. Januar

Geschlossen

24., 25., 26. Dezember
1. Januar

Reservationen

booking.vela@bak.admin.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'interno DFI
Ufficio federale della cultura UFC