

LES VICTIMES DU TRAVAIL

26.04.2026–10.01.2027

Museo Vincenzo Vela

Ligornetto

FR

LES VICTIMES DU TRAVAIL

Un focus

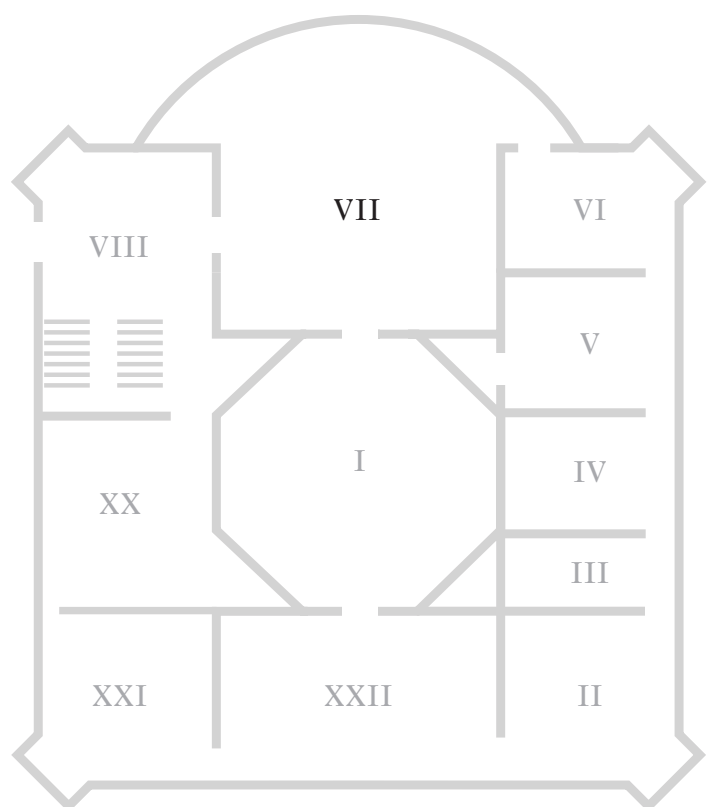
Textes: Anita Guglielmetti, Giampaolo Baragiola

Traduction: Scriptum

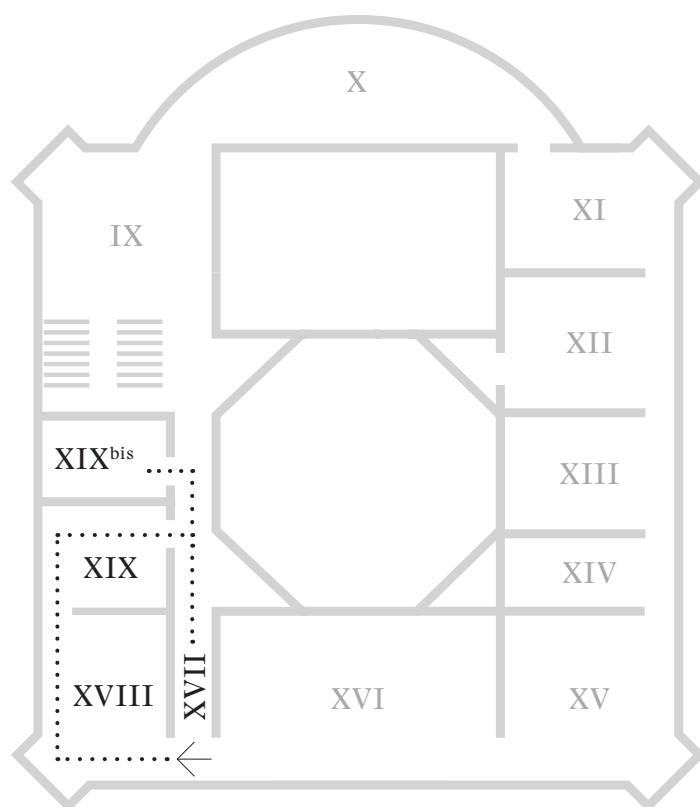
Dans le cadre de l'exposition de Bertille Bak et en dialogue avec le regard que l'artiste porte sur le monde du travail contemporain, le musée propose une mise en lumière des *Victimes du travail* (1882-83), l'œuvre maîtresse de la maturité artistique de Vincenzo Vela. Ce haut-relief marque le passage du sculpteur tessinois vers un vérisme d'inspiration sociale et une approche civique attentive aux « principes libéraux » et aux valeurs progressistes. À la manière d'un voyage du sud au nord, l'exposition suit le tracé du *Gotthardbahn*, retrouvant les paysages évocateurs capturés entre 1881 et 1882 par l'atelier photographique d'Adolphe Braun de Dornach. Le choix des vues tirées de ce précieux album révèle l'envergure de l'entreprise et sa forte portée symbolique.

Derrière ce récit se cache pourtant la dure réalité des ouvriers qui œuvrèrent à la construction de la voie ferrée, soumis à des conditions de travail extrêmes et victimes de maladies et d'accidents. Leur existence est restituée ici à travers quelques traces matérielles et des témoignages photographiques issus de prestigieuses collections publiques et privées.

Dans ce haut-relief, Vincenzo Vela rend un hommage poignant à ces « calmes soldats du travail », dont la force expressive et l'authenticité restent intactes. Des dessins, des esquisses, des photographies et des documents d'archives retracent la genèse et la destinée de ce monument, exposé au rez-de-chaussée du musée et point d'orgue de l'exposition.



REZ-DE-CHAUSSÉE



PREMIÈRE ÉTAGE

LA LIGNE FERROVIAIRE DU GOTHARD (GOTTHARDBAHN)

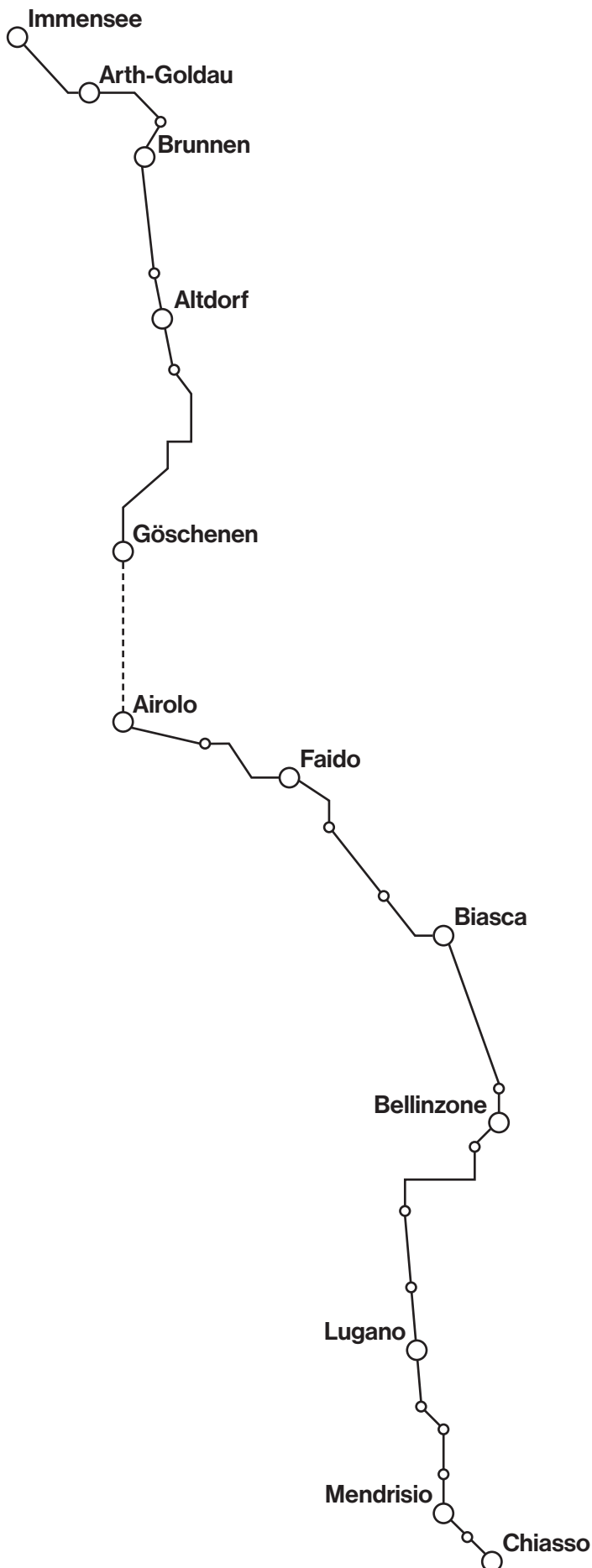
À partir du milieu du XIX^e siècle, la traversée ferroviaire des Alpes avait été au centre de débats animés entre les partisans des différents tracés, le choix ayant fini par se poser sur le Saint-Gothard, surtout grâce au soutien de l'Italie, du grand-duché de Bade et du royaume de Wurtemberg. Ainsi, en 1869, la Suisse et l'Italie signèrent la convention du Gothard, rejointes deux ans plus tard par l'Empire allemand. L'Union du Gothard, présidée par Alfred Escher, l'entrepreneur zurichois pionnier du chemin de fer, fut l'artisan de la ligne ferroviaire du Gothard. Malgré les difficultés techniques et financières, elle construisit un réseau de 273 km de voies ferrées. La réalisation du tunnel du Saint-Gothard et des lignes d'accès aux cantons d'Uri et du Tessin s'avéra particulièrement complexe.

La compagnie ferroviaire *Gotthardbahn*, dotée de locomotives performantes, de voitures de luxe avec bogies et de véhicules munis de freins automatiques, fut annexée aux Chemins de fer fédéraux suisses en 1909.

LE TUNNEL DU SAINT-GOTHARD RELIANT AIROLO À GÖSCHENEN (1872-82)

La construction du tunnel le plus long du monde, avec ses quelque 15 kilomètres, fut confiée à l'entreprise du Genevois Louis Favre. Ayant cru à des prévisions trop optimistes, vite démenties par des problèmes géologiques et géotechniques, Favre accepta un contrat léonin : un vrai désastre pour l'entreprise, à tel point qu'il fallut injecter un nouveau financement massif et opérer un ajustement partiel et temporaire de l'ensemble de l'axe transalpin.

Plus de 10 000 hommes à l'œuvre sur le chantier avaient été obligés de travailler et de vivre dans des conditions précaires, dans des lieux où les mesures de sécurité étaient insuffisantes. En 1873, au terme de plusieurs mois de creusement manuel, on avait utilisé des perforatrices à air comprimé pour pratiquer dans la roche les trous de mine dans la galerie de direction. Après l'explosion des charges de dynamite, les débris étaient évacués par wagonnets. Le même système devait permettre l'élargissement de la galerie, d'abord latéralement puis en profondeur jusqu'à atteindre le niveau de chaussée prévu.



ADOLPHE BRAUN (1812–1877) ENTREPRENEUR PHOTOGRAPHE

Photographe, dessinateur et entrepreneur français, Adolphe Braun naquit en 1812 à Besançon. En 1847, après une formation comme dessinateur sur étoffes et porcelaine, il ouvrit un atelier de dessin textile à Dornach, en Alsace. Peu à peu, il s'orienta vers la photographie et en 1854 il présenta à Paris et à Mulhouse ses *Fleurs photographiées*, un album comprenant plus de 300 sujets floraux principalement destinés à la reproduction sur étoffes. À partir de la fin des années 1850, il élargit son répertoire à d'autres motifs – des vues, des études d'animaux, des reproductions d'œuvres d'art, mais aussi les ravages de la guerre franco-prussienne – et mena son entreprise vers un succès international. Après sa mort, en 1877, ses fils Gaston et Henri poursuivent l'activité florissante, notamment à Paris. En 1883, Gaston signa avec le Louvre un contrat exclusif de trente ans pour la reproduction photographique d'œuvres d'art. L'entreprise resta active jusqu'au milieu du XX^e siècle.

L'ALBUM CONSACRÉ À LA LIGNE DU GOTHARD

Grâce à son grand esprit d'entreprise, Adolphe Braun avait deviné le potentiel du commerce photographique dès les années 1850 et compris que son développement allait de pair avec l'avancée du tourisme. C'est pourquoi il avait systématiquement ajouté dans son catalogue des images des principales attractions touristiques.

En 1881, la *Gotthardbahn* confia à la maison Ad. Braun & C.^{ie}, alors reprise par son fils Gaston, la mission de documenter la construction de la ligne. Le contrat précisait que trois collaborateurs pouvaient parcourir gratuitement, en deuxième classe, l'ensemble de l'itinéraire. Il indiquait également les sujets, la quantité et les dimensions des tirages, et mentionnait que l'entreprise aurait conservé les droits sur les clichés. L'album *Photographische Ansichten der Gotthardbahn* parut en juin 1882, à l'occasion de l'ouverture de la ligne ferroviaire. Cette galerie d'images particulièrement suggestive illustre, outre la grandeur de l'ouvrage, l'ampleur des interventions sur le paysage : témoignages d'une nouvelle époque vouée au progrès technico-industriel.

- 1 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le pont de Robasacco, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzzone - Fototeca, Album/4.G26
 - 2 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le viaduc de Pianturino (en construction), 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzzone - Fototeca, Album/4.G5
 - 3 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
La vallée du Tessin avec la gare de Biasca, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzzone - Fototeca, Album/4.G11
 - 4 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le pont ferroviaire sur la rivière Brenno avec vue sur la vallée de Blenio, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzzone - Fototeca, Album/4.G18
 - 5 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Pont ferroviaire sur le Tessin, avec vue sur Giornico, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzzone - Fototeca, Album/4.G12
 - 6 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le viaduc des Fontanelle, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzzone - Fototeca, Album/4.G24
 - 7 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Vue du tracé ferroviaire à la Biaschina, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzzone - Fototeca, Album/4.G65
- La complexité géomorphologique des lieux impose aux ingénieurs responsables des lignes d'accès au Saint-Gothard l'adoption de mesures spécifiques. Un système de rampes hélicoïdales permet de gagner de l'altitude dans des espaces relativement restreints, comme la Biaschina et, plus au nord, les gorges du Piottino et le site de Wassen. C'est dans son parcours en montagne que la ligne du *Gotthardbahn* imprime le plus profondément son empreinte sur le territoire : il faudra attendre des décennies avant que la nature ne parvienne à cicatriser les blessures qui lui ont été infligées.
- 8 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Faido, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzzone - Fototeca, Album/4.G17
 - 9 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Defilé de Stalvedro, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzzone - Fototeca, Album/4.G2

- 10 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Installations de chantier à Airolo, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-9906

Les installations des chantiers furent construites par l'entreprise Favre à proximité des entrées du tunnel. En plus des bureaux techniques, des dépôts, des ateliers mécaniques et des salles des compresseurs, on construisit aussi les villages ouvriers, avec des dortoirs, des cantines et une infirmerie. La proximité des cours d'eau était indispensable car ils fournissaient l'énergie hydraulique nécessaire à la production d'air comprimé.

- 11 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
La gare de Göschenen, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G3

- 12 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Installations de chantier à Göschenen, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G16

- 13 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Compresseurs, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G15

Dans la salle des compresseurs on produisait, au moyen de turbines, l'air comprimé destiné à divers usages, notamment l'alimentation des perforatrices. L'air était stocké dans des réservoirs, puis acheminé dans le tunnel à travers des conduites prévues à cet effet.

→ VITRINE

- 14 **Edo Borelli, Airolo (*1946)**
Ouvriers devant le portail sud du Gothard à Airolo, vers 1872–73
copie, tirage photographique, noir et blanc
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-67247

Le percement du Saint-Gothard mobilisa des milliers de mineurs, de manœuvres et de maçons, principalement italiens. L'accroissement vertigineux de la population d'Airolo et de Göschenen engendra non seulement des tensions sociales mais aussi des spéculations immobilières. Les maisons ouvrières construites par l'entreprise Favre étaient insuffisantes pour loger l'ensemble des travailleurs. Nombre d'entre eux avaient dû s'adresser à des particuliers, qui leur louaient des logements cependant totalement inadaptés et insalubres. Le manque d'aération, les lits utilisés à rotation, les égouts à ciel ouvert et l'absence de toute règle d'hygiène favorisaient la propagation des maladies.

- 15 **Foto Aschwanden, Altdorf**
Entrée du tunnel du Gothard, en construction, sur le versant nord près de Göschenen, vers 1872–73
copie, tirage photographique, noir et blanc
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-59309

- 16 **Edo Borelli, Airolo (*1946)**
Ouvriers devant le portail sud du Gothard, 1882
copie, tirage photographique, noir et blanc
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-67248

- 17 **Photographie Gabler, Interlaken**
Ouvriers devant le portail sud du Gothard à Airolo, à côté d'une locomotive à réservoir d'air comprimé, vers 1875
copie, tirage photographique, noir et blanc
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-67249

- 18 **Foto Aschwanden, Altdorf**
Ouvriers devant le portail sud du Gothard, avec une petite locomotive à l'arrière-plan, vers 1882
copie, tirage photographique, noir et blanc
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-67246

- 19 **Photographe non identifié**
Foreuses montées sur affût pour le tunnel du Saint-Gothard, avec un ouvrier, à Airolo, 1872–82
épreuve sur papier albuminé montée sur carton photographique
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-42684

- 20 **Johann Adam Gabler (1833–1888)**
Locomotive utilisée pendant les travaux de percement du tunnel, avec wagon-réservoir d'air comprimé pour les foreuses, devant le portail nord du tunnel du Gothard à Göschenen, vers 1873–82
épreuve sur papier albuminé montée sur carton photographique
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-42685

- 21 **Photographe non identifié**
Locomotive à air comprimé Gotthard 2/2 n° 6 et wagon-réservoir d'air comprimé du chemin de fer du Gothard, vers 1875–76
épreuve sur papier albuminé montée sur carton
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-56580

- 22 **Fotografia A. Brunel, Bellinzona**
Locomotive à air comprimé 2/2 utilisée pour la construction du tunnel du Gothard tirant un wagon à réservoir d'air comprimé et un train de matériel sur les rails avec des employés, 1872–82
copie, tirage photographique, noir et blanc
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-56906

23 **Giovanni Pedretti (1822–1902)**
Premier train qui a traversé le tunnel du Gothard avec des ouvriers à Airolo,
1^{er} novembre 1881
épreuve sur papier albuminé montée sur carton photographique
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-42691

Giovanni Pedretti, de Pollegio, fait partie des pionniers de la photographie au Tessin. Actif pendant plusieurs années à Airolo, il immortalise en 1881 cet événement mémorable. Le « train de plaisance » mettra 50 minutes pour traverser le tunnel : un passage qui s'effectuera sans le moindre incident, avec une température de 24 degrés dans la partie médiane, comme le précisent les chroniques de l'époque.

24 **Angelo Monotti (1835–1915)**
Arrivée du premier train de la ligne du Gothard à la gare de Bellinzona,
23 mai 1882
tirage gélatino-argentique
ASTi, Bellinzona, Fonds Angelo Monotti, S/7.16

Le chroniqueur de la *Gazzetta Ticinese* qui suivit en mai 1882 les célébrations solennelles pour l'inauguration de la ligne ferroviaire du Gothard avait décrit l'arrivée festive du train à Bellinzona en ces termes : « [...] le convoi a été salué par un canon tonnant depuis les remparts du château de Saint-Michel. Il a été accueilli à la gare sous les applaudissements du gouvernement cantonal, de la municipalité, des associations locales venues avec sept drapeaux, de la société philharmonique et d'une foule immense. »

25 **Photographe non identifié**
Entrée du tunnel du Gothard près d'Airolo avec des ouvriers, vers 1880–82
épreuve sur papier albuminé montée sur carton photographique
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-42687

→ SALLE XIX

26 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le pont sur le torrent Rohrbach, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G8

27 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le pont de Stralloch, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G44

28 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le pont central et le pont inférieur sur la Meienreuss, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G9

29 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le tracé ferroviaire à Wassen, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G4

30 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Passerelle provisoire sur la Reuss près de Meitschlingen, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G30

31 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le pont sur le torrent Chärstelenbach (à travaux finis), 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G31

32 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Sisikon, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G46

33 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Vue à la sortie du tunnel du Gütsch, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G10

34 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le tunnel de Mythenstein (lac des Quatre-Cantons), 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G7

35 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Le pont sur la rivière Muota à travaux finis, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G29

36 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
La ligne ferroviaire près de Goldau, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G36

37 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Lucerne, 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTi, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G42

38 *Lampe de mineur, 1860–87*
cuivre et fer
 Musée Suisse des Transports, Lucerne – VHS-10138
Inscription: monogramme G. S.

La lampe porte le monogramme de l'ingénieur français Gustave Seguin, chef d'atelier à Airolo. Fort de l'expérience acquise lors du percement du Mont-Cenis, Seguin avait mis au point un nouveau type de perforatrice à percussion, contribuant de manière déterminante à l'avancée des travaux.

Dans l'obscurité du tunnel, la seule source de lumière provenait des lampes à huile. Elles étaient en métal et fournissaient de la lumière pendant environ dix heures. Munies d'un long manche se terminant par un crochet ou une pointe en forme de marteau, elles pouvaient être fixées aux armatures ou à la roche. Cet éclairage qui venait d'en haut facilitait les inspections des ingénieurs, ainsi que les travaux de creusement et de consolidation effectués par les ouvriers. Les lampes, compagnes de travail inséparables des mineurs, n'étaient toutefois pas fournies gratuitement : aux 5 francs qu'elles leur coûtaient, il fallait ajouter 30 centimes par jour pour l'huile.

39 *Moulage d'après nature d'une main droite d'homme, vers 1882*
plâtre
 MVV - Ve335

40 *Moulage d'après nature d'une main droite d'homme, vers 1882*
plâtre
 MVV - Ve333

Cette main, qui porte les rugosités d'un dur labeur, a servi de modèle à Vincenzo Vela pour réaliser la main du mineur inanimé gisant sur la civière. Le bras abandonné, symboliquement très chargé, évoque l'iconographie gréco-romaine du transport de Méléagre ou encore la Déposition du Christ. Des recherches récentes ont permis d'identifier d'autres moulages de mains liés à la genèse de ce haut-relief.

41 *Moulage d'après nature d'une main droite d'homme, vers 1882*
plâtre
 MVV - Ve329

42 **Vincenzo Vela (1820–1891)**
Étude pour « Les Victimes du travail », 1882
crayon sur papier
 MVV - Ve1200R
En bas à droite : « Victimes du travail / première esquisse de Vincenzo Vela / donnée à l'élève Gottardo Induni »

Dans cette étude déjà, où Vincenzo Vela traduit sa toute première idée du monument, les éléments clés de la composition sont mis en place. Vela fera don de cette esquisse au sculpteur Gottardo Induni (1858-1918) de Ligornetto, son élève et ami de la famille. En 1883, Induni suivra avec Spartaco Vela le positionnement du relief à l'Exposition nationale de Zurich et il collaborera également à la réalisation d'une statue monumentale en plâtre de l'*Helvétie* pour le Tir fédéral de Lugano. Induni réalisera avec d'autres élèves le monument funéraire de Vincenzo Vela au cimetière de Ligornetto, selon le projet de Augusto Guidini.

43 **Vincenzo Vela (1820–1891)**
Projet pour un « Monument à Louis Favre », vers 1882
crayon sur papier
 MVV - Ve1162

Dans cette étude, Vela ajoute au relief le buste de l'ingénieur genevois. Comparé au modèle du monument à Favre publié sous forme d'élaboration graphique dans le *Journal de l'Exposition Suisse* de 1883 (n° 47), le relief est surmonté d'un fronton triangulaire portant les armoiries des nations qui ont financé le tunnel, un élément que l'on retrouve aussi dans la maquette en plâtre du monument à Favre (n° 44). Le portrait en demi-buste de Louis Favre est placé sur une simple base carrée.

- 44 Vincenzo Vela (1820–1891)**
Projet pour un monument à l'ingénieur Louis Favre. « Les Victimes du travail », 1882–90
plâtre polychrome
MVV - Ve109

Dans la version plastique du projet, le modèle à échelle réduite des *Les Victimes du travail*, est placé dans un édicule surmonté d'un fronton portant les armoiries de l'Italie, de la Suisse et de l'Allemagne. La base, moulurée, est ornée de trophées d'outils et d'instruments de mesure ayant servi au percement du tunnel, parmi lesquels on reconnaît le théodolite. Le buste de Favre est placé sur un élément en saillie au centre de la base et, selon la tradition héraldique, entouré de feuilles de laurier et de chêne.

- 45 Augusto Guidini (1853–1928), attr.**
Projet pour le cadre de la fonte en bronze des « Victimes du travail », s. d.
crayon et aquarelle sur papier
MVV - Ve3001

Le projet est attribué à l'architecte Augusto Guidini, contemporain de Spartaco Vela, ami de la famille et grand admirateur de Vincenzo Vela. Le relief en bronze se donne à voir en élévation frontale et en profil latéral, dans un encadrement original et rustique en bois et métal qui évoque les traverses de chemin de fer.

- 46 Luigi Piffaretti (1861–1900), attr.**
d'après Vincenzo Vela
Les Victimes du travail, début des années 1890
plâtre
Museo d'arte della Svizzera italiana, Lugano. Collezione Città di Lugano

En 1938, la Fondation Caccia achète le relief pour la collection du Musée civique des beaux-arts de Lugano, ainsi que d'autres œuvres provenant du legs du sculpteur Luigi Piffaretti. Ce dernier, arrière-neveu et collaborateur de Vincenzo Vela, participe en 1893 à la réalisation du monument funéraire de Vela à Ligornetto. Deux ans plus tard, il lui rend un nouvel hommage en réalisant un buste en marbre, conservé au Palazzo Turconi à Mendrisio (ancien hôpital cantonal et siège actuel de l'Académie d'architecture), qui représente le maître tenant dans sa main droite une plaquette en bronze, aujourd'hui perdue, représentant les *Victimes du travail*. L'hypothèse attribuant à Piffaretti le petit relief en plâtre repose sur sa provenance et sur sa fidélité au modèle original de Vela, autant d'éléments qui inciteraient à y voir une copie, peut-être utilisée pour la fonte du bronze du monument à Vela, à Mendrisio.

→ VITRINE

- 47 Antonio Bonamore (1845–1907)**
Les Victimes du travail.
Modèle pour un monument à Favre.
De Vincenzo Vela
xylographie tirée du Journal officiel illustré de l'Exposition suisse, 1883
(reproduction)

En 1883, à l'occasion de l'Exposition nationale suisse à Zurich, Vincenzo Vela présente pour la première fois au public le haut-relief à la mémoire des victimes du Gothard. L'œuvre reçoit des commentaires enthousiastes qui mettent en avant la force de son impact et sa dimension « dantesque ». Dans le *Journal de l'Exposition*, Johann Jakob Hardmeyer Jenny, membre du Comité organisateur, publie l'élaboration graphique d'un *Modèle de monument à Favre* de Vela, dans lequel le haut-relief est accompagné d'un buste commémoratif de l'ingénieur genevois.

En mai 1890, le graveur Francis Chomel (1833-1895) écrit à Vincenzo Vela, au nom du comité chargé de la réalisation d'un monument à la mémoire de Louis Favre qui doit être érigé à Chêne-Bourg, village natal de l'ingénieur. Il propose à l'artiste d'insérer dans le monument le relief des *Victimes du travail*. Sa lettre laisse penser qu'il a mal compris le sujet de l'œuvre et qu'il l'a interprétée comme une « frise de la mort de Favre ».

L'artiste apprécie l'idée mais pose comme condition de pouvoir suivre personnellement, pour 40 000 liras, la fonte en bronze. Il demande également à être informé de la composition générale du monument. La réponse de Chomel n'est pas connue. Toutefois, la proposition de Vela n'aura pas de suite et le monument de Chêne-Bourg sera achevé en 1893 par le sculpteur français Emile Placide Lambert.

- 48 Photographe non identifié**
Portrait de Louis Favre, vers 1860
épreuve sur papier albuminé
MVV - Ve6841

Soucieux de rester fidèle à la réalité, Vincenzo Vela se servait parfois de photographies pour réaliser ses portraits. C'est le cas du portrait de Louis Favre, conservé dans la collection du musée, dont il s'est inspiré pour le demi-buste qui figure dans les études préparatoires du *Monument à l'ingénieur Louis Favre*.

Né à Chêne-Bourg dans une famille d'origine modeste, charpentier de formation et ingénieur autodidacte, l'entrepreneur genevois Louis Favre est l'archétype du *self-made man*. En 1871, fort de l'expérience acquise sur différents chantiers ferroviaires en France, il remporte le marché pour la réalisation du tunnel du Saint-Gothard. Mais des problèmes géotechniques doublés d'une mauvaise organisation l'empêchent de respecter les délais, par ailleurs draconiens, du contrat qui en prévoyait l'achèvement huit ans après son commencement en 1872. Le 19 juillet 1879, accablé par les difficultés financières, Favre meurt dans le tunnel. Les travaux se terminent quelques mois plus tard et la ligne est inaugurée en 1882.

La figure de Louis Favre, admirée dans la mémoire collective pour son génie pionnier, a acquis une dimension héroïque, presque hagiographique ; une renommée toutefois assombrie, comme l'historiographie moderne le montre, par de nombreuses négligences et une gestion de l'entreprise indifférente aux conditions de travail et de logement catastrophiques des ouvriers du tunnel.

49 **Photographe non identifié**
Travailleurs en pose (ouvriers du tunnel du Saint-Gothard), vers 1872–80
épreuve sur papier albuminé
MVV - Ve6524

Peut-être réalisé par un studio photographique d'Airolo, ce tirage à l'albumine témoigne de l'intérêt de Vincenzo Vela pour les représentants des classes les plus modestes. L'image ne présente aucun lien direct avec le haut-relief des *Victimes du travail* mais il est possible qu'elle ait été une source d'inspiration pour le sculpteur.

50 **Vincenzo Vela (1820–1891)**
Buste d'Agostino Casanova, vers 1887
terre cuite
MVV - Ve547
Donation Famille Casanova, Ligornetto, 1983

Le portrait d'Agostino Casanova fait partie des rares bustes en terre cuite de la collection du Museo Vincenzo Vela. L'œuvre revêt une importance particulière car, comme il est précisé dans l'acte de donation, Casanova avait servi de modèle pour le porteur représenté à gauche dans le haut-relief. À l'origine, le buste avait été placé sur la tombe familiale au cimetière de Ligornetto puis, après la donation, il a été remplacé par une reproduction en bronze. Le portrait se distingue par la vivacité de son modelé, typique des dix dernières années d'activité de Vela.

51 **Antonio Nesi (1834–1907)**
Construction du tunnel ferroviaire de Coldrerio, 1874
épreuve sur papier albuminé
MVV - Ve6206

Les trois premières lignes ferroviaires du canton du Tessin (Lugano-Chiasso, Biasca-Bellinzona, Bellinzona-Locarno), réalisées en un temps record mais au prix d'énormes sacrifices, furent en quelque sorte propédeutiques à l'imposante entreprise du passage du Saint-Gothard. Bien que construites en terrain plat, les caractéristiques géomorphologiques du sol avaient été la source d'importantes inquiétudes et difficultés pour les architectes, pour les ingénieurs et surtout pour les ouvriers et les mineurs, soumis quotidiennement à des rythmes de travail épuisants, à des situations dangereuses et à des environnements insalubres. Des devis approximatifs, des coûts sous-estimés et des contrats léonins contribuèrent en outre à aggraver la situation. La ligne Lugano-Chiasso fut inaugurée le 6 décembre 1874. Le percement des tunnels de Paradiso, Bissone et Maroggia s'avéra particulièrement compliqué ; le 14 février 1874, un grave accident s'y produisit, dû à l'explosion d'une caisse de dynamite, qui provoqua la mort de quatre ouvriers.

- 52 **Antonio Nessi (1834–1907)**
Travaux à la tranchée de Coldrerio, 1873-74
épreuve sur papier albuminé
MVV - Ve6406

Le creusement du tunnel ferroviaire près de Coldrerio fut extrêmement difficile en raison de l'instabilité de la composition géologique. En effet, le terrain sablonneux et la présence de couches marneuses provoquèrent des infiltrations d'eau continues ainsi que des éboulements. Le projet initial fut donc revu à la baisse et la longueur du tunnel réduite de 475 à 96 mètres. Pour ce faire, il fallut toutefois creuser une longue tranchée de 22-25 mètres de profondeur. Ce travail colossal et exténuant fut exécuté entièrement à la main, les ouvriers étant contraints de travailler jour et nuit pendant des mois.

- 53 **Photographe non identifié**
Le déraillement survenu entre Balerna et Coldrerio le 8 avril 1879, 1879
épreuve sur papier albuminé
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.7

La tranchée de Coldrerio fut le théâtre d'un accident spectaculaire qui, heureusement, ne causa que des dégâts matériels : le 8 avril 1879, un train de voyageurs fut surpris par un glissement de terrain et un affaissement soudain de la plateforme ferroviaire fit dérailler la locomotive et le tender qui se renversèrent sur le bas-côté.

- 54 **Photographe non identifié**
Le déraillement survenu entre Balerna et Coldrerio le 8 avril 1879, 1879
épreuve sur papier albuminé
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.6

- 55 **Photographe non identifié**
Le site du déraillement survenu entre Balerna et Coldrerio, le 8 avril 1879, 1879
épreuve sur papier albuminé
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.8

- 56 **Photographe non identifié**
Le déraillement survenu entre Balerna et Coldrerio le 8 avril 1879, 1879
épreuve sur papier albuminé
ASTI, Bellinzona - Fototeca/13.9

- 57 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Entrée du tunnel à Göschenen (avant la fin des travaux), 1881–82
épreuve sur papier albuminé
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-9902

- 58 **Ad. Braun & C.^{ie}, Dornach**
Entrée du tunnel à Airolo (avant la fin des travaux), 1881–82
épreuve sur papier albuminé
ASTI, Bellinzona - Fototeca, Album/4.G1

→ VITRINE

- 59 **Les troubles ouvriers de Göschenen, à l'entrée du tunnel du Saint-Gothard. D'après un croquis de l'ingénieur Georg Specht**
Dans: *Illustrirte Zeitung*, 21 août 1875
Musée Suisse des Transports, Lucerne - VA-43920

Les conditions de travail extrêmement pénibles, l'insalubrité des logements, les revendications salariales et un profond malaise social avaient alimenté les tensions entre les ouvriers, l'entreprise Favre et la population locale. La mauvaise ventilation du tunnel donnait lieu à des plaintes fréquentes. Le 27 juillet 1875, après un énième tir de mine, un groupe de mineurs refusa de reprendre le travail. La protestation rassembla près d'un millier d'ouvriers et, à leur demande pour de meilleures conditions dans le tunnel, s'ajoutèrent des revendications salariales.

Le lendemain, sous la pression de l'entreprise Favre, les autorités locales tentèrent de rétablir l'ordre en envoyant un corps armé plutôt hétérogène, que les grévistes accueillirent à coups de pierre. Les affrontements se poursuivant, la milice ouvrit le feu. Le bilan fut lourd : on comptait quatre ouvriers tués et de nombreux blessés.

Le commissaire fédéral Hans Hold, chargé de faire la lumière sur les faits, constata que les conditions de travail et de vie étaient intolérables. Toutefois ses propositions d'amélioration restèrent pour la plupart lettre morte.

- 60 **Rapport de M. le Commissaire fédéral Hold sur les troubles qui ont eu lieu à Göschenen le 27 et le 28 juillet 1875**
AFS, Berne, E53#1000/893#444*

Pour comprendre les causes de la grève des 27 et 28 juillet 1875, le Conseil fédéral nomma un commissaire spécial : Hans Hold, juriste et conseiller aux États grison. Hold rédigea deux rapports, l'un officiel et publié, et l'autre, secret, dans lesquels il reconstruisait les événements, en analysait les causes et recommandait certaines mesures destinées à améliorer les conditions des ouvriers. Les deux textes diffèrent par le ton avec lequel les faits sont exposés et les responsabilités attribuées : l'un est modéré tandis que l'autre est beaucoup plus direct.

Le rapport officiel
Ce rapport, publié le 17 novembre 1875 dans la *Feuille fédérale*, avait pour objectif premier d'éviter les scandales et de préserver la réputation du canton d'Uri et de la Suisse.

Hold y atténuait les faits les plus graves, tendait à protéger la communauté et les autorités locales face aux critiques de négligence et d'incompétence, et attribuait la plupart des responsabilités à l'entreprise Favre. Il considérait, d'une certaine manière, inévitable la dureté des conditions de travail et minimisait les tensions entre ouvriers italiens et autochtones. Même l'intervention d'un corps armé était jugée nécessaire et conforme à la loi.

Le rapport secret

Dans le rapport adressé au Conseil fédéral, Hold dénonçait des abus, de l'incompétence et des injustices. Il formulait des critiques aussi bien à l'égard de l'entreprise Favre qu'à l'égard des autorités de Göschenen, évoquant des crimes non élucidés, des coupables non poursuivis, des médecins et des ingénieurs défaillants, des magistrats souvent incapables, ainsi que des spéculateurs sans scrupules. Il soupçonnait en outre l'intervention de la milice d'avoir été sollicitée et financée par Favre lui-même. Parmi les mesures souhaitées, il mentionnait l'amélioration de l'aération dans le tunnel, une offre équitable des denrées alimentaires, la lutte contre la spéculation privée et l'institution d'une autorité externe capable de prévenir les conflits. Si le rapport officiel avait reçu un accueil tiède, l'autre, sciemment mis de côté, fut redécouvert plus d'un siècle plus tard par l'historien Konrad Kuoni. Ni l'un ni l'autre n'eurent aucun effet concret, comme le montrent les rapports ultérieurs commandés par le Conseil fédéral, notamment au médecin Jakob Laurenz Sonderegger.

61 **Récapitulation des accidents survenus sur les lignes du chemin de fer du Gothard à partir du commencement des travaux. Ligne: Tunnel du Gothard Côté Sud, novembre 1880**

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

Les accidents qui se produisirent durant la construction de la ligne du Saint-Gothard furent consignés dans des registres spéciaux, classés par tronçons. Le percement du tunnel exigea un lourd tribut en vies humaines : pas moins de 199 ouvriers y trouvèrent la mort, pour la plupart à la suite d'accidents avec les wagons, de chutes de pierres et d'une mauvaise utilisation de la dynamite. De nombreux autres travailleurs abandonnèrent le chantier à cause des maladies contractées. L'entreprise Favre et les autorités attribuaient la faute des accidents aux ouvriers ou à de la malchance, et accordaient plus d'importance à l'avancée des travaux qu'à l'adoption de mesures de sécurité efficaces. Les conjoints des victimes et les blessés recevaient une somme prélevée dans la caisse de secours, que les ouvriers alimentaient par une retenue de 3% sur leur salaire brut. L'indemnité était de 1 650 francs pour la perte d'une jambe, de 1 350 francs pour une main, de 5 000 francs pour la perte de la vue ; les veuves ayant trois ou quatre enfants recevaient 2 500 francs.

62 **Edoardo Perroncito**
La malattia dei minatori dal San Gottardo al Sempione. Una questione risolta
Turin, Carlo Pasta, 1910

MVV, Bibliothèque

Vers la fin des années 1870, une anémie grave et mystérieuse se répandit parmi les ouvriers du Gothard. N'étant plus aptes au travail, des centaines de mineurs durent retourner dans leur pays d'origine. Beaucoup d'entre eux, faute de traitements appropriés, trouvèrent la mort. À la demande du Gouvernement italien, le Conseil fédéral commanda une expertise au docteur Jacob Laurenz Sonderegger.

Son rapport fit état des conditions de travail désastreuses dans le tunnel, en mettant l'accent sur le manque d'hygiène, une ventilation insuffisante, des températures élevées et une forte humidité. L'origine de la maladie suscita d'abord des controverses. Les médecins Edoardo Perroncito à Turin et Ernesto Parona à Varèse démontrèrent que l'anémie était causée par un ver parasite : l'ankylostome duodénal. Le climat tropical qui régnait dans la galerie avait favorisé sa propagation endémique, par voie cutanée, à travers les excréments qui, en l'absence de wagons-latrines, se dispersaient dans le tunnel. Perroncito découvrit un remède efficace dans l'extrait éthéré de fougère mâle. Les thérapies et les méthodes de prévention élaborées par le parasitologue turinois permirent d'éviter la propagation de la maladie dans d'autres régions minières d'Europe. La confirmation la plus visible d'un tel succès fut que l'on n'enregistra aucun nouveau cas durant les travaux du percement du tunnel du Simplon (1898-1905).

Les ankylostomes sont des vers qui prolifèrent dans des milieux chauds et humides, en présence de matières organiques en décomposition. Les œufs qui se trouvent dans le sol et dans l'eau donnent naissance aux larves qui pénètrent le corps humain à travers la peau, généralement par les mains et les pieds. Les larves atteignent le cœur et les poumons via le système circulatoire. Elles passent ensuite dans les voies respiratoires en remontant le pharynx, puis parviennent à l'intestin grêle où elles se logent, se nourrissant du sang de l'hôte grâce à une bouche en forme de crochet.

63 **Bons d'achat de la Société du tunnel du Gothard**
reproductions photographiques

Collection Villi Hermann, Castelrotto

À Airolo et à Göschenen, les avances sur salaire étaient versées sous forme de bons à utiliser dans les magasins locaux. Ce système de paiement, avantageux pour l'entreprise Favre, suscitait le mécontentement des ouvriers qui auraient préféré recevoir de l'argent liquide.

En 1875, un mineur gagnait au maximum 4 francs par jour, un maçon environ 5. On déduisait du salaire journalier brut la contribution à la caisse de secours et les frais pour le matériel de travail ; un lit coûtait 50 centimes par jour et 1 kilo de pain jusqu'à 45 centimes. Les prix suivaient la moyenne suisse. Les journées de travail dans le tunnel étaient officiellement de huit heures, plus le trajet jusqu'au lieu de travail ; toutefois, d'après les témoignages recueillis, les journées étaient bien plus longues.

64 **Hugues Bovy (1841-1903)**
Aux ouvriers du tunnel du Gothard
Médaille commémorative des travaux du tunnel du Gothard, 29 février 1880
argent

Collection Marco Della Casa, San Pietro

65 **Jakob Hardmeyer**
Die Gotthardbahn, Zürich, Orell Füssli, 1882
Dédicace sur la page de titre:
«All'Egregio Signor Vincenzo Vela
a Ligornetto
L'Autore
G. Hardmeyer Jenny
Zurigo 20 maggio 1882»
MVV, Bibliothèque historique

66 **Peter Balzer (1855–1916), dessinateur**
Exposition nationale suisse, Zurich, 1883
Diplôme de participation attribué
à Vincenzo Vela, 1883
lithographie sur papier
Établissement Orell Füssli & C^{ie}. Zurich
MVV - Ve7434

67 **Carlo Baravalle**
I martiri del lavoro
Dans: *L'illustrazione italiana*, n.° 53,
26 décembre 1886, p. 485
(reproduction)

68 *L'illustrazione italiana*, n.° 53,
26 décembre 1886
MVV, Bibliothèque

69 **Alfredo De Giorgio (1861–1926)**
Le modèle en plâtre des « Victimes du travail »
à la fonderie Bastianelli de Rome, 1911
Dans: *Roma primo Novecento nelle immagini*
di Alfredo De Giorgio, Roma, Editalia, 1988.
(reproduction)

70 **Vincenzo Vela (1820–1891)**
Les Victimes du travail, 1895
bronze, fonte posthume
Rome, Galleria nazionale d'arte moderna e contemporanea, inv. 1357

L'œuvre de Vincenzo Vela, bien que saluée par la critique et le public, ne trouvera aucun commanditaire disposé à financer sa traduction en bronze. La première fonte, posthume, est réalisée avec l'autorisation de Spartaco Vela, à la demande du Gouvernement italien qui souhaite la destiner à la Galleria d'arte moderna de Rome. En décembre 1893, Giuseppe Massuero, conservateur de la Galerie, et le fondeur Bastianelli se rendent à Ligornetto pour rencontrer Spartaco Vela et convenir des modalités de la fonte. En juillet 1895, quelques jours après la mort de Spartaco, le bronze est installé à l'emplacement prévu, comme l'atteste un télégramme de condoléances adressé par le ministre Baccelli au maire de Ligornetto.

71 **Christian Schiefer (1896–1998)**
Pose du monument « Les Victimes du travail »
de Vincenzo Vela [Giuseppe Motta]
1^{er} juin 1932
tirage gélatino-argentique
ASTi, Bellinzzone, Fonds Christian Schiefer, 8.155

Le 1^{er} juin 1932, à l'occasion du cinquantième anniversaire du tunnel, la deuxième fonte en bronze du relief est inaugurée sur la place de la gare d'Airolo ; l'œuvre a été commanditée par la Direction des Chemins de fer fédéraux suisses à la fonderie de Mario Pastori à Carouge. La célébration solennelle se déroule en présence de Giuseppe Motta, conseiller fédéral d'Airolo et

président de la Confédération, ainsi que de nombreuses autorités, y compris étrangères. La cérémonie est captée par l'objectif du photographe Christian Schiefer, qui a été un des premiers photojournalistes actifs au Tessin. À côté des vétérans du Gothard, quelques figurants en costume de mineur participent au cortège festif, inconscients d'incarner une représentation folklorique très éloignée de la réalité des faits.

72 *1882 Le victimes du travail 1932*
plaque en bronze coulée par la Fonderie Mario Pastori, Carouge-Genève, à l'occasion du cinquantième anniversaire de la construction du tunnel, 1932
bronze et bois
Collection Marco Della Casa, San Pietro

73 **Christian Schiefer (1896–1998)**
Inauguration du Monument « Les victimes du travail » [figurants en costume de mineur],
1^{er} juin 1932
tirage photographique
ASTi, Bellinzzone, Fonds Christian Schiefer, 9.10

74 **Christian Schiefer (1896–1998)**
Les Victimes du travail, vers 1932
carte postale
ASTi, Bellinzzone, Fonds Christian Schiefer, 6.18

75 *Le président de la République italienne, Giorgio Napolitano, inaugure la réplique des « Victimes du travail » de Vincenzo Vela, Rome, Istituto Nazionale per l'Assicurazione contro gli Infortuni sul Lavoro (INAIL), piazza Giulio Pastore, 1^{er} mai 2008*
Archives historiques de la Présidence de la République, Rome

Le 1^{er} mai 2008, le président italien Giorgio Napolitano inaugure la troisième fonte du chef-d'œuvre de Vela, qui est placée symboliquement devant le siège romain de l'institut national d'assurance contre les accidents du travail. Réalisé par la fonderie artistique Carli de Turin, le bronze est une réplique de celui qui est conservé dans la collection de la Galleria nazionale d'arte moderna e contemporanea de Rome. Le monument entend rendre hommage à la mémoire des victimes du travail mais aussi promouvoir une action concrète de prévention des accidents professionnels.

Le sujet sont *Les Victimes du travail* dans le tunnel du Gothard. C'est un sujet que j'avais en tête depuis un certain temps et l'exposition de Zurich m'a décidé à le traduire car il m'a semblé avoir sa place dans l'évocation de l'ouverture de cette importante voie de passage. J'espérais obtenir de la Société du Gothard l'exécution en bronze de mon œuvre, que je trouve plutôt réussie, et rappeler les pauvres victimes qui se sont sacrifiées pour le bien de l'humanité mais, mon cher Correnti, ça s'est mal passé et mon bas-relief avec ses cinq personnages plus grands que nature est déjà revenu dans mon atelier à Ligornetto.

Vincenzo Vela, tiré d'une lettre de novembre 1883 à Cesare Correnti
 (MRMi, Archivio Correnti, Carteggio)

Formé aux principes libéraux, j'ai toujours admiré l'ouvrier, les classes opprimées, j'ai toujours eu de l'estime pour les martyrs du travail, ceux qui risquent leur vie sans le fanatisme ni l'exaltation que la guerre engendre mais, en calmes soldats du travail, uniquement pour accomplir leur devoir, pour vivre en hommes honorables. En ces temps où l'on dépense des millions pour les monuments aux rois, où l'on élève tant de mémoriaux aux puissants, aux riches, [...] il m'a semblé de mon devoir de rappeler les martyrs du travail. J'ai réalisé cette œuvre sans en avoir reçu ni la commande ni l'idée de personne, [...] non pour mon profit, mais parce que je serais heureux de voir ma pensée, celle de l'humanité souffrante, éternisée dans le bronze à l'entrée côté italien de l'une des plus grandes œuvres de la science et du travail que le tunnel du Gothard représente.

Vincenzo Vela, tiré d'une lettre de novembre 1886 à Carlo Baravalle
 (AFS, Fondo Vincenzo Vela)

Le haut-relief des *Victimes du travail* est un chef-d'œuvre de la maturité de Vincenzo Vela et l'un des points d'orgue de sa riche carrière d'artiste. Dans une lettre de 1886 à Carlo Baravalle, le sculpteur précisait avoir réalisé l'œuvre en toute autonomie, sans en avoir reçu « ni la commande ni l'idée de personne ». Pour le choix du sujet, il s'était inspiré de l'actualité de son époque : 1882 avait été l'année de la fin des travaux du tunnel ferroviaire du Saint-Gothard, commencés dix ans plus tôt selon les plans de l'ingénieur Favre. Cette entreprise titanique avait mobilisé des milliers d'ouvriers, surtout italiens, soumis à des journées épuisantes et décimés par des épidémies et des accidents.

La scène représente des mineurs portant sur une civière un de leurs compagnons inanimé, déjà mort peut-être. Ces « calmes soldats du travail » prêts à se sacrifier pour le bien commun et le progrès de l'humanité dénoncent, dans leur marche silencieuse, des conditions de travail inhumaines. L'intensité dramatique du relief, rendue par un modelé fortement contrasté, est compensée par l'équilibre de la composition mêlant art classique et iconographie religieuse.

Avec ce monument, l'un des premiers consacrés à la classe ouvrière, Vela exprime son besoin profond de rendre hommage aux « martyrs du travail qui risquent leur vie [...] pour accomplir leur devoir ». Un message qui, près de 150 ans plus tard, a gardé toute sa valeur universelle.

Abréviations

AFS: Archives fédérales suisses
 ASTi: Archivio di Stato del Cantone Ticino / Archives de l'État du Canton du Tessin
 MRMi: Museo del Risorgimento, Milan
 MVV: Museo Vincenzo Vela

AGENDA

Visites guidées publiques

Dimanche

10 mai 2026

11.00

Visite guidée avec Antonia Nessi,
directrice

Dimanche

17 mai 2026

11.00

Journée internationale des musées

Dimanche

14 juin 2026

11.00

Visite guidée avec Anita Guglielmetti,
collaboratrice scientifique

Dimanche

4 octobre 2026

15.30

Visite guidée avec Pier Giorgio De Pinto,
artiste

Dimanche

15 novembre 2026

11.00

Visite guidée avec Rebecca Maspoli,
historienne de l'art

Visites guidées incluses dans le billet d'entrée

Inscription : booking.vela@bak.admin.ch

“Con altri sguardi”

Dimanche

6 septembre 2026

11.00

Dialogue autour de l'exposition avec
Orazio Martinetti, historien et journaliste,
et Gianmarco Talamona, responsable du secteur
photographiques des Archives d'État du Canton
du Tessin

Dimanche

25 octobre 2026

11.00

Dialogue autour de l'exposition avec
Nelly Valsangiacomo, professeur ordinaire
d'Histoire contemporaine à l'Université de Lausanne

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

Horaires

De mardi à vendredi
10h00-17h00
samedi, dimanche et jours fériés
10h00-18h00
lundi fermé

Ouvertures spéciales

1^{er} mai
14 mai, Ascension
25 mai, lundi de Pentecôte
4 juin, Fête-Dieu
1^{er}, 15 août
1^{er} novembre
8, 26 décembre
6 janvier

Fermé

24, 25 e 31 décembre
1^{er} janvier

Réservations

booking.vela@bak.admin.ch



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Dipartimento federale dell'interno DFI
Ufficio federale della cultura UFC