

地方鐵路

Dr Alexander Ressos, TEP
Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)

同樣的模式也以更大的規模應用於連接各山谷與聖哥達線的地方鐵路。在 20 世紀的前三十年裡，提契諾州建成了窄軌鐵路和有軌電車路線網：盧加諾至特塞雷特（Tesserete）線於 1909 年通車，盧加諾至卡德羅（Cadro）和迪諾（Dino）的路線於 1911 年通車，盧加諾至龐特特雷薩（Ponte Tresa）的路線則於 1912 年通車。¹貝林佐納於 1907 年與格勞賓登州的梅索科（Mesocco）相連，比亞斯卡（Biasca）則於 1911 年與布萊尼奧山谷（Blenio）的阿夸羅薩（Acquarossa）接軌。²這些路線大多在 20 世紀 60 年代和 70 年代被巴士取代而停運。盧加諾–特塞雷特（Tesserete）線於 1967 年關閉，盧加諾–卡德羅（Cadro）–迪諾（Dino）線則於 1970 年關閉。³如今僅有通往龐特特雷薩的路線仍在營運。對於當時的投資者而言，這些停運還遠在未來。1910 年真正重要的是：每條路線都需要資本，客流預測都很樂觀，而銀行被期待為該地區的企業提供融資。

最具雄心的計畫是從盧加諾經森托瓦利（Centovalli）和維傑佐谷（Val Vigezzo）通往多莫多索拉（Domodossola）的國際路線，該路線將在多莫多索拉與辛普朗線接軌。該項目的發起人包括洛迦諾市長弗朗切斯科·巴利（Francesco Balli，1852–1924）、教師安德烈亞·泰斯托雷（Andrea Testore）以及工程師賈科莫·蘇特（Giacomo Sutter）。⁴巴利於 1898 年向聯邦委員會申請鐵路網絡特

地方鐵路

許經營權，並於同年 12 月 28 日獲得批准。提契諾地區鐵路公司（Ferrovie Regionali Ticinesi，簡稱 FRT）於 1909 年 11 月 18 日成立，負責瑞士段的建設與營運；而亞爾卑斯山麓鐵路企業公司（Società Subalpina di Imprese Ferroviarie，簡稱 SSIF）則於 1912 年成立，負責義大利段。⁵資金原應來自一家法國銀行——一位於巴黎的法美銀行（Banque Franco-Américaine）。1913 年，該銀行陷入困境並宣告破產。工程因此延誤，1915 年義大利工人被徵召上前線後，工程再度中斷。該路線直至 1923 年 11 月 25 日才正式通車。⁶

1 法美銀行與洛迦諾各銀行

這家巴黎銀行的倒閉在洛迦諾引發了直接後果。諾塞蒂引用了 1914 年 2 月 19 日《洛桑公報》（*Gazette de Lausanne*）刊載的一則洛迦諾電訊，據該電訊所述，瑞士美洲銀行（Banca Svizzera Americana）董事會提議將股本削減 40%，以沖銷已無賬面價值的資產。該行遭受的主要損失源自法美銀行（Banque Franco-Américaine）的倒閉，後者曾負責兩個鐵路項目的融資，即經由森托瓦利（Centovalli）的洛迦諾-多莫多索拉線，以及從洛迦諾通往馬焦雷湖畔馮多托切（Fondotoce）的路線。洛迦諾投資者在此破產事件中總計損失逾 200 萬瑞士法郎。⁷1899 年至 1907 年間擔任 Banca Svizzera Americana 行長的盧西亞諾·巴利（Luciano Balli），與市長兼鐵路發起人弗朗切斯科·巴利（Francesco Balli）同姓，這表明該鎮的顯赫家族、其銀行與鐵路項目之間存在密切聯繫。至於這兩人在鐵路融資中是否共同行動，根據本文查閱的資料尚無法確定。⁸但這種結構本身是明確的。在一個小鎮裡，同一批名流既在市政府任職，又在鐵路公司董事會和銀行董事會中擔任職務。存款人的資金被投入由銀行自身董事所推動的項目之中。

2 註釋

1. 「盧加諾－特塞雷特鐵路」，維基百科，
https://en.wikipedia.org/wiki/Lugano%E2%80%93Tesserete_railway；「盧加諾－卡德羅－迪諾鐵路」，
維基百科，https://en.wikipedia.org/wiki/Lugano%E2%80%93Cadro%E2%80%93Dino_railway（開通日期作為最後手段引用）。「Lugano－Ponte 特雷薩鐵路」，維基百科，
https://en.wikipedia.org/wiki/Lugano%E2%80%93Ponte_Tresa_railway，同樣作為最後手段引用（“The line opened in 1912”）。關於 1882 年後地方鐵路線建設的整體熱潮，參見 RSI，「Il Ticino delle ferrovie」，2016 年 3 月 29 日，
<https://www.rsi.ch/info/ticino-grigioni-e-insubria/Il-Ticino-delle-ferrovie--942627.html>。
2. 「貝林佐納－梅索科鐵路」，維基百科，
https://en.wikipedia.org/wiki/Bellinzona%E2%80%93Mesocco_railway；「比亞斯卡－阿夸羅薩鐵路」，維
基百科，https://en.wikipedia.org/wiki/Biasca%E2%80%93Acquarossa_railway；兩者的開通日期均作為最後手段引用。
3. 維基百科相關條目（同上）。
4. 讓-呂克·里肯巴赫（Jean-Luc Rickenbacher），〈森托瓦利鐵路的百年歷史〉，瑞士國家博物館部落格，2024 年 4 月，
<https://blog.nationalmuseum.ch/en/2024/04/the-100-year-history-of-the-centovalli-railway/>。
5. FART，「成功史」，<https://fartiamo.ch/en/company-history/>；
Rickenbacher（同上）。
6. 里肯巴赫（同上）。

地方鐵路

7. 諾塞蒂 2013（同上），引用 1914 年 2 月 19 日《洛桑公報》關於瑞士美洲銀行的報導：「該銀行所蒙受的主要損失，源自巴黎法美銀行（Banque Franco-Américaine de Paris）的倒閉，該行曾負責為洛迦諾－多莫多索拉（經森托瓦利）及洛迦諾－豐多托切這兩條鐵路的財務可行性提供擔保。」
8. 關於工程師盧奇亞諾·巴利（Luciano Balli，1856–1907）——1899 年至 1907 年擔任瑞士美洲銀行董事會主席——參見 Nosetti 2013（同上）；關於洛迦諾市長弗朗切斯科·巴利（Francesco Balli，1852–1924），參見 Rickenbacher（同上）。這兩份資料均未說明兩人之間存在親屬關係。

僅供一般參考。本文不構成法律或稅務意見，不能取代針對個別情況的專業意見，亦不建立律師與客戶關係。本文反映截至 2026 年 9 月的法律狀況。

網上版本：hk.helveticaregister.com/lugano-local-railways