

聖哥達鐵路：資本、條約與南方的開放——概述與總結

Dr Alexander Ressos, TEP

Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),

Solicitor (England & Wales)

前幾章追述了該州在政治上的誕生（第 C.I 章），以及使盧加諾和卡波拉戈成為復興運動避難所的意大利流亡者（第 C.II 章）。本章追述的是 19 世紀瑞士規模最大的單一投資項目。1869 年至 1882 年間，三個國家、一家瑞士鐵路公司、一個國際銀行財團以及約十五個州共同出資、修建並開通了一條從盧塞恩和楚格通往基亞索及意大利邊境的鐵路，其中包括一條在聖哥達山體下長約 15 公里的頂峰隧道。對於提契諾州的領土而言，這條線路終結了 19 世紀 30 年代的馬車道路僅僅有所緩解的地理隔絕。上切內里（Sopraceneri）與下切內里（Sottoceneri）如今通過鐵路相互連接，北通蘇黎世和巴塞爾，南達米蘭和熱那亞。其結果是在瑞士南部形成了一種新的經濟秩序：鐵路工場、海關站、貨運代理、酒店和銀行，接替了承運人行會和 *dazio*（過境關稅）六個世紀以來所承擔的職能（第 A.IV 章）。

本章的問題是：這條鐵路是如何融資和治理的，其融資方式對於公共補貼、私人資本與國際條約法之間的關係有何啟示——這種關係至今仍在塑造瑞士的基礎設施融資。論證分為三個部分。第一，聖哥達鐵路從一開始就是一個公私合作項目。其 1869 年的融資計劃依賴 8,500 萬瑞士法郎的國家補貼和 1.02 億瑞士法郎的私人

聖哥達鐵路：資本、條約與南方的開放——概述與總結

資本，後者由一個以德國銀行為首、並得到阿爾弗雷德·埃舍爾的瑞士信貸銀行（Schweizerische Kreditanstalt）支持的財團於 1871 年籌集。第二，確保補貼的條約也限制了瑞士對該線路的主權。這種限制在 1876 年至 1878 年的融資危機中顯現出來，當時提供補貼的國家必須同意縮減建設計劃並追加資金；1909 年再度顯現，當時聯邦將聖哥達鐵路國有化，不得不以運價讓步換取德國和意大利的同意。第三，1882 年的通車改變了提契諾的經濟。貝林佐納成為鐵路城鎮，基亞索成為海關和貨運城鎮，盧加諾則成為旅遊勝地，擁有第 C.IV 章所考察的第一批本地銀行和酒店公司。

本章不重複第 A.IV 章所討論的聖哥達路線的中世紀和近代早期歷史，也不重複第 C.IV 章主題——第一批提契諾銀行的歷史及其 1914 年的崩潰。本章集中討論鐵路問題、相關條約、公司及其資本、建設及其人員代價、1876 年至 1878 年的危機、南部的開放以及 1909 年的國有化。最後兩節追述聖哥達軸線進入 20 世紀和 21 世紀的歷程，從 1980 年的公路隧道到新阿爾卑斯鐵路幹線（NRLA，*Neue Eisenbahn-Alpentransversale*，NEAT，意大利語為 *Nuova ferrovia transalpina*，NFTA，通稱 AlpTransit）的基線隧道，並將脈絡延伸至當今的基礎設施融資法及其對盧加諾作為金融中心的意義。

1 結論

聖哥達鐵路是由外國資金決定的。1845 年以後的二十年間，提契諾、東部各州和皮埃蒙特一直力推盧克馬尼爾線路，而 1853 年的第一個聖哥達委員會既缺乏資本，也缺乏政治分量來推行中部路線。意大利的統一、意大利於 1866 年的選擇以及阿爾弗雷德·埃舍爾於 1863 年的轉向，扭轉了局勢。1869 年 10 月 15 日的公約以及 1871 年 10 月 28 日德國的加入，提供了 8,500 萬瑞士法郎的補貼，並確定了路網、技術標準、期限和運價。一個以貼現公司（Disconto-Gesellschaft）為首、埃舍爾的瑞士信貸銀行參與其中的財團，以股票和債券形式籌集了其餘的 1.02 億瑞士法郎，聖哥達

鐵路公司（Gotthardbahn-Gesellschaft）於 1871 年 12 月 6 日在盧塞恩成立。

建設過程暴露了這一結構的弱點。路易·法夫爾的總價承包合同將隧道的風險置於一個財力有限的承包商身上，而開鑿隧道的意大利礦工則付出了健康和生命的代價：至少 177 至 199 人死於事故，死於疾病者更多，1875 年還有四名罷工者在格舍嫩被槍殺。當赫爾瓦格於 1876 年的修訂揭示出 1.02 億瑞士法郎的赤字時，公司若未經提供補貼的國家同意，便無法削減其建設計劃。1877 年的盧塞恩會議、1878 年的補充條約以及 1878 年 8 月 22 日的聯邦法令（於 1879 年 1 月 19 日經全民投票通過）挽救了這一事業，代價是埃舍爾的辭職以及一項“聖哥達妥協”——它使每個地區都分得一份聯邦資金，其中包括用於蒙特切內里線路的 200 萬瑞士法郎。

1882 年的通車使提契諾成為瑞士和歐洲經濟的一部分。貝林佐納成為鐵路城鎮，基亞索成為海關和貨運城鎮，盧加諾則成為旅遊勝地，其酒店和登山鐵路由新成立的本地銀行協助融資，而移民匯款則提供了提契諾銀行業最初的存款基礎。1909 年的國有化需要與德國和意大利訂立新的公約，其運價讓步激起了抗議，進而促成了 1921 年的條約全民公決。一個世紀之後，2016 年和 2020 年建成的基線隧道——由依據聯邦憲法第 87a 條設立的公共基金出資，並受第 84 條阿爾卑斯條款的保護——使盧加諾與蘇黎世的距離縮短至兩小時以內，與米蘭的距離縮短至一小時。聖哥達由此塑造了第 D 部分所述金融中心得以成長的條件，也塑造了第 C.IV 章所考察的、經歷了首次危機的那些機構。

2 五句話概要

經過與盧克馬尼爾線路和施普呂根線路長達二十年的競爭，聖哥達路線之所以勝出，是因為意大利於 1866 年選擇了它，而阿爾弗雷德·埃舍爾於 1863 年將蘇黎世的鐵路和銀行力量投向了它。1869 年 10 月 15 日與意大利訂立、德意志帝國於 1871 年 10 月 28 日加入的公約，提供了 8,500 萬瑞士法郎的國家補貼，而一個以貼現公司（Disconto-Gesellschaft）為首、瑞士信貸銀行參與的財團，為 1871 年 12 月在盧塞恩成立的聖哥達鐵路公司籌集了 1.02 億瑞士法郎。路易·法夫爾的隧道於 1872 年至 1880 年間建成，代價是至少 177 至 199 人死於事故，以及 1875 年四名罷工者在格舍嫩被槍殺；隨之而來的融資危機以 1878 年的追加補貼、1879 年經全民投票通過的首筆聯邦阿爾卑斯鐵路補貼以及埃舍爾的辭職而告終。1882 年的通車使貝林佐納成為鐵路城鎮，基亞索成為海關和貨運站，盧加諾成為部分由其新銀行融資的旅遊勝地；而 1909 年的國有化則需要訂立一項聖哥達公約，其對德國和意大利的讓步導致了 1921 年的條約全民公決。2016 年和 2020 年建成的基線隧道，由依據聯邦憲法第 87a 條設立的公共資金出資，並以阿爾卑斯保護條款和與歐盟（EU）的《陸路運輸協定》為框架，如今將盧加諾與蘇黎世和米蘭緊密相連，延續了一條由條約治理的過境路線的歷史。

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-the-gotthard-railway-capital-treaties-and-the-opening-of-the-south-overview-and