

1875 年 7 月 27 日至 28 日的罷工

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

1875 年 7 月，格舍嫩的礦工停工。直接原因是隧道內空氣惡劣和工資低下。據後來的研究，罷工者由 Luigi Dissune 領導，他們要求每天加薪一法郎、提供有效的通風和更安全的工作條件，並封鎖了隧道入口。¹7 月 28 日，烏里州警察和格舍嫩的一支民兵被派去對付罷工者。槍聲響起，四名工人被打死，多人受傷。究竟是誰先開的槍，至今未能查明。7 月 29 日至 8 月 2 日，州步兵佔領了格舍嫩。²

聯邦委員會派出一名專員——格勞賓登州律師兼州政治家 Hans Hold 上校——進行調查。他於 1875 年 10 月 16 日公開發表的報告指出，許多工人每天的伙食開支僅為 60 至 80 生丁，完全不足以維生，但報告將罷工的責任主要歸咎於工人自身。³1875 年 10 月 27 日的第二份機密報告則嚴厲得多。Hold 寫道，工人的住宿“完全掌握在投機者手中”，其居所的悲慘程度超乎想象，工資經常被盜而警察不加干預，投機者剝削工人，卻沒有任何機構照管他們。聯邦委員會沒有公佈第二份報告，該報告一直藏於檔案中，直到歷史學家 Konrad Kuoni 發現了它。⁴正如 Tobias Kästli 的史料彙編（1977 年）和 Alexandra Binnenkade 的研究（2018 年）所顯示的，格舍嫩罷工——一次對罷工工人動用武力的事件——始終是瑞士工人運動史和意大利移民史研究者的一個參照點。⁵

1 死亡、責任與承包商的命運

隧道的人員代價極其高昂。官方統計記錄了施工期間 199 人死亡和約 580 起重大的事故，相當於每公里隧道約 13 人死亡。主要原因是爆炸、落石以及與施工鐵路車輛的碰撞。⁶《瑞士歷史辭典》給出的僅頂峰隧道一項的死亡人數為 177 人。⁷這些數字並未包括後來因傷、矽肺、鉤蟲病或營養不良而死亡的工人；現代對死亡總數的估計超過 1,000 人。事故報告常常結論為不幸純屬偶然，而工程師和管理層對事故本身之後發生的死亡不承擔任何責任。自 1875 年起就有一部關於鐵路和輪船企業對死亡和傷害承擔責任的聯邦法律，但其保護對承包商的工人僅能不完全地覆蓋。⁸

Louis Favre 沒能活著看到工程完工。1879 年 7 月 19 日，他在格舍嫩一側的隧道內視察時中風，死於隧道中。⁹兩端掘進面於 1880 年 2 月 29 日貫通。橫向偏差僅為 33 釐米，豎向偏差為 5 釐米，這得益於測量的精確。¹⁰由於隧道延誤一年多才完工，罰金和不斷上升的成本使 Favre 的企業破產。他的繼承人和承包公司（*Entreprise du grand tunnel du Gothard*）試圖獲得司法確認，主張因地質困難和公司指令的變更，他們有權獲得 780 天的工期延長。1881 年 8 月 12 日，聯邦法院裁定該訴訟不予受理：確認之訴要求當事人對立即作出裁決具有現實的法律利益，且該法律關係能夠得到終局解決；而在合同後果仍懸而未決之際，這兩項條件均不滿足。¹¹隧道完工後，公司向 Favre 的企業索賠數以百萬計的款項，致使其遺產破產；於是，正是這位以其報價使公司負擔得起隧道的承包商，自己承擔了超支的很大一部分。他的女兒獲得了每年 10,000 瑞士法郎的終身年金。¹²

常見誤解。聖哥達隧道常被銘記為瑞士工人所成就的瑞士工程的勝利。實際上，承包商是一位資本有限的日內瓦人，他依據總價包乾合同承擔了幾乎全部風險；勞動力絕大多數是意大利礦工，他們的生活和工作條件被聯邦委員會自己的專員在一份機密報告

中描述為無法無天。施工期間至少有 177 至 199 名工人死於事故，1875 年 7 月在格舍嫩有四名罷工者被槍殺。若將疾病計算在內，死亡總人數估計超過 1,000 人。

2 註釋

1. 關於 1875 年 7 月 27–28 日的日期、領導者 Luigi Dissune 及其訴求，見 Wikipedia， “Göschenen riots”， https://en.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6schenen_riots（僅作為最後手段查閱）。標準研究為 Alexandra Binnenkade， Sprengstoff. Der Streik der italienischen Gotthardtunnelarbeiter – Alltag und Konflikt im Eisenbahnerdorf Göschenen 1875（巴塞爾，2018 年，開放獲取）， <https://ub-emono-test.ub.unibas.ch/emono/catalog/book/51>。
2. Zumstein（同上），關於烏里州警察和格舍嫩民兵的部署以及四名死者；Wikipedia， “Göschenen riots”（同上），關於誰先開槍的不確定性以及 7 月 29 日至 8 月 2 日州步兵的佔領。
3. Zumstein（同上），關於 Hold 其人及其官方報告的結論；關於 1875 年 10 月 16 日的日期以及每天 60–80 生丁伙食開支的段落，見 Wikipedia， “Göschenen riots”（同上）。
4. Zumstein（同上），引述機密報告：“Die Unterbringung der Arbeitermassen liegt ganz in spekulativen Händen”；關於 1875 年 10 月 27 日的日期，見 Wikipedia， “Göschenen riots”（同上）。
5. Tobias Kästli， Der Streik der Tunnelarbeiter am Gotthard 1875. Quellen und Kommentar（巴塞爾：Z-Verlag，1977 年），轉引自 Wikipedia（英文）， “Göschenen riots”， https://en.wikipedia.org/wiki/G%C3%B6schenen_riots（僅作為最後手段使用），該頁亦給出 1875 年 7 月 27 日和 28 日的日期及四名死者；Alexandra Binnenkade， Sprengstoff. Der Streik

1875 年 7 月 27 日至 28 日的罷工

der italienischen Gotthardtunnelarbeiter – Alltag und Konflikt im Eisenbahnerdorf Göschenen 1875 (巴塞爾，2018 年)，<https://ub-emono-test.ub.unibas.ch/emono/catalog/book/51>。

6. SRF， “Gotthard: 13 Tote pro Kilometer”，2016 年 11 月 23 日，<https://www.srf.ch/kultur/gotthard-13-tote-pro-kilometer>，關於 199 人死亡、580 起重大事故的官方數字、主要原因以及 “über 1000 Menschenleben” 的估計。
7. HLS，詞條 “Gottardo, Ferrovia del” (同上)： “177 morti solo per la costruzione della galleria di valico”。
8. SRF， “13 Tote pro Kilometer” (同上)，關於事故報告 (“Dieses Unglück war Zufall”) 以及對後來死亡不承擔責任。
9. Andreae (同上)： “Er starb am 19. Juli 1879 an einem im Tunnel — auf Seite Göschenen — erlittenen Schlaganfall”。
10. 關於 1880 年 2 月 29 日的貫通，見 Andreae (同上)；Wikipedia (德文)， “Gotthardtunnel” (同上)： “Die Abweichungen betrugen seitlich nur 33 Zentimeter und 5 Zentimeter in der Höhe。”
11. 關於 780 天工期延長的請求以及不予受理的理由，見 BGE 7 I 191 (同上)。
12. Wikipedia (德文)， “Gotthardtunnel” (同上)，關於公司對 Favre 企業提出的 “Nachzahlungen in Millionenhöhe” 索賠以及給其女兒的 “lebenslängliche jährliche Rente von 10'000 Franken”。

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-strike-of-27-and-28-july-1875