

國有化與 1909 年戈特哈德條約

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

瑞士主要鐵路的國有化於 1898 年 2 月 20 日經全民投票批准，相關內容見第 D.I 章。由於 1869 年的條約，聖哥達鐵路屬於特殊情況。聯邦在二十世紀最初幾年接管了其他幹線鐵路公司。聖哥達鐵路最後被接管，原因之一是德國和意大利在這條線路上擁有利益。1904 年 2 月 26 日，聯邦委員會宣佈將依據合同條款贖回聖哥達特許經營權。1909 年 5 月 1 日，瑞士聯邦鐵路（SBB）接管了全部基礎設施及所有運營資產、權利和義務。¹

與股東的財務結算又花了兩年時間。根據 1911 年 6 月 10 日的和解協議，贖回補償金確定為 2.0084 億法郎。² 其中 1.1709 億法郎以承接公司有擔保債務的形式支付，8375 萬法郎以瑞士聯邦鐵路利率 4% 的債券支付給股東，隨後公司被清算。³ 截至 1909 年 4 月底，投入該線路的資本總額已達 3.005 億法郎，其中 2.658 億法郎用於鐵路基礎設施，2760 萬法郎用於機車車輛。⁴ 因此，堅持持有至最後的 1871 年股東，在獲得數十年股息之後，以聯邦債券的形式收回了本金。對建設貢獻相對較少的瑞士國家，則獲得了全國最有價值的鐵路。

贖回引發了一個國際法問題。瑞士當局認為購買聖哥達鐵路是一項主權權利，不取決於各補貼國。德國和意大利於 1904 年獲正式通知這一決定，直到 1909 年 2 月 11 日才作出聯合答覆。它們堅持

國有化與1909年戈特哈德條約

認為，贖回須事先徵得其同意，因為1869年和1878年的補貼是依據條約給予一傢俬營公司的，使它們有權分享該線路的利潤。三國政府代表會議於1909年3月24日至4月20日舉行，並促成了1909年10月13日簽署的《聖哥達公約》。作為放棄參與資本和利潤的交換，柏林和羅馬在整個瑞士聯邦鐵路網上就過境運輸獲得了相當於最惠國待遇的運價優惠。⁵

該條約引發了聯邦國家歷史上最激烈的外交政策爭議之一。批評者認為它限制了瑞士的主權，因為它使瑞士聯邦鐵路無限期地承擔對外國運輸的運價讓步。一份由11.6萬名公民簽署的請願書被提交給聯邦議會。在國民院和聯邦院仍於1913年4月批准該條約之後，沃州的一個委員會發起了一項人民倡議，要求將無限期或期限超過十五年的條約納入任擇性全民公投。這項倡議因戰爭而推遲。1921年，人民和各州以壓倒性多數通過了這項新的憲法條款。它至今仍保留在1999年《聯邦憲法》第141條中。⁶ 瑞士國家圖書館對這一連串事件作了同樣的概括：1909年的條約被視為對主權的限制，並導致了關於國家條約的全民公投倡議。⁷

對於金融中心的歷史而言，聖哥達條約之爭具有明確的意義。它表明，1869年的公共補貼使外國對一項瑞士資產形成了持久的權利主張，這一主張在所有權變更後依然存續，必須以運價讓步來買斷。1869年使融資成為可能的結構，在四十年後成為瑞士政策的一種約束。《聖哥達公約》至今仍然有效；在第二次世界大戰期間，瑞士的官方過境政策便以其第3條以及1907年《海牙公約》第7條為依據。⁸ 那場戰爭期間德國與意大利之間經聖哥達的貨物過境，包括1941年商定的運煤列車，屬於本書F部分的內容。⁹ 在此只需指出，1869年的融資決定一直影響著瑞士的對外關係，直至二十世紀中葉。

1 註釋

1. 維基百科（德文），“Gotthardbahn-Gesellschaft”（見上文），關於 1904 年 2 月 26 日的宣佈和 1909 年 5 月 1 日的接管；Röll，Enzyklopädie des Eisenbahnwesens， “Gotthardbahn”（見上文），證實了路網線路於 1909 年 5 月 1 日移交聯邦。
2. Röll，Enzyklopädie des Eisenbahnwesens， “Gotthardbahn”（見上文）。
3. 維基百科（德文）， “Gotthardbahn-Gesellschaft”（見上文）。
4. Röll，Enzyklopädie des Eisenbahnwesens， “Gotthardbahn”（見上文）。
5. 《瑞士歷史辭典》（HLS）， “Convention du Gothard”（Gérard Benz），法文版，<https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/017251/>。
6. HLS， “Convention du Gothard”（Benz），法文版（見上文），並參見 Felix Bosshard，Der Gotthardvertrag von 1909（1973 年）。
7. 瑞士國家圖書館， “Der Eisenbahntunnel von 1882”（見上文）。
8. HLS， “Convention du Gothard”（Benz），法文版（見上文）。
9. Dodis， “Diplomatie auf Schienen”（見上文），關於 1941 年經瑞士向意大利每日開行運煤列車的安排。

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/zurich-nationalisation-and-the-gothard-treaty-of-1909