

阿爾卑斯過境問題

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

修建一條穿越阿爾卑斯山的鐵路，這一設想與瑞士鐵路本身一樣古老。早在 19 世紀 40 年代末和 50 年代初，工程師和各州政府就已經在各個山口之間規劃線路。令全國產生分歧的，是這條線路應當經由哪個山口。這個問題的答案關係到全國每一個地區。一條過境線路將吸引德意志各邦與意大利半島之間的貿易，使其兩端以及沿線引道上的城鎮興旺發達，而被它繞開的地區則將在蒸汽時代的新經濟中淪為次要角色。因此，各條線路之間的競爭是一場州、鐵路公司和金融家之間的角逐，每一方都力圖為自己的網絡爭取未來的交通流量。

在很長一段時間裡，東部方案一直是熱門之選。盧克馬尼爾線（Lukmanier）從格勞賓登州的前萊茵河谷穿越至提契諾州的布萊尼奧河谷，自 1847 年起由格勞賓登工程師 Richard La Nicca 推動，並得到聖加侖、格勞賓登以及瑞士東部的支持。聖加侖、格勞賓登和提契諾三州於 1853 年 9 月為盧克馬尼爾項目授予了特許權，但該項目後來因資金不足以及發起人之間的爭執而失敗。¹ 直到 19 世紀 60 年代，盧克馬尼爾線在全國範圍內都被視為最有可能實現的阿爾卑斯穿越線路。撒丁王國希望將熱那亞與博登湖地區連接起來，起初以承諾提供補貼的方式支持這一方案。1861 年，相關各州撤回了特許權，撒丁王國也撤銷了補貼承諾，東部方案由此失去了立足之地。² 施普呂根線（Splügen）是第二個東部方案，從庫

阿爾卑斯過境問題

爾通往基亞文納和科莫湖，在格勞賓登州獲得了支持。但它始終未能組建起一條如此規模的線路所需要的、由各州、公司和外國組成的聯盟。

哥達線（Gotthard）很早就有自己的倡導者。1853年8月19日，九個州在盧塞恩成立了第一個哥達委員會。提契諾州和蘇黎世州缺席，後者缺席是因為 Alfred Escher 當時支持一條東部阿爾卑斯線路，他的東北鐵路公司（Nordostbahn）著眼於東部。³ 瑞士中部各州有顯而易見的理由偏愛哥達線。翻越該山口的古老馱道和車道經過烏里州和萊文蒂納河谷，一條直達鐵路將經過盧塞恩州和施維茨州，而巴塞爾的瑞士中央鐵路公司（Schweizerische Centralbahn）則將哥達線視為其自身網絡從萊茵河經豪恩施泰因（Hauenstein）至盧塞恩向南的自然延伸。障礙在於這座山本身。一條哥達鐵路需要一條約 15 公里長的頂峰隧道，遠遠超過此前嘗試過的任何工程，此外兩側還需修建長長的坡道。

決定性的轉折出現在蘇黎世改變立場之時。19 世紀 60 年代初，Escher 得出結論：東部線路無法獲得融資，而一條由北面的東北鐵路公司和中央鐵路公司共同供給客貨流的哥達線，將比盧克馬尼爾線更有利於蘇黎世，因為後者會把瑞士東部的交通引向聖加侖和庫爾。當時的觀察者和後來的歷史學家一致認為，蘇黎世的轉向給東部阿爾卑斯鐵路項目帶來了決定性的打擊。⁴ 1863 年 8 月 7 日，原有的委員會擴大為所謂的大哥達聯合會（*grosse Gotthardvereinigung*），由十五個州和兩家鐵路公司，即中央鐵路公司和東北鐵路公司組成。Escher 出任其主席，並從此成為其推動力量。⁵

僅憑瑞士的決定，並不能確保這條線路得以建成。沒有任何一個瑞士州、公司或銀行能夠籌集哥達線所需的資金。至於 1848 年建立的聯邦國家，它既沒有權限，也沒有資源自行修建鐵路（見第 D.I 章）。只有在對過境交通有利益關係的外國出資的情況下，這

條線路才能建成。這樣的國家有兩個。1861 年宣告成立的新意大利王國需要一條通往中歐、不依賴奧地利或法國的直達鐵路。奧地利已於 1867 年開通了布倫納線，而穿越塞尼山（Mont Cenis）的法意隧道正在建設之中，並於 1871 年開通。⁶ 一條哥達線將為意大利北部，特別是米蘭和熱那亞，提供一條通往萊茵河和德意志市場的獨立線路。德意志各邦，尤其是 Otto von Bismarck 領導下的普魯士，也有同樣性質的戰略和商業利益。1869 年，Bismarck 宣佈支持哥達線而非施普呂根線。⁷

關於該公司的記述將這一倡議描述為經濟自由主義的蘇黎世的產物：蘇黎世希望促進通往意大利的南北過境交通和商業發展，同時與奧地利於 1867 年開通的布倫納鐵路相抗衡。⁸ 對蘇黎世金融中心而言，這一起源意義重大。從一開始，哥達線在政治領導和融資架構上就是一個蘇黎世項目，儘管公司註冊地將設在盧塞恩，大部分實際工程也將在烏里州和提契諾州進行。它所需的資本將在很大程度上來自國外。因此，Escher 的任務是說服外國政府和外國銀行相信：一家依據瑞士法律運營、受瑞士監管的瑞士私營公司，是安放其資金的安全載體。

1 註釋

1. Jürg Meister , Die Geschichte des Gotthard-Komitees (Gotthard-Komitee , 2017 年 4 月) , 關於 Richard La Nicca 的盧克馬尼爾項目及其特許權 , https://www.alptransit-portal.ch/Storages/User//Meilensteine/Pin_066/Dokumente_066/Geschichte_Gotthardkomitee.pdf 。
2. Simon Heid 、 Chiara Spirig 、 Dragana Ljuboja 和 Dario Seitz , “ Verkehr – Nord-Süd-Transit ” , sozialgeschichte.ch (Pädagogische Hochschule St. Gallen 與 Gemeinnützige Gesellschaft des Kantons St.

阿爾卑斯過境問題

Gallen) ， <https://www.sozialgeschichte.ch/themen/nord-sued-transit/> 。

3. Meister , Geschichte des Gotthard-Komitees (見上文) ， 關於 1853 年 8 月 19 日的委員會以及蘇黎世和提契諾的缺席 。
4. Heid 等 ， “Verkehr – Nord-Süd-Transit” , sozialgeschichte.ch (見上文) ， 該文將蘇黎世於 19 世紀 60 年代初將支持對象從盧克馬尼爾線轉向哥達線描述為對東部阿爾卑斯鐵路的決定性打擊 。
5. Meister , Geschichte des Gotthard-Komitees (見上文) ， 關於 1863 年 8 月 7 日哥達聯合會的成立 ； 《瑞士歷史辭典》 (HLS) ， “Escher, Alfred” (Markus Bürgi) ， 法文版 ， <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/003626/2020-01-20/> ， 確認 Escher 自 1863 年起擔任該聯合會主席 。
6. Heid 等 ， “Verkehr – Nord-Süd-Transit” , sozialgeschichte.ch (見上文) ， 載有各條相互競爭的阿爾卑斯線路的開通日期：塞默靈 1854 年，布倫納 1867 年，塞尼山 1871 年，辛普朗 1906 年，勒奇山 1913 年 。
7. Dodis (瑞士外交文獻) ， “Diplomatie auf Schienen – Gotthardbahn und Aussenpolitik” , <https://www.dodis.ch/en/diplomatie-auf-schienen-gotthardbahn-und-aussenpolitik> 。
8. 維基百科 (德文版) ， “Gotthardbahn-Gesellschaft” , 起源一節 ， <https://de.wikipedia.org/wiki/Gotthardbahn-Gesellschaft> (在無法獲得更好來源時用作參考) 。

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-the-alpine-transit-question