

1869 年戈特哈德會議與 1869 年 10 月 15 日條約

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

外交籌備工作佔去了 19 世紀 60 年代的大部分時間。在意大利表明了對哥達線的偏好、德意志各邦也轉而持相同看法之後，瑞士聯邦委員會在這些外國信號和哥達聯合會的推動下，認可了哥達線方案。¹ 談判在 1869 年 9 月 15 日至 10 月 15 日於伯爾尼舉行的一次國際會議上達到高潮。郵政與鐵路部部長、聯邦委員 Emil Welti 主持了會議。會議確定了建設計劃、總造價以及籌集資金的方式。² 意大利和德意志的代表與瑞士談判代表同席而坐。³ 會議的技術層面與外交層面同樣重要，因為提供補貼的國家希望在承諾投入公共資金之前，就線路走向、坡度和頂峰隧道的長度獲得保證。

會議商定的融資計劃假定整個網絡的總造價為 1.87 億瑞士法郎。意大利將出資 4500 萬瑞士法郎，德意志方面出資 2000 萬，瑞士出資 2000 萬，合計 8500 萬瑞士法郎的補貼。其餘 1.02 億瑞士法郎將由負責修建和運營該線路的公司在資本市場上籌集。⁴ 瑞士所承擔的份額並非現代意義上的聯邦補貼。根據 1848 年憲法和 1852 年《鐵路法》，聯邦將鐵路建設交由各州和私營公司負責，因此瑞士的 2000 萬瑞士法郎由相關各州與東北鐵路公司和中央鐵路公司共同承擔。⁵ 按比例計算，補貼約佔預計造價的 45%，其餘部分預計由資本市場提供。德文維基百科關於該鐵路的條目計算的比例為：意大利 24.05%，德國和瑞士各 10.7%，國際資本市場 54.55%。⁶

1869 年戈特哈德會議與 1869 年 10 月 15 日條約

瑞士與意大利之間的條約於 1869 年 10 月 15 日在伯爾尼簽署。在德意志帝國的建立使其取代北德意志邦聯和南部各邦成為相關締約方之後，德意志方面通過 1871 年 10 月 28 日的一項公約加入了該條約。1871 年 10 月 31 日互換批准書之後，這一合併文書刊載於當年的《*Reichsgesetzblatt*》（帝國法律公報）。⁷ 對律師而言，這項條約是一份引人注目的文件。它界定了需要修建的網絡：一個約 263 公里長的線路系統，從盧塞恩和楚格經戈爾道、弗呂埃倫和頂峰隧道通往比亞斯卡和貝林佐納，再由此通往盧加諾和基亞索，以及通往馬加迪諾和馬焦雷湖畔的意大利邊境。它將補貼確定為意大利 4500 萬瑞士法郎、瑞士 2000 萬瑞士法郎、德國 2000 萬瑞士法郎。它規定，三分之一的補貼分九期等額按年支付，其餘三分之二則根據經核實的隧道工程進度撥付。它假定格舍嫩與艾羅洛之間隧道的建設期為九年。

另外三項條款揭示了該條約如何平衡公共利益與私人利益。提供補貼的國家獲得了監督權：每年在固定時間，工程須在各締約國代表在場的情況下接受核查。條約規定了客運和貨運的最高運價，貨運費率根據線路坡度和貨物種類分級，從而使提供補貼的國家能夠確信，其公共資金不會以犧牲本國商人利益為代價轉化為壟斷利潤。最後，瑞士保留了為維護其中立和保衛國家而採取必要措施的權利。⁸ 中立保留條款在 20 世紀將變得非常重要。就金融史而言，重要的是前兩項條款。它們使外國不僅僅是被動的出資方：提供補貼的政府成為對工程進度和運價享有利益的監督方，而這正是公共出資方和開發銀行在現代項目融資中所處的地位。

1869 年的法律架構是分層的。最上層是主權國家之間的國際條約，在各國政府之間創設義務。其下是瑞士的特許權，由各州依據 1852 年《鐵路法》授予；再往下則是一傢俬營公司，由其接受補貼、持有特許權並籌集資本。補貼以成立一家擁有充足股本和債券資本的公司為條件，而該公司籌集這些資本的能力又反過來取決於補貼的可信度。每一層都支撐著其他各層。瑞士聯邦當局充

當外國政府與私營公司之間的中間人，因為條約是由聯邦締結的，儘管聯邦本身在這一階段並未出資。當項目陷入困境時，這種中間人角色將使聯邦委員會承受巨大的政治壓力。

意大利方面有充分的理由作出最大的出資。對這個年輕的王國而言，哥達線提供了一條既避開奧地利控制、又避開法國控制的北上通道，米蘭尤其期望成為一條新的歐洲貿易大動脈的南端終點。主持談判的意大利首相 Luigi Federico Menabrea 對瑞士的聯邦體制持懷疑態度，他曾評論說，永遠無法理解瑞士的，恰恰是瑞士自己。⁹ 這一評論反映了與這樣一個國家談判的困難：其中央政府在鐵路事務上權力甚微，各州、各公司和一個私人聯合會各執一詞。Escher 的成就在於，將這些不同的聲音作為一個統一而可信的交易對手呈現給外國夥伴。在當時的瑞士人物中，幾乎沒有人能夠在此類談判中將國民院議員的政治權威與瑞士信貸銀行董事會主席的金融權威集於一身。

1 註釋

1. Heid 等， “Verkehr – Nord-Süd-Transit”， sozialgeschichte.ch（見上文），其中指出，1869 年意大利和德意志各邦宣佈偏好哥達線，聯邦委員會隨後在外國壓力下認可了該線路。
2. Claudia Aufdermauer， “Welti, Emil”， Neue Deutsche Biographie 在線版（2022 年 10 月 1 日），以及 Wilhelm Oechsli， “Welti, Friedrich Emil”， Allgemeine Deutsche Biographie 第 55 卷（1910 年），第 376–384 頁，均見 Deutsche Biographie， <https://www.deutsche-biographie.de/dboW3791.html>。
3. AlpTransit Portal， “Geschichte des Gotthardkomitees”， https://www.alptransit-portal.ch/Storages/User//Meilensteine/Pin_066/Dokumente_066/

1869 年戈特哈德會議與 1869 年 10 月 15 日條約

Geschichte_Gotthardkomitee.pdf，其中列明德國（最初為北德意志邦聯連同巴登大公國）、意大利和瑞士為 1869 年的締約方，並載明意大利出資 4500 萬瑞士法郎、德國和瑞士各出資 2000 萬瑞士法郎，用於計劃中 1.87 億瑞士法郎的建設資本。

4. Dodis， “Diplomatie auf Schienen”（見上文），載有 1869 年伯爾尼會議商定的融資結構：私人投資者 1.02 億瑞士法郎，意大利 4500 萬，德國和瑞士各 2000 萬；Meister， Geschichte des Gotthard-Komitees（見上文），給出了相同的 1.87 億瑞士法郎計劃資本。
5. Swissvotes， 1879 年 1 月 19 日第 20 號關於阿爾卑斯鐵路補貼的聯邦法律的全民投票，簡要說明， <https://swissvotes.ch/vote/20.00/kurzbeschreibung-de.pdf>，其中指出，最初 2000 萬瑞士法郎的補貼由各州與瑞士東北鐵路公司和瑞士中央鐵路公司共同承擔。
6. 維基百科（德文版）， “Gotthardbahn”，融資一節， <https://de.wikipedia.org/wiki/Gotthardbahn>。
7. “Übereinkunft zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz wegen Herstellung und Subventionierung einer Eisenbahn über den St. Gotthard”， Deutsches Reichsgesetzblatt 1871 年，第 44 號，第 376–389 頁， Wikisource 轉錄本， https://de.wikisource.org/wiki/%C3%9Cbereinkunft_zwischen_Deutschland,_Italien_und_der_Schweiz_wegen_Herstellung_und_Subventionierung_einer_Eisenbahn_%C3%BCber_den_St._Gotthard。
8. Übereinkunft（Wikisource，見上文），第 3、6、8、12、16、17 和 20 條，關於隧道工期、中立、最高運價、年度核查以及補貼金額和分期支付。

9. Dodis , “Diplomatie auf Schienen” (見上文) , 引述了 Menabrea 關於瑞士聯邦制的評論。

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-gotthard-conference-of-1869-and-the-treaty-of-15-october-1869