

铁路：资本、投机与政治

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

铁路的兴起是十九世纪中叶最重大的经济事件。在瑞士，1852 年的联邦法律将铁路线路的建设和运营交由持有州特许权的私营公司承担。¹这一选择在瑞士国内外调动了大量资本，并在各公司之间、各地区之间引发了激烈竞争。

日内瓦也参与了这一事业。该城先是通过一条于 1850 年代中期开通的线路与里昂及法国铁路网相连，随后又通过洛桑线与瑞士铁路网相连。²这些线路改变了城市的地位：日内瓦从此与巴黎、里昂、瑞士和意大利快速相连。旅游、贸易和金融往来均从中受益。

日内瓦的银行家通过认购和配售铁路公司的股票和债券，参与了铁路公司的融资。铁路提供了诱人但有风险的投资机会。多家瑞士公司陷入财务困境，经历了合并和重组，投资者蒙受损失。铁路证券投机助长了股市危机。³

铁路问题同样是政治问题。线路走向的选择、特许权的授予以及公共补贴，引发了各州之间、各公司之间以及各金融集团之间的势力之争。十九世纪末，私营公司的困境以及控制这一战略性基础设施的意愿，促成了主要线路的国有化和瑞士联邦铁路的创建。

4

铁路的历史为大型基础设施的融资提供了一个教训。此类项目需要长期投入大量资本，而其盈利能力并不确定。私人融资能够激

发主动性，但会使投资者面临损失，并可能导致重复建设和破产。公共融资能够确保网络的一致性，但会加重国家财政负担。这两种模式之间的争论，对于二十一世纪的能源和数字基础设施而言依然具有现实意义，而日内瓦的财富管理人正代表其客户投资于这些基础设施。

示例。1856 年，一位日内瓦投资者以 1 万法郎认购一家铁路公司的股份。该公司承诺派发 5% 的股息，但建设成本超出预期 40%，客运和货运量也低于预期。十年间股息减半，此后公司进行重组，股份价值降至 6000 法郎。该投资者共获得 2500 法郎股息，损失 4000 法郎本金。若该投资者购买的是同一公司的债券，则可收取利息，并在重组中处于更有利的地位。上述数字均为虚构，用以说明股东与债权人所承担风险的差异。

1 注释

1. Dictionnaire historique de la Suisse (DHS, 《瑞士历史辞典》), 词条 “Chemins de fer”: 根据 1852 年的联邦法律, 联邦将铁路的建设和运营交由各州负责, 各州再将其委托给私营公司; 苏黎世—巴登线自 1847 年起运营; “早在 1861 年, 五分之四的瑞士铁路公司就已陷入财务困境”。
2. Genève à la carte (ge200.ch), “Le chemin de fer arrive à Genève”: “1858 年 3 月, 日内瓦连续三天庆祝接入铁路”(里昂线, 科尔纳万车站); “自 6 月起, 洛桑—韦尔苏瓦—日内瓦线也开始通车”; Wikipedia (英文), “Lausanne–Geneva railway”: 里昂—日内瓦线于 1858 年 3 月开通, 日内瓦—韦尔苏瓦段于 1858 年 6 月接通。
3. Dictionnaire historique de la Suisse (DHS), 词条 “Chemins de fer”: “早在 1861 年, 五分之四的瑞士铁路公司就已陷入财务困

境”；负债过重的 Nationalbahn（国家铁路公司）约于 1878 年被强制清算。

4. Dictionnaire historique de la Suisse (DHS)，词条 “Chemins de fer fédéraux (CFF)”：关于以联邦名义收购和运营铁路的联邦法律于 1898 年 2 月 20 日经人民投票通过；五家大型公司（瑞士中央铁路、东北铁路、瑞士联合铁路、汝拉—辛普朗铁路，以及 1909 年的圣哥达铁路）被收归国有，并统一以 CFF（瑞士联邦铁路）为名；CFF，“Historique”（company.sbb.ch）：赞成票 386634 张，反对票 182718 张；自 1901 年 1 月 1 日起，瑞士中央铁路的列车以联邦名义运营；1902 年 1 月 1 日接管东北铁路，这一日期被视为 CFF 的正式誕生日。

仅供一般参考。本文不构成法律或税务意见，不能替代针对个案的专业意见，亦不建立律师与客户关系。本文反映截至 2026 年 9 月的法律状况。

在线版本: cn.helveticaregister.com/geneva-the-railways-capital-speculation-and-politics