

地方铁路

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

同样的模式也以更大的投资规模应用于将各山谷与圣哥达线连接起来的支线铁路。在 20 世纪的前三十年里，提契诺州建成了一个窄轨铁路和有轨电车线路网络：卢加诺至特塞雷特（Tesserete）线于 1909 年通车，卢加诺至卡德罗（Cadro）和迪诺（Dino）线于 1911 年通车，卢加诺至蓬特特雷萨（Ponte Tresa）线于 1912 年通车。¹ 贝林佐纳于 1907 年与格劳宾登州的梅索科（Mesocco）相连，比亚斯卡（Biasca）于 1911 年与布莱尼奥谷（Blenio）的阿夸罗萨（Acquarossa）接通。² 这些线路大多在 20 世纪 60 年代和 70 年代被公交车取代后关闭。卢加诺–特塞雷特（Tesserete）线于 1967 年关闭，卢加诺–卡德罗（Cadro）–迪诺（Dino）线于 1970 年关闭。³ 如今只有通往蓬特特雷萨（Ponte Tresa）的线路仍在运营。对于当时的投资者而言，这些线路的关闭还远在将来。1910 年真正重要的是：每条线路都需要资本，客流预测都很乐观，而银行被期待为本地区的企业提供融资。

最具雄心的项目是从洛迦诺经森托瓦利（Centovalli）和维杰佐谷（Val Vigezzo）通往多莫多索拉（Domodossola）的国际线路，该线将在多莫多索拉与辛普朗线（Simplon Line）接轨。该项目的发起人是洛迦诺市长弗朗切斯科·巴利（Francesco Balli，1852–1924）、教师安德烈亚·泰斯托雷（Andrea Testore）和工程师贾科莫·萨特（Giacomo Sutter）。⁴ 巴利于 1898 年向联邦委员会申请铁路

地方铁路

网特许经营权，并于同年 12 月 28 日获得批准。提契诺地区铁路公司（FRT）于 1909 年 11 月 18 日成立，负责瑞士段的建设和运营；而亚尔卑斯山麓铁路企业公司（SSIF）则于 1912 年成立，负责意大利段。⁵ 资金本应由一家法国银行——巴黎的法美银行（Banque Franco-Américaine）提供。1913 年，该银行陷入困境并宣告破产。工程因此延误，1915 年意大利工人被征召上前线后，工程再次中断。该线路直至 1923 年 11 月 25 日才正式通车。⁶

1 法美银行与洛迦诺各银行

这家巴黎银行的倒闭在洛迦诺产生了直接后果。诺塞蒂引用了 1914 年 2 月 19 日《洛桑公报》（*Gazette de Lausanne*）刊登的一则来自洛迦诺的电讯，据该电讯称，瑞士美洲银行（Banca Svizzera Americana）董事会提议将其股本削减 40%，以冲减已无账面价值的资产。该行遭受的主要损失源于法美银行的倒闭，后者曾负责两个铁路项目的融资，即穿越森托瓦利（Centovalli）的洛迦诺-多莫多索拉线，以及从洛迦诺通往马焦雷湖畔丰多托切（Fondotoce）的线路。洛迦诺的投资者在此破产事件中总计损失逾 200 万瑞士法郎。⁷ 1899 年至 1907 年担任 Banca Svizzera Americana 行长的卢西亚诺·巴利（Luciano Balli）与市长兼铁路发起人弗朗切斯科·巴利（Francesco Balli）同姓，这表明该镇的显赫家族、其银行和铁路项目之间存在密切联系。至于这两人在铁路融资中是否共同行动，根据本文查阅的资料无法确定。⁸ 但这一结构本身是明确的。在一个小镇上，同一批名流既在市政府任职，又在铁路公司董事会和银行董事会中任职。储户的资金被投入到由银行自身董事推动的项目中。

2 注释

1. “卢加诺 - 特塞雷特铁路”，维基百科，
<https://en.wikipedia.org/wiki/Lugano>

- %E2%80%93Tesserete_railway; “卢加诺–卡德罗–迪诺铁路”, 维基百科, https://en.wikipedia.org/wiki/Lugano%E2%80%93Cadro%E2%80%93Dino_railway (开通日期作为最后手段引用)。“Lugano–Ponte “特雷萨铁路”, 维基百科, https://en.wikipedia.org/wiki/Lugano%E2%80%93Ponte_Tresa_railway, 同样作为最后手段引用 (“The line opened in 1912”)。关于 1882 年后地方线路建设的整体热潮, 参见 RSI, “Il Ticino delle ferrovie”, 2016 年 3 月 29 日, <https://www.rsi.ch/info/ticino-grigioni-e-insubria/Il-Ticino-delle-ferrovie--942627.html>。
2. “贝林佐纳 – 梅索科铁路”, 维基百科, https://en.wikipedia.org/wiki/Bellinzona%E2%80%93Mesocco_railway; “比亚斯卡–阿夸罗萨铁路”, 维基百科, https://en.wikipedia.org/wiki/Biasca%E2%80%93Acquarossa_railway; 两者的开通日期均作为最后手段引用。
 3. 维基百科相关条目 (同上)。
 4. 让-吕克·里肯巴赫, “森托瓦利铁路的百年历史”, 瑞士国家博物馆博客, 2024 年 4 月, <https://blog.nationalmuseum.ch/en/2024/04/the-100-year-history-of-the-centovalli-railway/>。
 5. FART, “一段成功史”, <https://fartiamo.ch/en/company-history/>; Rickenbacher (同上)。
 6. 里肯巴赫 (同上)。
 7. 诺塞蒂 2013 (同上), 引用 1914 年 2 月 19 日《洛桑公报》关于瑞士美洲银行的报道: “该银行遭受的主要损失源于巴黎法美银行的倒闭, 后者曾负责为洛迦诺–多莫多索拉经森托瓦利线和洛迦诺–丰多托切这两条铁路提供财务担保。”

地方铁路

8. 关于工程师卢西亚诺·巴利（Luciano Balli, 1856–1907）——1899年至1907年担任瑞士美洲银行董事会主席——参见诺塞蒂（Nosetti）2013年著作（同上）；关于洛迦诺市长弗朗切斯科·巴利（Francesco Balli, 1852–1924），参见里肯巴赫（Rickenbacher）著作（同上）。这两份资料均未说明二人之间存在亲属关系。

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/lugano-local-railways