

圣哥达铁路：资本、条约与南方的开放——概述与总结

Dr Alexander Ressos, TEP

*Attorney-at-Law (Switzerland), Solicitor (Hong Kong),
Solicitor (England & Wales)*

前几章追述了该州在政治上的诞生（第 C.I 章），以及使卢加诺和卡波拉戈成为复兴运动避难所的意大利流亡者（第 C.II 章）。本章追述的是 19 世纪瑞士规模最大的单一投资项目。1869 年至 1882 年间，三个国家、一家瑞士铁路公司、一个国际银行财团以及约十五个州共同出资、修建并开通了一条从卢塞恩和楚格通往基亚索及意大利边境的铁路，其中包括一条在圣哥达山体下长约 15 公里的顶峰隧道。对于提契诺州的领土而言，这条线路终结了 19 世纪 30 年代的马车道路仅仅有所缓解的地理隔绝。上切内里（Sopraceneri）与下切内里（Sottoceneri）如今通过铁路相互连接，北通苏黎世和巴塞尔，南达米兰和热那亚。其结果是在瑞士南部形成了一种新的经济秩序：铁路工场、海关站、货运代理、酒店和银行，接替了承运人行会和 *dazio*（过境关税）六个世纪以来所承担的职能（第 A.IV 章）。

本章的问题是：这条铁路是如何融资和治理的，其融资方式对于公共补贴、私人资本与国际条约法之间的关系有何启示——这种关系至今仍在塑造瑞士的基础设施融资。论证分为三个部分。第一，圣哥达铁路从一开始就是一个公私合作项目。其 1869 年的融资计划依赖 8,500 万瑞士法郎的国家补贴和 1.02 亿瑞士法郎的私人

圣哥达铁路：资本、条约与南方的开放——概述与总结

资本，后者由一个以德国银行为首、并得到阿尔弗雷德·埃舍尔的瑞士信贷银行（Schweizerische Kreditanstalt）支持的财团于 1871 年筹集。第二，确保补贴的条约也限制了瑞士对该线路的主权。这种限制在 1876 年至 1878 年的融资危机中显现出来，当时提供补贴的国家必须同意缩减建设计划并追加资金；1909 年再度显现，当时联邦将圣哥达铁路国有化，不得不以运价让步换取德国和意大利的同意。第三，1882 年的通车改变了提契诺的经济。贝林佐纳成为铁路城镇，基亚索成为海关和货运城镇，卢加诺则成为旅游胜地，拥有第 C.IV 章所考察的第一批本地银行和酒店公司。

本章不重复第 A.IV 章所讨论的圣哥达路线的中世纪和近代早期历史，也不重复第 C.IV 章主题——第一批提契诺银行的历史及其 1914 年的崩溃。本章集中讨论铁路问题、相关条约、公司及其资本、建设及其人员代价、1876 年至 1878 年的危机、南部的开放以及 1909 年的国有化。最后两节追述圣哥达轴线进入 20 世纪和 21 世纪的历程，从 1980 年的公路隧道到新阿尔卑斯铁路干线（NRLA, *Neue Eisenbahn-Alpentransversale*, NEAT, 意大利语为 *Nuova ferrovia transalpina*, NFTA, 通称 AlpTransit）的基线隧道，并将脉络延伸至当今的基础设施融资法及其对卢加诺作为金融中心的意义。

1 结论

圣哥达铁路是由外国资金决定的。1845 年以后的二十年间，提契诺、东部各州和皮埃蒙特一直力推卢克马尼尔线路，而 1853 年的第一个圣哥达委员会既缺乏资本，也缺乏政治分量来推行中部路线。意大利的统一、意大利于 1866 年的选择以及阿尔弗雷德·埃舍尔于 1863 年的转向，扭转了局势。1869 年 10 月 15 日的公约以及 1871 年 10 月 28 日德国的加入，提供了 8,500 万瑞士法郎的补贴，并确定了路网、技术标准、期限和运价。一个以贴现公司（Disconto-Gesellschaft）为首、埃舍尔的瑞士信贷银行参与其中的财团，以股票和债券形式筹集了其余的 1.02 亿瑞士法郎，圣哥达

铁路公司（Gotthardbahn-Gesellschaft）于 1871 年 12 月 6 日在卢塞恩成立。

建设过程暴露了这一结构的弱点。路易·法夫尔的总价承包合同将隧道的风险置于一个财力有限的承包商身上，而开凿隧道的意大利矿工则付出了健康和生命的代价：至少 177 至 199 人死于事故，死于疾病者更多，1875 年还有四名罢工者在格舍嫩被枪杀。当赫尔瓦格于 1876 年的修订揭示出 1.02 亿瑞士法郎的赤字时，公司若未经提供补贴的国家同意，便无法削减其建设计划。1877 年的卢塞恩会议、1878 年的补充条约以及 1878 年 8 月 22 日的联邦法令（于 1879 年 1 月 19 日经全民投票通过）挽救了这一事业，代价是埃舍尔的辞职以及一项“圣哥达妥协”——它使每个地区都分得一份联邦资金，其中包括用于蒙特切内里线路的 200 万瑞士法郎。

1882 年的通车使提契诺成为瑞士和欧洲经济的一部分。贝林佐纳成为铁路城镇，基亚索成为海关和货运城镇，卢加诺则成为旅游胜地，其酒店和登山铁路由新成立的本地银行协助融资，而移民汇款则提供了提契诺银行业最初的存款基础。1909 年的国有化需要与德国和意大利订立新的公约，其运价让步激起了抗议，进而促成了 1921 年的条约全民公决。一个世纪之后，2016 年和 2020 年建成的基线隧道——由依据联邦宪法第 87a 条设立的公共基金出资，并受第 84 条阿尔卑斯条款的保护——使卢加诺与苏黎世的距离缩短至两小时以内，与米兰的距离缩短至一小时。圣哥达由此塑造了第 D 部分所述金融中心得以成长的条件，也塑造了第 C.IV 章所考察的、经历了首次危机的那些机构。

2 五句话概要

经过与卢克马尼尔线路和施普吕根线路长达二十年的竞争，圣哥达路线之所以胜出，是因为意大利于 1866 年选择了它，而阿尔弗雷德·埃舍尔于 1863 年将苏黎世的铁路和银行力量投向了它。1869 年 10 月 15 日与意大利订立、德意志帝国于 1871 年 10 月 28 日加入的公约，提供了 8,500 万瑞士法郎的国家补贴，而一个以贴现公司（Disconto-Gesellschaft）为首、瑞士信贷银行参与的财团，为 1871 年 12 月在卢塞恩成立的圣哥达铁路公司筹集了 1.02 亿瑞士法郎。路易·法夫尔的隧道于 1872 年至 1880 年间建成，代价是至少 177 至 199 人死于事故，以及 1875 年四名罢工者在格舍嫩被枪杀；随之而来的融资危机以 1878 年的追加补贴、1879 年经全民投票通过的首笔联邦阿尔卑斯铁路补贴以及埃舍尔的辞职而告终。1882 年的通车使贝林佐纳成为铁路城镇，基亚索成为海关和货运站，卢加诺成为部分由其新银行融资的旅游胜地；而 1909 年的国有化则需要订立一项圣哥达公约，其对德国和意大利的让步导致了 1921 年的条约全民公决。2016 年和 2020 年建成的基线隧道，由依据联邦宪法第 87a 条设立的公共资金出资，并以阿尔卑斯保护条款和与欧盟（EU）的《陆路运输协定》为框架，如今将卢加诺与苏黎世和米兰紧密相连，延续了一条由条约治理的过境路线的历史。

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-the-gotthard-railway-capital-treaties-and-the-opening-of-the-south-overview-and