

国有化与 1909 年戈特哈德条约

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

瑞士主要铁路的国有化于 1898 年 2 月 20 日经全民投票批准，相关内容见第 D.I 章。由于 1869 年的条约，圣哥达铁路属于特殊情况。联邦在二十世纪最初几年接管了其他干线铁路公司。圣哥达铁路最后被接管，原因之一是德国和意大利在这条线路上拥有利益。1904 年 2 月 26 日，联邦委员会宣布将依据合同条款赎回圣哥达特许经营权。1909 年 5 月 1 日，瑞士联邦铁路（SBB）接管了全部基础设施及所有运营资产、权利和义务。¹

与股东的财务结算又花了两年时间。根据 1911 年 6 月 10 日的和解协议，赎回补偿金确定为 2.0084 亿法郎。² 其中 1.1709 亿法郎以承接公司有担保债务的形式支付，8375 万法郎以瑞士联邦铁路利率 4% 的债券支付给股东，随后公司被清算。³ 截至 1909 年 4 月底，投入该线路的资本总额已达 3.005 亿法郎，其中 2.658 亿法郎用于铁路基础设施，2760 万法郎用于机车车辆。⁴ 因此，坚持持有至最后的 1871 年股东，在获得数十年股息之后，以联邦债券的形式收回了本金。对建设贡献相对较少的瑞士国家，则获得了全国最有价值的铁路。

赎回引发了一个国际法问题。瑞士当局认为购买圣哥达铁路是一项主权权利，不取决于各补贴国。德国和意大利于 1904 年获正式通知这一决定，直到 1909 年 2 月 11 日才作出联合答复。它们坚持

国有化与1909年戈特哈德条约

认为，赎回须事先征得其同意，因为1869年和1878年的补贴是依据条约给予一家私营公司的，使它们有权分享该线路的利润。三国政府代表会议于1909年3月24日至4月20日举行，并促成了1909年10月13日签署的《圣哥达公约》。作为放弃参与资本和利润的交换，柏林和罗马在整个瑞士联邦铁路网上就过境运输获得了相当于最惠国待遇的运价优惠。⁵

该条约引发了联邦国家历史上最激烈的外交政策争议之一。批评者认为它限制了瑞士的主权，因为它使瑞士联邦铁路无限期地承担对外国运输的运价让步。一份由11.6万名公民签署的请愿书被提交给联邦议会。在国民院和联邦院仍于1913年4月批准该条约之后，沃州的一个委员会发起了一项人民倡议，要求将无限期或期限超过十五年的条约纳入任择性全民公投。这项倡议因战争而推迟。1921年，人民和各州以压倒性多数通过了这项新的宪法条款。它至今仍保留在1999年《联邦宪法》第141条中。⁶ 瑞士国家图书馆对这一连串事件作了同样的概括：1909年的条约被视为对主权的限制，并导致了关于国家条约的全民公投倡议。⁷

对于金融中心的历史而言，圣哥达条约之争具有明确的意义。它表明，1869年的公共补贴使外国对一项瑞士资产形成了持久的权利主张，这一主张在所有权变更后依然存续，必须以运价让步来买断。1869年使融资成为可能的结构，在四十年后成为瑞士政策的一种约束。《圣哥达公约》至今仍然有效；在第二次世界大战期间，瑞士的官方过境政策便以其第3条以及1907年《海牙公约》第7条为依据。⁸ 那场战争期间德国与意大利之间经圣哥达的货物过境，包括1941年商定的运煤列车，属于本书F部分的内容。⁹ 在此只需指出，1869年的融资决定一直影响着瑞士的对外关系，直至二十世纪中叶。

1 注释

1. 维基百科（德文），“Gotthardbahn-Gesellschaft”（见上文），关于 1904 年 2 月 26 日的宣布和 1909 年 5 月 1 日的接管；Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, “Gotthardbahn”（见上文），证实了路网线路于 1909 年 5 月 1 日移交联邦。
2. Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, “Gotthardbahn”（见上文）。
3. 维基百科（德文），“Gotthardbahn-Gesellschaft”（见上文）。
4. Röll, Enzyklopädie des Eisenbahnwesens, “Gotthardbahn”（见上文）。
5. 《瑞士历史辞典》（HLS），“Convention du Gothard”（Gérard Benz），法文版，<https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/017251/>。
6. HLS, “Convention du Gothard”（Benz），法文版（见上文），并参见 Felix Bosshard, Der Gotthardvertrag von 1909（1973 年）。
7. 瑞士国家图书馆, “Der Eisenbahntunnel von 1882”（见上文）。
8. HLS, “Convention du Gothard”（Benz），法文版（见上文）。
9. Dodis, “Diplomatie auf Schienen”（见上文），关于 1941 年经瑞士向意大利每日开行运煤列车的安排。

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/zurich-nationalisation-and-the-gothard-treaty-of-1909