

## 阿尔卑斯过境问题

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

修建一条穿越阿尔卑斯山的铁路，这一设想与瑞士铁路本身一样古老。早在 19 世纪 40 年代末和 50 年代初，工程师和各州政府就已经在各个山口之间规划线路。令全国产生分歧的，是这条线路应当经由哪个山口。这个问题的答案关系到全国每一个地区。一条过境线路将吸引德意志各邦与意大利半岛之间的贸易，使其两端以及沿线引道上的城镇兴旺发达，而被它绕开的地区则将在蒸汽时代的新经济中沦为次要角色。因此，各条线路之间的竞争是一场州、铁路公司和金融家之间的角逐，每一方都力图为自己的网络争取未来的交通流量。

在很长一段时间里，东部方案一直是热门之选。卢克马尼尔线（Lukmanier）从格劳宾登州的前莱茵河谷穿越至提契诺州的布莱尼奥河谷，自 1847 年起由格劳宾登工程师 Richard La Nicca 推动，并得到圣加仑、格劳宾登以及瑞士东部的支持。圣加仑、格劳宾登和提契诺三州于 1853 年 9 月为卢克马尼尔项目授予了特许权，但该项目后来因资金不足以及发起人之间的争执而失败。<sup>1</sup> 直到 19 世纪 60 年代，卢克马尼尔线在全国范围内都被视为最有可能实现的阿尔卑斯穿越线路。撒丁王国希望将热那亚与博登湖地区连接起来，起初以承诺提供补贴的方式支持这一方案。1861 年，相关各州撤回了特许权，撒丁王国也撤销了补贴承诺，东部方案由此失去了立足之地。<sup>2</sup> 施普吕根线（Splügen）是第二个东部方案，从库

## 阿尔卑斯过境问题

尔通往基亚文纳和科莫湖，在格劳宾登州获得了支持。但它始终未能组建起一条如此规模的线路所需要的、由各州、公司和外国组成的联盟。

哥达线（Gotthard）很早就有自己的倡导者。1853年8月19日，九个州在卢塞恩成立了第一个哥达委员会。提契诺州和苏黎世州缺席，后者缺席是因为 Alfred Escher 当时支持一条东部阿尔卑斯线路，他的东北铁路公司（Nordostbahn）着眼于东部。<sup>3</sup> 瑞士中部各州有显而易见的理由偏爱哥达线。翻越该山口的古老驮道和车道经过乌里州和莱文蒂纳河谷，一条直达铁路将经过卢塞恩州和施维茨州，而巴塞尔的瑞士中央铁路公司（Schweizerische Centralbahn）则将哥达线视为其自身网络从莱茵河经豪恩施泰因（Hauenstein）至卢塞恩向南的自然延伸。障碍在于这座山本身。一条哥达铁路需要一条约 15 公里长的顶峰隧道，远远超过此前尝试过的任何工程，此外两侧还需修建长长的坡道。

决定性的转折出现在苏黎世改变立场之时。19 世纪 60 年代初，Escher 得出结论：东部线路无法获得融资，而一条由北面的东北铁路公司和中央铁路公司共同供给客货流的哥达线，将比卢克马尼尔线更有利于苏黎世，因为后者会把瑞士东部的交通引向圣加仑和库尔。当时的观察者和后来的历史学家一致认为，苏黎世的转向给东部阿尔卑斯铁路项目带来了决定性的打击。<sup>4</sup> 1863 年 8 月 7 日，原有的委员会扩大为所谓的大哥达联合会（*grosse Gotthardvereinigung*），由十五个州和两家铁路公司，即中央铁路公司和东北铁路公司组成。Escher 出任其主席，并从此成为其推动力量。<sup>5</sup>

仅凭瑞士的决定，并不能确保这条线路得以建成。没有任何一个瑞士州、公司或银行能够筹集哥达线所需的资金。至于 1848 年建立的联邦国家，它既没有权限，也没有资源自行修建铁路（见第 D.I 章）。只有在对过境交通有利益关系的外国出资的情况下，这

条线路才能建成。这样的国家有两个。1861 年宣告成立的新意大利王国需要一条通往中欧、不依赖奥地利或法国的直达铁路。奥地利已于 1867 年开通了布伦纳线，而穿越塞尼山（Mont Cenis）的法意隧道正在建设之中，并于 1871 年开通。<sup>6</sup> 一条哥达线将为意大利北部，特别是米兰和热那亚，提供一条通往莱茵河和德意志市场的独立线路。德意志各邦，尤其是 Otto von Bismarck 领导下的普鲁士，也有同样性质的战略和商业利益。1869 年，Bismarck 宣布支持哥达线而非施普吕根线。<sup>7</sup>

关于该公司的记述将这一倡议描述为经济自由主义的苏黎世的产物：苏黎世希望促进通往意大利的南北过境交通和商业发展，同时与奥地利于 1867 年开通的布伦纳铁路相抗衡。<sup>8</sup> 对苏黎世金融中心而言，这一起源意义重大。从一开始，哥达线在政治领导和融资架构上就是一个苏黎世项目，尽管公司注册地将设在卢塞恩，大部分实际工程也将在乌里州和提契诺州进行。它所需的资本将在很大程度上来自国外。因此，Escher 的任务是说服外国政府和外国银行相信：一家依据瑞士法律运营、受瑞士监管的瑞士私营公司，是安放其资金的安全载体。

## 1 注释

1. Jürg Meister, Die Geschichte des Gotthard-Komitees (Gotthard-Komitee, 2017 年 4 月)，关于 Richard La Nicca 的卢克马尼尔项目及其特许权，[https://www.alptransit-portal.ch/Storages/User//Meilensteine/Pin\\_066/Dokumente\\_066/Geschichte\\_Gotthardkomitee.pdf](https://www.alptransit-portal.ch/Storages/User//Meilensteine/Pin_066/Dokumente_066/Geschichte_Gotthardkomitee.pdf)。
2. Simon Heid、Chiara Spirig、Dragana Ljuboja 和 Dario Seitz, “Verkehr – Nord-Süd-Transit”, sozialgeschichte.ch (Pädagogische Hochschule St. Gallen 与 Gemeinnützige Gesellschaft des Kantons St.

## 阿尔卑斯过境问题

Gallen ) , <https://www.sozialgeschichte.ch/themen/nord-sued-transit/>。

3. Meister, Geschichte des Gotthard-Komitees (见上文) , 关于 1853 年 8 月 19 日的委员会以及苏黎世和提契诺的缺席。
4. Heid 等, “Verkehr – Nord-Süd-Transit”, sozialgeschichte.ch (见上文) , 该文将苏黎世于 19 世纪 60 年代初将支持对象从卢克马尼尔线转向哥达线描述为对东部阿尔卑斯铁路的决定性打击。
5. Meister, Geschichte des Gotthard-Komitees (见上文) , 关于 1863 年 8 月 7 日哥达联合会的成立; 《瑞士历史辞典》(HLS) , “Escher, Alfred” (Markus Bürgi) , 法文版, <https://hls-dhs-dss.ch/fr/articles/003626/2020-01-20/>, 确认 Escher 自 1863 年起担任该联合会主席。
6. Heid 等, “Verkehr – Nord-Süd-Transit”, sozialgeschichte.ch (见上文) , 载有各条相互竞争的阿尔卑斯线路的开通日期: 塞默灵 1854 年, 布伦纳 1867 年, 塞尼山 1871 年, 辛普朗 1906 年, 勒奇山 1913 年。
7. Dodis (瑞士外交文献) , “Diplomatie auf Schienen – Gotthardbahn und Aussenpolitik”, <https://www.dodis.ch/en/diplomatie-auf-schienen-gotthardbahn-und-aussenpolitik>。
8. 维基百科(德文版) , “Gotthardbahn-Gesellschaft”, 起源一节, <https://de.wikipedia.org/wiki/Gotthardbahn-Gesellschaft> (在无法获得更好来源时用作参考) 。

---

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-the-alpine-transit-question](https://cn.helveticaregister.com/zurich-the-alpine-transit-question)