

1869 年戈特哈德会议与 1869 年 10 月 15 日条约

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

外交筹备工作占去了 19 世纪 60 年代的大部分时间。在意大利表明了对哥达线的偏好、德意志各邦也转而持相同看法之后，瑞士联邦委员会在这些外国信号和哥达联合会的推动下，认可了哥达线方案。¹ 谈判在 1869 年 9 月 15 日至 10 月 15 日于伯尔尼举行的一次国际会议上达到高潮。邮政与铁路部部长、联邦委员 Emil Welti 主持了会议。会议确定了建设计划、总造价以及筹集资金的方式。² 意大利和德意志的代表与瑞士谈判代表同席而坐。³ 会议的技术层面与外交层面同样重要，因为提供补贴的国家希望在承诺投入公共资金之前，就线路走向、坡度和顶峰隧道的长度获得保证。

会议商定的融资计划假定整个网络的总造价为 1.87 亿瑞士法郎。意大利将出资 4500 万瑞士法郎，德意志方面出资 2000 万，瑞士出资 2000 万，合计 8500 万瑞士法郎的补贴。其余 1.02 亿瑞士法郎将由负责修建和运营该线路的公司在资本市场上筹集。⁴ 瑞士所承担的股份并非现代意义上的联邦补贴。根据 1848 年宪法和 1852 年《铁路法》，联邦将铁路建设交由各州和私营公司负责，因此瑞士的 2000 万瑞士法郎由相关各州与东北铁路公司和中央铁路公司共同承担。⁵ 按比例计算，补贴约占预计造价的 45%，其余部分预计由资本市场提供。德文维基百科关于该铁路的条目计算的比例为：意大利 24.05%，德国和瑞士各 10.7%，国际资本市场 54.55%。⁶

1869 年戈特哈德会议与 1869 年 10 月 15 日条约

瑞士与意大利之间的条约于 1869 年 10 月 15 日在伯尔尼签署。在德意志帝国的建立使其取代北德意志邦联和南部各邦成为相关缔约方之后，德意志方面通过 1871 年 10 月 28 日的一项公约加入了该条约。1871 年 10 月 31 日互换批准书之后，这一合并文书刊载于当年的《*Reichsgesetzblatt*》（帝国法律公报）。⁷ 对律师而言，这项条约是一份引人注目的文件。它界定了需要修建的网络：一个约 263 公里长的线路系统，从卢塞恩和楚格经戈尔道、弗吕埃伦和顶峰隧道通往比亚斯卡和贝林佐纳，再由此通往卢加诺和基亚索，以及通往马加迪诺和马焦雷湖畔的意大利边境。它将补贴确定为意大利 4500 万瑞士法郎、瑞士 2000 万瑞士法郎、德国 2000 万瑞士法郎。它规定，三分之一的补贴分九期等额按年支付，其余三分之二则根据经核实的隧道工程进度拨付。它假定格舍嫩与艾罗洛之间隧道的建设期为九年。

另外三项条款揭示了该条约如何平衡公共利益与私人利益。提供补贴的国家获得了监督权：每年在固定时间，工程须在各缔约国代表在场的情况下接受核查。条约规定了客运和货运的最高运价，货运费率根据线路坡度和货物种类分级，从而使提供补贴的国家能够确信，其公共资金不会以牺牲本国商人利益为代价转化为垄断利润。最后，瑞士保留了为维护其中立和保卫国家而采取必要措施的权利。⁸ 中立保留条款在 20 世纪将变得非常重要。就金融史而言，重要的是前两项条款。它们使外国不仅仅是被动的出资方：提供补贴的政府成为对工程进度和运价享有利益的监督方，而这正是公共出资方和开发银行在现代项目融资中所处的地位。

1869 年的法律架构是分层的。最上层是主权国家之间的国际条约，在各国政府之间创设义务。其下是瑞士的特许权，由各州依据 1852 年《铁路法》授予；再往下则是一家私营公司，由其接受补贴、持有特许权并筹集资本。补贴以成立一家拥有充足股本和债券资本的公司为条件，而该公司筹集这些资本的能力又反过来取决于补贴的可信度。每一层都支撑着其他各层。瑞士联邦当局充

当外国政府与私营公司之间的中间人，因为条约是由联邦缔结的，尽管联邦本身在这一阶段并未出资。当项目陷入困境时，这种中间人角色将使联邦委员会承受巨大的政治压力。

意大利方面有充分的理由作出最大的出资。对这个年轻的王国而言，哥达线提供了一条既避开奥地利控制、又避开法国控制的北上通道，米兰尤其期望成为一条新的欧洲贸易大动脉的南端终点。主持谈判的意大利首相 Luigi Federico Menabrea 对瑞士的联邦体制持怀疑态度，他曾评论说，永远无法理解瑞士的，恰恰是瑞士自己。⁹ 这一评论反映了与这样一个国家谈判的困难：其中央政府在铁路事务上权力甚微，各州、各公司和一个私人联合会各执一词。Escher 的成就在于，将这些不同的声音作为一个统一而可信的交易对手呈现给外国伙伴。在当时的瑞士人物中，几乎没有人能够在此类谈判中将国民院议员的政治权威与瑞士信贷银行董事会主席的金融权威集于一身。

1 注释

1. Heid 等，“Verkehr – Nord-Süd-Transit”，sozialgeschichte.ch（见上文），其中指出，1869 年意大利和德意志各邦宣布偏好哥达线，联邦委员会随后在外国压力下认可了该线路。
2. Claudia Aufdermauer，“Welti, Emil”，Neue Deutsche Biographie 在线版（2022 年 10 月 1 日），以及 Wilhelm Oechsli，“Welti, Friedrich Emil”，Allgemeine Deutsche Biographie 第 55 卷（1910 年），第 376–384 页，均见 Deutsche Biographie，<https://www.deutsche-biographie.de/dbbW3791.html>。
3. AlpTransit Portal， “Geschichte des Gotthardkomitees”，https://www.alptransit-portal.ch/Storages/User//Meilensteine/Pin_066/Dokumente_066/

1869 年戈特哈德会议与1869 年10 月15 日条约

Geschichte_Gotthardkomitee.pdf, 其中列明德国（最初为北德意志邦联连同巴登大公国）、意大利和瑞士为 1869 年的缔约方, 并载明意大利出资 4500 万瑞士法郎、德国和瑞士各出资 2000 万瑞士法郎, 用于计划中 1.87 亿瑞士法郎的建设资本。

4. Dodis, “Diplomatie auf Schienen” (见上文), 载有 1869 年伯尔尼会议商定的融资结构: 私人投资者 1.02 亿瑞士法郎, 意大利 4500 万, 德国和瑞士各 2000 万; Meister, Geschichte des Gotthard-Komitees (见上文), 给出了相同的 1.87 亿瑞士法郎计划资本。
5. Swissvotes, 1879 年 1 月 19 日第 20 号关于阿尔卑斯铁路补贴的联邦法律的全民投票, 简要说明, <https://swissvotes.ch/vote/20.00/kurzbeschreibung-de.pdf>, 其中指出, 最初 2000 万瑞士法郎的补贴由各州与瑞士东北铁路公司和瑞士中央铁路公司共同承担。
6. 维基百科 (德文版), “Gotthardbahn”, 融资一节, <https://de.wikipedia.org/wiki/Gotthardbahn>。
7. “Übereinkunft zwischen Deutschland, Italien und der Schweiz wegen Herstellung und Subventionierung einer Eisenbahn über den St. Gotthard”, Deutsches Reichsgesetzblatt 1871 年, 第 44 号, 第 376–389 页, Wikisource 转录本, https://de.wikisource.org/wiki/%C3%9Cbereinkunft_zwischen_Deutschland,_Italien_und_der_Schweiz_wegen_Herstellung_und_Subventionierung_einer_Eisenbahn_%C3%BCber_den_St._Gotthard。
8. Übereinkunft (Wikisource, 见上文), 第 3、6、8、12、16、17 和 20 条, 关于隧道工期、中立、最高运价、年度核查以及补贴金额和分期支付。

9. Dodis, “Diplomatie auf Schienen” (见上文), 引述了 Menabrea 关于瑞士联邦制的评论。

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-gotthard-conference-of-1869-and-the-treaty-of-15-october-1869