

近代铁路警察制度变迁中的央地角色转换

马陵合

【摘要】 地方大员是近代铁路警察的催生者。铁路初兴时，沿线治安主要由地方督抚负责，地方防营是早期铁路巡警的主要来源。随后出现地方与路局共建路警的权力格局，各路局设置专门机构组建铁路巡警，但难以独力承担铁路治安维护之责，仍需要地方军队、地方警察的协助。随着近代铁路管理体制趋于集权化，铁路警察的管理主体由地方督抚转向路局，并逐步形成铁道部的直辖管理体制。从管理主体而言，明显存在着从地方转向中央的趋势，只是路局始终担当主要的角色。相对独立的路警体制形成历程，不失为近代中国中央与地方关系变动的一个重要面相，中央与地方的角色转换呈现了铁路管理体制的特殊性。

【关键词】 铁路警察；管理体制；中央；地方

【作者简介】 马陵合，历史学博士，安徽师范大学经济管理学院教授，博士生导师（安徽芜湖 241000）。

【中图分类号】 K25 **【文献标识码】** A **【文章编号】** 1001-6198 (2020) 02-0147-12

近代中国铁路初兴时，沿线治安主要由地方督抚和地方防营负责，地方大员是近代铁路警察的催生者。由于经费问题和铁路治安的特殊性，管理主体逐步由地方督抚转向各路局，中央政府逐步加大对铁路警察的控制力度。1932年铁道部设立直属铁道部的路警总局，铁路警察从地方警察体系中正式分离出来，成为独立建制的警种。铁路警察最初由地方政府创设，最终转为直隶于中央政府。中央与地方之间管理权限的转换，不失为中央与地方关系变动的一个重要面相。民国时期一篇专门研究铁路警察的文章这样写道：“铁路警察是属于交通警察的一种特殊警察。他的

职务，在保障行车秩序，客货运输的安全。在铁路区域以内，关于公安卫生等地方警察事务，亦应切实执行，故路警实兼有地方警察的职权。”〔1〕近代中国铁道兴办之始，因尚未建成近代警察制度。在整个晚清时期，除个别都市设立警察外，尚未普遍地实施。“即或少数地方，有警察设立，而亦极幼稚，以其维护地方最低限度的公安，力尚不足，更不能冀其兼顾维持交通的责任。”因而，铁路警察的出现，需要依托地方督抚，将已有防营等转化为专职的铁路警察。与此同时，地方警察也在不断完善发展，地方警察与铁路警察在清末民初实际是并立而行，此“实为我国内政



上的一种创例”〔2〕。只是铁路警察的管辖权变更存在着一个由地方转向中央、由各自为政至建制统一的历程，此与近代铁路管理体制集权化进程是相契合的。

一、地方督抚与早期铁路巡警创设

兴筑铁路在19世纪70年代成为洋务新政的重要组成部分。以地方督抚为主的对外交涉体制，产权地方化倾向的洋务企业体制，使得地方督抚担当了发展铁路的主要职责。维护沿线治安之职也自然地纳入相关地方督抚的职责范围之内。1898年矿路总局在《矿务铁路公共章程》中明确指出，铁路的治安“必有借重地方官之处”，“如有地主阻挠、工役聚众等事，一经公司呈报，该地方官即妥为晓谕弹压”〔3〕。1903年12月，商部在《铁路简明章程》中再次明确地方官负有弹压保护铁路之责，并要求铁路部门承担相应费用。第22条规定：“兴造铁路，或铁路已经造成后，如须用弹压、巡丁，准其每一里雇用华人一二名，仍不准带用军器，如需用护路兵勇，必须禀由臣部及各该省将军督抚酌派，不得擅自雇用，所有工食费用由铁路发给。”〔4〕由此可见，在政策层面，基本确立了地方督抚与铁路部门共同承担治安职责的原则。不过，这两份章程也清晰地表明，地方督抚拥有更大的权力与责任，是维护铁路治安的主角。双方合作、一方为主格局的形成，与近代中国早期铁路警察组建的历程有关，相关章程只是对现实状况的认可。

中国近代铁路警察的雏形最早出现在津沽铁路。在津沽铁路修筑之际，“向于工程材料与洋工程司之往来，得由当时防营护勇，随同保护”〔5〕。1888年，津沽铁路建成后，路方在每个车站设弹压委员1人，招募护勇数人，身着号衣，担负守卫等职责。同时，在重要车站雇用3至5人，身着号服，负站台守望之责，名曰巡夫。①弹压委员和巡夫是近代中国铁路警察的雏形。在此后相当长的时间内，各条铁路根据需要设置护勇、巡夫、弹压、巡警等职位，维护路线治安。地方驻军仍然成为最为重要的防卫力量，铁路警察尚不是严格意义上的独立警种，中央与地方均无铁路警察

的专职管理机构。

庚子之变时，关内外铁路屡发劫车事件。为保行车安全，袁世凯从沿线驻防的淮军中抽出部分官兵改为铁路巡警，同时奏定《山海关内外铁路巡警稽查职守章程》十二条。〔6〕该章程规定：“铁路巡警驻扎各站，以保护铁路产业完全无缺、往来搭客平安无虞为应尽之义务。”即巡警的保护范围主要是车站，缉拿之犯交由地方处理，“如有形迹可疑之人，或随带有犯禁物件，或聚众私语、似非善类者，无论何项客商，应即扣留，押送地方官或北洋营务处讯明究办”〔7〕。津榆铁路关内段试办的铁路巡警，隶属于直隶总督。人员由守卫护勇、淮军官兵及从天津南段巡警总局抽调的巡警和警务学堂毕业生组成。1906年，关内巡警设3局10段，由总巡官节制。第一局管辖北京至天津，下设4段，分驻前门、丰台、廊坊、天津各站；第二局管辖天津至唐山，下设3段，分驻在天津、塘沽、唐山各站；第三局管辖开平至山海关，下设3段，分驻在昌黎、滦州（今滦县）、山海关各站。京奉铁路全线通车后，关内外设两个巡警段，隶属于京奉铁路局。这种以军队负责铁路警备的阶段，只能算铁路警察的草创阶段。“自光绪二十八年至三十年间淮军护路，其职务只在看守票房，镇压胡匪，有巡警之名，形式尚未具备。”〔8〕在袁世凯利用淮军防营组建铁路巡警的同时，北京也设立工巡总局，“亦为中国创立地方警察之始”〔9〕。因而，作为地方大员的袁世凯在铁路警察创建上起到了引领与示范作用。关内外铁路巡警的主管机构为北洋大臣。研究者也认为，关内外铁路巡警创办最早，但本质是直隶派驻铁路的地方巡警，“最终管辖权归于地方”〔10〕。直至1913年，直隶民政厅函请交通部将关内路警改归京奉路局直接管辖，交通部许之。〔11〕

晚清时期铁路多属于借款筑路，中国虽失铁路诸多权力，包括工程师、会计师和行车总管均用外国人，但是“是时各借款铁路，多于借款合同中声明由铁路自办巡警”〔12〕。在那些基本依赖外资的铁路上，虽然外国债权人可以获得总工程师、总会计师和行车总管这样的关键岗位，但在借款合同中一般都会明确由中方负责铁路沿线治

① “巡夫”当时英文为 watchman。



安。沪宁铁路修筑之时即自办巡警。沪宁铁路总管理处拟定铁路开办巡警章程及办事规则，自吴淞至无锡已经行车各处，所有工程弹压委员、勇丁酌裁改为铁路巡警，尚未完工的路段仍酌留弹压弁勇以资梭巡。但其职权仅限于路界以内，其与地方警察权限划分的依据便是路网旁之界石，车站则以围墙栅栏为界，界外则依靠地方警察帮助照料。〔13〕1908年沪宁铁路全线通车后，两江总督因无力设置专门铁路巡警，暂时增拨巡防营择要派驻，车站、局厂、看守产业材料由铁路自办巡警负责。〔14〕有的铁路在订立铁路借款合同时，就明确了铁路巡警的设置与权限。如《粤汉铁路借款续约》第十款就规定：

原约第三款所载筑造干路、枝路，驶行轮车，以及与铁路相关之各项事业，中国人外国人均不得干预，藉词阻挠等语。实在解说，系不特专请中国国家俯准，而且干路、枝路，或现在筑造或已行车铁路产业，中美合办各事，办公中西人等，悉应由经过各省文武官员随时竭力保护，于匪徒闹事及土人阻挠各端，尤属紧要；并准总办管理处随时练养铁路华巡捕一队，其弁目兼用华洋人，藉以沿途保护铁路及所有产业，其工费概归铁路发给。如铁路另要国家或各省派兵保护之处，由督办大臣咨请即派。其由火车运兵到场，铁路概不收费，饷由官给。〔15〕

铁路巡警出现之初，其人员与经费名义上均由地方负责，但经费实际上还是由铁路通过不同方式划拨。如北洋大臣兼任督办关内外铁路大臣袁世凯，每年由铁路余利项下提拨二成辅助北洋兴办新政之需，“铁路巡警服装饷械以及经常各费，均由北洋于铁路余利项下支持，故直接受北洋大臣之统辖。时关外铁路巡警则以经费不充，未能改组，仍沿用军队旧制，略换形式，其职制饷章与关内不同”〔16〕。沪宁铁路收回警察权后，该路总办钟文耀称：“警务既由华官自办，所有费用中英公司不复拨付。盖中英公司与中政府所订合同载明，该路警务应由公司自行筹办，华官不得干涉。今端督既欲收回自办，则此费自应中政府担认。”〔17〕1908年沪宁铁路全线通车之际，两

江地方因为筹办巡警费用巨大，只能暂派拨巡防营守护铁路。但是，沿路所设车站数十处，难以全部派军驻守，只能由巡防营择要派驻，随时往来巡护，其余车站、局厂、看守产业材料以及照料上下客商、装卸货物、弹压消防、预防祸患之事均由界内铁路自办巡警负责。〔18〕

邮传部成立后，认为依赖地方督抚派兵护卫，会影响其对铁路的控制权，因而希望能设立专职的铁路巡警，取代此前的各类名目，“商办已成之路亦当由臣部随时体察商筹办理，务令路政益臻完密”〔19〕，而地方官吏只能担当“辅助联络”的角色。邮传部的态度使得清末最后几年铁路巡警规模不断扩大，建制不断完善，地方防营逐步让位于专职的铁路巡警。到1908年，京奉、京汉、京绥、沪杭甬、胶济、正太、广三、南得等路（段）分别设置铁路巡警或类似巡警职能的护勇、巡查、巡务或弹压。表1略可反映早期铁路警察的来源及其演变的轨迹。

晚清时期，无论是官营铁路还是官督商办型的铁路，清政府均实行以铁路督办大臣为中心的管理体制。督办大臣体制是地方督抚间接掌控铁路的主要方式，地方督抚是某条具体铁路的倡导者，铁路修筑、运营的实际管理者。无论是铁路自建还是由地方防营改制，其主导者仍然是控制铁路的地方督抚。设置方式主要依据铁路局与地方政府的关系：有的突出铁路局的地位，模仿关内外铁路设置巡警段，将路警纳入铁路分段式管理体系中；有的则仍保持军队的编制，把巡警编成若干“棚”（清朝军队编制单位，每棚14人）分段执行巡护任务；也有设巡警局、巡警处或警务委员的，参差不一。〔20〕这种设置，既有铁路机构的特色，又沿袭了军队建制。同时，中央政府在铁路产业管理的缺位，使铁路管理体制难以走向一体化，各自为政的特色非常鲜明。尽管地方督抚要承担铁路沿线的职责，但铁路所有权不归地方，实际上铁路警察的发展很大程度上受制于铁路部门的自身能力与重视程度。这对于中国近代铁路警察制度影响极大。“清季创建铁道中，因地方警察制度尚未实施，铁道当局对建设时期之工程材料，与营业时期之客货运输，不得不设法自谋保护，故铁道警察之设置，实系基于事实之需要，以后沿袭改革，遂成今日中国特有之制度。”〔21〕



表1 清末铁路（不含外资铁路）巡警设置情况简表

路 名	铁路开工时间	沿 革 概 要
京奉（关内外）		1888年，设立弹压委员，雇用巡夫。 1901年，建立护路巡警。
京汉铁路	1897	筑路之初，由地方派护军、练勇、巡防等，担任保护。 1907年，全路改设巡警，设总巡官1员，负全路警务之责。
京张铁路	1905	1905年，开工之始，向关内外铁路借巡警两棚，分驻材料厂等处。 1906年，设巡官巡弁检事员各1员，巡长5名，学警50名，分驻丰台、西直门等站。
沪宁铁路	1904	筑路期间，设弹压委员，招募巡勇分段弹压。 1907年先就淞沪苏锡已开车之处，改设铁路巡警，以后逐段通车，即逐段增设巡警。
沪杭甬铁路	1906	1910年，设铁路巡警，沪段80名，杭段60名。
津浦铁路	1908	1908年，动工时，拨派步勇、马勇保护工程材料。 1910年，北段筹办巡警。 1911年，将训练毕业学警分派各站报务。
道清铁路	1902	1905年，赎回前，守护厂库系用印捕，巡防路轨则雇用巡夫。 1906年，裁撤印捕，由京汉路派巡官3名及巡警40余名，分驻各厂，并将豫省所派防护各站之步队，护勇改编为铁路巡警。
正太铁路	1904	1908年，工程期间，由路方设弹压委员3人，护勇40名。 通车后，由山西省设正太铁路巡警公所，护勇改编为铁路巡警。
粤汉铁路	1900	工程期间，设护勇100名，通车后增设为400名。长株段造成之后，设委员1人，招募巡警，分驻各站服务。
广三铁路	1901	设护勇4队，约300人。1906年，裁去两队，仅留120人。1911年编为巡警。
广九铁路	1909	工程期间，两广总督在第一、二、三区段设工程弹压段。1910年，将第一段工程弹压段改为警务处。1911年，又将二、三两段归并改编，有长警220名。
南浔铁路	1908	1911年，将护勇丁役改为铁路巡警。

资料来源：《中国铁道警察史略》，中国第二历史档案馆交通部档案，一二（5）-342；交通部、铁道部交通史编纂委员会：《交通史路政编》，南京：交通部总务司，1935年，第9、13、14、16册中有关铁路警察的内容。

二、路局与地方政府共同承担铁路警备之职

晚清以来，铁路巡警一直包括两部分，即各省派驻铁路的巡警以及铁路自办巡警，形成了地方派驻巡警（或巡防营）与铁路自办巡警共同维持铁路治安的局面。相对而言，早期地方与铁路之间在铁路治安上主要是军队与铁路巡警的关系问题，后期才转向铁路警察与地方警察的权限划分问题。路局与地方政府共同承担铁路警备之职，既反映出晚清以来铁路治安管理体制形成历程的特殊性，也使得铁路警察在建制上缺乏独立性，在处理与地方政府权限划分时进退两难。

对铁路治安问题，中央政府在铁路初建时期一直希望地方政府利用其所控制的防营承担起主要责任。1898年，清政府成立了矿务铁路总局，专门管理全国的铁路建设。同年，矿路总局奏订《矿务铁路公共章程》，其规定：“各省凡有矿路地

方，必有借重地方官之处，如有地主阻挠、工役聚众等事，一经公司呈报，该地方官即妥为晓谕弹压。”〔22〕1903年12月，商部奏订《铁路简明章程》，再次明确地方官负有弹压保护铁路之责：“如需用护路兵勇，须禀由臣部及各该省将军督抚酌派，不得擅自雇用，所有工食费用由铁路发给。”〔23〕

芦汉铁路动工后，张之洞主要动用地方兵勇负责铁路治安。《郑孝胥日记》曾有大量动用地方兵勇的记载。兹将1900年上半年的记载，列述如下：

1900年2月25日 渡江竭南皮……商派兵保护铁路事。〔24〕

1900年3月4日 上说帖于南皮，请调二哨。〔25〕

1900年3月9日 上说帖于南皮，请调兵赴桥工。〔26〕

表 2 京汉铁路沿线防营布防计划

省区	起讫站 (站数)	各站防营分布	备 注
直隶	前门至磁州 (共 36 站)	自长辛店至定州 15 站, 由北洋巡防淮军中路各管路分站驻扎; 寨西站至临城站共 10 站, 由正定镇练军分驻; 内邱至磁州站共 7 站, 大名镇练军分驻。	皆由直隶总督委派。
河南	丰乐镇至新安店 (共 29 站)	铁路巡警分站镇扎。郑州为统带驻所, 设巡官 1 名, 兵 4 棚; 彰德府设巡官 1 名, 兵 2 棚; 卫辉府、信阳州各设巡长 1 名, 兵 2 棚。其他各站设兵 1 棚。个别小站则缓设。	设统带, 归河南巡抚管辖。
湖北	东篁店至玉带门 (共 13 站)	湖广总督飭派湖北护军营分段驻扎, 大致与直隶境内各营分驻相同。	湖广总督曾咨询是否设立巡警。邮传部还是要求湖北护军仍旧分驻。

资料来源:《京汉铁路巡警章程》(光绪三十二年十二月)、《河南新设巡兵分驻京汉各站营哨长兵数驻地单》, 铁道警察学院公安文化研究中心编:《中国近代铁路警察规章汇编(1905-1949)》, 北京:中国人民公安大学出版社, 2019年, 第 9、12-13 页。

1900 年 3 月 23 日 扎委刘仲请为第二段弹压委员。[27]

1900 年 4 月 3 日 奉广雅札, 准调铁路护营。[28]

1900 年 4 月 6 日 作书致督办, 报调铁路护营。[29]

1900 年 4 月 29 日 四百号石车倾倒, 压伤小工十余, 地亚孟德来请兵弹压, 因作书与汉阳协, 使周恭甫持往, 即以小轮红船迎之, 复飞禀制军。夜, 张成辅来见, 亦以石车伤人事。是日, 与广雅谈工交不靖, 皆地方官未尽得力之故, 请以丁国桢为孝感县, 宗得福为应山县。广雅首肯。[30]

1900 年 4 月 30 日 昨夜十二点弁兵五十人抵漫口。工程处报云: 客猎威与陈怡堂诣工察看失事情形。遣斐成送饷千二百金交张彪。[31]

1900 年 5 月 2 日 广雅来书, 商改铁路护营南、北哨之名为护军铁路营第一哨、第二哨。[32]

1900 年 5 月 3 日 张彪移送铁路营清册, 其哨官五把总锡林, 张外委永福来见, 约明日点验马匹, 后日拔队起程。[33]

1900 年 5 月 5 日 王游击得胜率王、张二哨并护勇二哨到局, 因邀地亚孟德同观, 点名讫, 适风雨甚大, 遂以船八艘送到漫口。[34]

1900 年 5 月 9 日 以《护军驻工章程》遍

札行在工各委员。[35]

1900 年 6 月 6 日 沙多、地亚孟德均来商派兵事, 允借督办饷款为护军添派之事。夜, 归武昌, 谒广雅, 并上说帖, 议以五日内派兵赴工。[36]

1900 年 6 月 9 日 遣船迎第三哨护军, 调赴花园。[37]

京汉铁路通车后, 地方政府仍需承担防务责任。1907 年 1 月颁行的《京汉铁路巡警章程》中仍然是地方防营承担铁路沿线治安的主要职责, 新设铁路巡警仅负责前门、保定、汉口等大站的巡护工作。

但是, 由地方设立保护铁路巡兵有其局限性, 如“逐日行车, 所有车上之客商不能无人照料, 而全路工役实繁, 有徒口角细故时所恒有, 不能无人弹压”; 在一些大站, “虽有地方巡兵分驻, 铁路局亦不能无人策应。……以上情形所谓应尽看守之责者, 铁路局宜设立巡警”[38]。建立能全面行使维持治安职权的铁路巡警, 在清末已受到重视, 并逐步付诸实施。

1909 年 6 月, 邮传部上奏提出要整顿全国各地的铁路警察:

查铁路向章应由本路专设巡警, 管理该路界内弹压、看守等事, 本与地方所设警兵有缉捕专责者权限攸分。然铁路巡警果能布



置周密，防患未然，则界内窃毁之案自可减少，而地方缉捕之事亦不至加繁。现在官办铁路所设巡警唯京奉路向由北洋调派巡兵约共一千余名，其京汉一路南北两段，直鄂拔有练军、扩军、巡防等队，中段专赖汴省所设铁路巡警营分站驻扎，而该路专设之巡警则只一百余名，其余各路警兵多或百余人，少则仅数十名，且往往沿用弹压、巡查、护勇等名目，事权既未归一，责任又复不专，人少路长，不敷分布。推其因陋就简之由，原为节省用费之故，不知铁路机件价值昂贵，遗失购补为费已多，万一生出危险，伤害人命，损害车辆，则抚恤之费既巨，修理之费尤繁。臣等通盘筹划，与其惩治于事后，不如防护于事先。是铁路多设巡警，费尚有限，而保全路务，利在无形，得失相权，其理甚显。〔39〕

就此而言，邮传部已充分认识到设置专职铁路巡警的必要性。其首先要解决的问题，是将各路和沿线地方政府所设置的各种类似铁路警察的治安力量进行归整，形成统一的体制。“拟即察酌情形，将此项护路巡警统筹添设，并将弹压、巡查、护勇等名目一律更正，以期统一而符名实。即商办已成之路，亦当由臣部随时体察、商筹办理，务令路政益臻完密。”〔40〕自此以后，铁路警察才逐渐有了一定的管理体制。但是，铁路警察的主办权仍在地方政府和各路局，中央政府的交通行政部门只有监督权，并没有统一管理权。清末民初，各路警察的体制并不统一，甚至名称也各异。有的称“护路巡兵队”，有的称“铁路防营”，有的称“巡路警”。“路警机关的名称各路历年以来也屡有改革……各路当初设警并没有整个的计划，大率因地制宜，各自为政。”〔41〕

除在经费问题上地方政府与路局责任不明外，铁路警察的职权范围也因其源于地方军队而常与地方警察相混淆。因此，有些地方当局根据当地具体情况，明确区分二者界限。例如，1906年9月，京城巡警总厅制定的《外城巡警与铁道巡警办事权限章程》规定：“铁道巡警专管车站以内及轨道上、车上一应事宜，以外地面上居民所有一切关系巡警事项，统归外城巡警各分厅划区而

治。”〔42〕铁路巡警如到车站或铁路以外执行任务，地方巡警如到车站或铁路内执行任务，必须事先相互通知对方，由对方执行，如事先来不及通知径行处置，事后必须通告对方长官。

1905年7月，河南巡抚张人骏奏请将河南裁撤绿营后节余的经费用于编练铁路警察。他说：“裁汰绿营以改办巡警为要归，招用警队以防护铁路为先务。豫省京汉干路南北横亘，千有余里，支路则中有汴洛，北有道清，轨辙纵横，华洋杂沓，防范稍有未周，诚恐别生事端。”〔43〕他利用裁撤绿营结余3.5万余两，拟招练铁路巡警1营，设总巡官1人，帮办官1人，巡弁、巡长、兵夫等全营590人。张人骏的奏折交到民政部会核后，徐世昌等人表示同意张人骏的意见，并要求“凡募充巡警者，均应先令人学堂讲习警察各法，以培其资格；派充巡警后又宜使自重自爱，以养其程度，与往日军营待遇勇役大相悬殊。应查照臣部历次奏案令人学堂肄习警法，并将统带、帮带、巡目、巡兵等名目改名警官、巡官、巡警及删除护、号兵各名目，以符定章而重警政”〔44〕。对于经费，度支部同意在不影响京协各饷的情况下，可以由司库暂为挪用，以补裁营薪饷之不足。不过，民政部的意见没有得到全面落实，各地铁路警察的管理仍很混乱。1909年汴洛全线通车之后，全路共有护勇88名，巡警284名，属地方军警建制，铁路部门并不派员节制。至1911年巡警减为131名，另有满营哨官队勇101名，分别驻扎沿线各站，巡警每月饷银共414两1钱6分。〔45〕因沿线设备器材被盗现象严重，地方营警对此巡查不力。1911年7月，汴洛路总办水钧韶呈请邮传部准其自募巡勇，并颁行《汴洛铁路试办夜巡勇简章》，除原有警力外，添设查夜巡勇55名，并为巡勇提供经费和营房。随后，又制定《汴洛铁路弹压护勇办事章程》，将全路分3段，即开封至荥阳段、荥阳至巩县段、巩县至洛阳段，每段设弹压委员1名，护勇4名，随车巡缉，另在开封和洛阳加派护勇。通过增强警力，规范护卫办法，汴洛路的治安状况明显改善。至1910年，河南设有铁路巡警1营，计510余员名，驻守车站，专资弹压。虽然规模有限，但地方巡抚对“巡官、巡长慎选妥员充任，将驻守协缉事宜竭力整顿，各官警等尚能奋勉从公，警务渐见起色”〔46〕。



道清铁路建成之初,警务处于筹备阶段,警力非常薄弱。1905年此路赎回后,沿袭福公司前例,仍用印度巡捕守卫道口、焦作,巡防道钉的责任由工程处的巡夫担任,各站的治安由河南巡抚派豫正右军左营步队负责。1906年12月,裁撤印捕,改用华警,由京汉车务局选派巡官3名、巡警28名驻道口,15名驻焦作。1907年,邮传部令巡警以土著为宜,以前所派巡警巡官均裁撤,守卫道口、焦作两厂的职责由工程处的巡夫担任。因道钉被窃日多,看守道钉的巡夫既非军人,又无枪械,难资震慑。1912年3月1日,将原有巡夫改编成巡警,并向河南军械局借枪50支。后将守卫道口、焦作的巡夫也改为巡警,派河南铁路巡警队之巡官帮带。从此以后,全路驻守之责全由巡警担任,并逐步完善。〔47〕但是,河南因地方所负责的铁路巡护任务远重于其他省,经费严重不足。至宣统末年,河南省一再要求邮传部负责巡警事务,由各路承担巡警费用。“惟查铁路巡警岁出库平银四万三千零三十五两七钱零四厘,而岁入仅八百九十一两八钱,不敷四万二千余。全局不敷者,全在铁路巡警一项,而该警队日前尚不敷用,将来铁路日增,更须扩充,实属无计可施,因拟由部支拨此款,即由各路担任,已详请抚院咨商民邮两部矣。”〔48〕

就近代中国早期铁路警察制度而言,建立起铁道部门与地方督抚间的合作关系,是基本趋势。但始终没有办法解决好铁路警察的职能定位,及铁路与地方之间的权力界限划分。铁路警察执法主体地位也无法得到落实。因为地方政府在铁路治安方面需要承担直接的责任。但是,铁路线却并非地方政府的辖区。因铁路线在各省分布不一,各省筹办巡警的急缓情形不尽相同,早期的铁路警察不仅事权不一,而且地方政府对待铁路治安也有一个转变的过程。铁路线路绵长,地方承担防卫任务繁重,加上地方无权涉及铁路事务,地方确难独力支撑。仅凭数量有限的驻站巡警并不能完全维持铁路的治安,必须与铁路派遣的弹压员弁、地方所派巡防队相互配合。早期地方政府对出兵护路尚能应命,但后期却颇显为难。民国初年,即对地方驻军负责铁路治安颇为担忧。对于地方驻军,“质言之,安常蹈故,未尝不足资援,而护路之力亦不足。且发号施令,各有管辖,

亦不致统一也”〔49〕。

金士宣在《铁路警察之使命与基本职务》中曾指出:“中国地方行政警察,尚未普遍设立,警力亦恐未臻完善。故无力保护路线绵延之铁路。……铁路范围较大,事务较繁,行政警察缺乏专门训练,未克胜任路警职务。”“且此项地方警察经费之增加,又将无从支出,而铁路亦不能分别津贴于各地方政府也。”〔50〕因为铁路警察职责的特殊性,需要建立起相对独立、完整的管理体系,完全并入地方警察体系是不现实的。核心问题要在建立统一管理体系的前提下,与地方警察划清管理边界。这种划分,并不是指警察权责范围的确定,而是空间上的边界,如对沿线、车站等处的管辖范围,并建立起与地方警察的协作机制。〔51〕

三、民国时期中央直辖路警体系的形成历程

民国初年,铁路警察逐渐有了相对统一的管理体制,但是,铁路警察的主办权仍在地方政府和各路局,中央政府的交通行政部门只有监督权,并没有被赋予统一管理权,组建路警的原则仍然是“各路自设巡警,以资保卫”〔52〕。各路逐步设置了路警专职机构,职能更加完备,为统一路警制度奠定了基础。期间,各路与地方的关系主要集中在铁路警察与地方警察的权限划分上。

1912年7月,京汉铁路撤销了全路总巡官,划分全路为三个总段,直隶于路局总管理处。此后,津浦铁路管理局、京奉铁路管理局、京绥铁路管理局等,先后在其总务处之下设置警务课,负责全路警察事宜。但是,中央交通部也没有总揽全国铁路警务的专门机构。〔53〕1913年,交通部设立铁路巡警训练所,派梅克义为所长,招收甲种学警100名。“嗣以各路已就需要警额,自行招募训练,且由部特设训练所,经费颇巨,该所遂于1914年第一期学警毕业后饬令停办。”〔54〕1917年4月,交通部设铁路警员养成所,派徐朔为所长,分正班、补习班两班,以招考者为正班,以各路警员中抽调者为补习班。1921年因经费短绌停办。〔55〕

1923年,津浦铁路发生临城劫车案。在外力压迫下,交通部颁布了一系列有关铁路警备的规



章制度，其核心要义是强化中央政府对铁路警察的统一管理。该年9月，交通部成立铁路警备事务处，由交通部次长孙多钮兼任处长。该处设三股一所，第一股掌理考绩，第二股掌理情报，第三股掌理勤务，教练所掌理路警的培训。此外，铁路警备事务处还设有“稽核警务一切用款事项”的稽查专员，必要时还可呈请部长批准，雇用“于铁路警备有经验”的外国人担任视察或教练所的教练。铁路警备事务处的经费由交通部核定后，分令各国铁路管理局拨解。〔56〕同年11月，国务院成立督办铁路警备事宜处，并由陆军拨调两个旅归其指挥；12月，将交通部铁路警备事务处改为路警总局。1925年1月，交通部飭令各路将警察处改为警务处。督办铁路警备事务直属国务院，为“铁路警察机关”，路警总局为“铁路警务行政教育机关”〔57〕。设立督办铁路警备事宜处最初动机是，“各路原有之路警及沿线驻军不尽可恃，与其漏补苴，曷若唾弃一切，另谋组织之为愈，乃办事处甫经成立，即以种种关系与路警总局，发生暗潮，旋更经费限制，遂也只得利用沿线驻军，兼事警备之责”。当时交通部路警总局与国务院铁路警备督办公事处并存，效果并不理想。有人曾指出，“断不能以现时有名无实之铁路警备督办及因陋就简之路警总局，所能收效于万一”〔58〕，并提出建立统一铁路警备部队，交通总次长兼任铁路警备总司令，各路设警备司令，下设护路队、游击队、保安队。但是，这一方案并不具备可操作性。加之当时南北交战，未能改变铁路警政的紊乱状态。

南京国民政府成立之初，基本延续了北洋时期的路警体制，但是，如何明确地方警察与铁路警察的权限则受到更多关注。在1928年全国交通会议上，沪宁兼沪杭甬铁路警察局局长李屋身在提案中指出，“路界以内路局有完全主权地方机关不得侵越干涉”。其理由是，“路局为国家机关，责任既重，事权宜专，以路界范围以内之土地权警察权，均由路局自行处理，所有铁路沿线各省之地方机关，对于路产路务，向不加以干涉”。近年来，“沿路各地方机关，每有不愿遵章，在路界内行使职权，致路局办事甚感困难”。所发生的各案“皆侵越路地遂背警章之显著者，且仅就沪宁沪杭两路而言。其他各路类此之案想亦不胜枚

举”。因而提出“由交通部转陈中央政府，通令各路沿线地方政府，嗣后对于铁路界内之土地权、警察权，应照历来办法办理，勿稍干涉。即有特别事故发生，必须在路界以内行使职权者，亦应先商路局同意，然后执行。不得遽行侵越，妨碍路务”〔59〕。

在此次会议上，除沪宁沪杭甬路局外，株萍等路局也提出类似的提案。会议审查后，认为：“拟请大会移请交通部依据路局对于路界以内有完全权之原则，参照历来成法，与军事委员会商订军队护路法，与内政部协定内务警察与铁路警察之职权范围，以及地方机关与路局之行政界限，并与财政部协定各税务机关在铁路沿线稽查禁品漏税等办法，分别颁行，以清权责而免纠纷。”〔60〕

1928年5月，上海特别市长张定璠咨函交通部内政部，称地方警察与铁路警察职权界限不清，地方警察在铁路界内如有关于治安及违警事务发生，“究竟能否直接行使职权，向无明文规定，在紧急处分时期，或发生隔阂，贻误必多”〔61〕，希望能明定权限。

有些路局也曾专门订立铁路警察与地方警察互助办法，但界定也不清晰。1930年5月，北宁铁路局函送北平公安局《修正北宁铁路警察与地方警团互助办法》，第一条即强调要二者应“不分轸域，互相协助”。该条例总体来说，可操作性并不强。对于如何在维护沿线治安上加强合作，虽有一些比较明确的规定，但执行主体并不清晰。

第七条 铁路沿线各村庄首领对于村内危害铁路之人犯或藏物，负检举责任，其有逃亡或灭失之虞者，并须逮捕或扣留之。怠于前项之检举者，由该管之地方警察呈请该管机关议处，其有庇护或窝脏之嫌疑者，并应送交法院审理。

第八条 前条所列之各村首领检举实在或因其告知能破案者，该管地方警察得函路局或呈请该管理机关奖励之。〔62〕

上述关于铁路警察与地方警察的职责划分，大致体现了近代铁路警察在执行权上的困境。清末民初，铁路警察发展不正常的原因在于，“良由交通当局，不重视警察，但于经费及用人加以限

制,到于行政事宜,则听各路之所为而不过问,以致铁路警察竟不如地方警察之规模整齐。此无他,一有定制,一无定制”〔63〕。时人认为,铁路警察制度变革难有起色,主要还在于铁路企业认为铁路警备权是一种额外负担。虽然“铁路为今日陆运不可少之机关,而警察又为今日铁路不可离之助手”,但是,“近时铁路职员对于铁路警察,每存轻视之心,意似无铁路警察亦不害路政之进行也”〔64〕。同时,因为铁路并不是完整意义上的行政主体,铁路警察并不具备警察应有的行政执法权。“吾国铁路之所谓警察者,卫队也,非警察也。卫队与警察,何由区分。卫队者,绝对服从主人之命令而御外侮者也。警察者,对内对外无所不用干涉也,卫队与警察,性质不同已如上述,又何以言铁路之为卫队而非警察耶,今之铁路警察谓护局扩路,护厂护车护站各职务统而言之,亦云防御强盗窃盗而已。……铁路警察对于铁路既采用服从主义,而不取干涉主义。”〔65〕

从近代铁路管理体制运行的实际状况及晚清以来铁路部门法来看,铁路运输企业是授权性行政主体,也是作为社会组织的行政主体。铁路警察的权力基础与铁路企业本身是有明显差异的。随着近代警察体制不断趋于统一与规范,可以看出,它是职权性行政主体,理论上应直属于中央政府,不同于地方警察的管理主体。近代的实际情况却是地方政府对铁路警察有着程度不同的控制力,只有国有铁路警察名义上归铁道部管辖,其他类型的铁路警察基本归地方政府管辖。如滇越铁路的警察一直归云南地方政府直属。地方政府也常常将地方警察与铁路警察均视为维护地方治安的主体,至少不愿将铁路警察的管辖空间完全从地方行政区域空间中切割出去。地方警察与铁路警察权限交叉,也是铁道部成立后将国有铁路警察归于中央管理、削弱路警与地方间关联的重要原因。

南京国民政府成立后,于1928年6月交通部令将铁路警务处一律裁改为警务课,隶属于路局总务处。同年11月铁道部成立。铁道部成立后,将统一路政作为核心工作。此前路警管理分散,直接影响铁路管理集权中央,“因由各路局自行管

理,不免迁就环境,无以发展,且多为各自为政之弊”〔66〕。随着中央直辖铁路管理体制的建立,路警管理也随之趋于集中。

1932年5月,经行政院核准,铁道部成立路警管理局,掌理全国铁路警察事宜,管辖各路警务机关。朱晖日任局长,黄启光、陈艺馨为副局长。同年7月,将各局之警务课、警务处统一改组为警察署,统一各路警察机构的名称。警察署直属于路警总局。当时各路除服务规则已由铁道部修正公布外,“其他仍多各自为政,亟应分别详细厘订”〔67〕,经呈准铁道部组织路警规章审订委员会,颁行职制、考成、待遇、教育、司法、勤务、消防、卫生、服械、会计等项规章23种。1932年10月,为解决与军队、地方警察间的职权分配,铁道部颁布《铁道部国有铁道警察与沿线驻军及地方警团联络互助办法》十三条。该办法除强调二者应“不分畛域,切实联络,互相协助”外,明确规定了二者均可以对违警事件缉拿案犯,只要“随时通知归案办理即可”〔68〕。但是,这一条例的可操作性并不强,路警与地方军警的纠纷和摩擦不断。

全面抗战爆发前,为适应战争需要,国民政府逐步提高铁路警察的军事化程度。1936年1月,国民政府军事委员会以铁路关系国防、军运为由,介入路警管理。为增强铁路交通安全,军委会将铁甲车队划入路警系统,并将路警管理局改为铁道部铁道队警总局,仍隶属铁道部,同时受军事委员会指挥。叶蓬^①为铁道部铁道队警总局局长。铁道队警总局“掌理全国铁道队警事宜”,使铁路警务适应未来对日战争的需要,“以高速手段,预密为战时之一切准备”〔69〕。

1934年,蒋钊欧奉命赴欧美考察军事交通。回国后著有《欧美军事交通考察记》,该书对欧美列强的交通运输体制进行了分析和介绍,以备当局采纳。1937年3月18日,蒋介石令派蒋钊欧为路警局局长。〔70〕3月19日,张嘉璈面请蒋介石要求派铁道部专员陈广忠为路警局副局长,“俾军方与部方充分合作,获允”〔71〕。据当事人回忆,当时队警总局已受到军统控制,军统督察处长陈绍平担任副局长。蒋钊欧的权力受到限制,“蒋钊欧当局

①叶蓬此前为武汉警备司令。



长是个空架子，实际权力操在陈绍平手里”〔72〕。

抗战爆发后，铁道部、交通部合并，“所有公路航路等队警奉令均归本局管辖”〔73〕。1938年1月，铁道部并入交通部，铁道队警总局改为交通部队警总局，统辖铁道、交通、航路队警，兼为军委会交通警备司令部。除增设5个警备支队（共9个团）外，编制没有大的变化。〔74〕交通部队警总局同时兼为军委会交通警备司令部，“并为适应战时需要，复于（民国）二十七年十二月奉令兼军事委员会交通警备司令部业务”。队警总局拟定战时服务纲要及警备法规，命令各署队贯彻执行，尤其“对于抗战服勤，如军运及重要列车、铁道、公路、桥梁、厂站等之维护，奸究匪徒之防范侦缉，防空之筹划实施，情报之搜集供给等，无不缜密规划，督饬进行，未敢稍懈”〔75〕。从1940年起，仅存的铁路警防指挥，为戴笠领导的军委会水陆交通统一巡检处所取代，铁路警察被纳入了军统序列。①1942年，铁路警察改隶于交通部交通巡查处，成立10个交通巡查总队，以控制水陆交通线。〔76〕

抗战胜利后，国民政府按战前编制恢复铁路警察系统。1946年4月，交通部重新成立了交通警察总局，统辖铁路、公路、水路、航路警察组织及警务事宜。②交通警察总局在关内的平津、津浦、陇海、平汉、晋冀、京汉杭、浙赣、川滇、滇越、昆明铁路局和湘桂黔、成渝铁路工程局，共设12个警务处。抗战后成立的交通部交通总局并不隶属于内政部警察总署，仍属于交通部，随后不久又并入军队系列。1947年4月，交通部将交通警察总局更名为第一交通警察总局，在东北设立第二交通警察总局，并纳入陆军序列，警察职能只是徒有虚名。〔77〕1948年，第二交通警察总局奉交通部及东北行辕令将各警务处及警察总局直属警队、中长铁路警察局警队改编为3个陆

军师。〔78〕这种独立建制，还是反映出近代中国铁路在政府行政体系中的特殊地位。其一，交通行业的独立性一直受得制度上的确认。“交通线莫不直接间接受交通部之监督管理，为业务上之便利，行政交通之效率计，交通警察机关，自以直属于交通部为宜。”其二，由于铁路警察的管辖地域和对象的特性，需要有更为集中统一的体制。这是因为铁路警察人多，交通线长，业务纷繁，“设以该局附于警察总署之内，或有鞭长莫及不克应付权变之感耳”。其三，交通被认为是所谓“建国”的基石，“要顺应时代之需要，使交通警察业务，受最小限度之牵制。斯交通警察总局，亦以立于警察总署以外为宜”〔79〕。可见，这种归于中央的直管体制，在近代中国是一以贯之的。

最后应强调的是，中央直辖的铁路警察体系只适用于国有铁路。对于外资铁路，虽然警察管理权或一直在中方手中，或最终收回，但并不归属于中央政府，仍由地方政府掌握。如前述的滇越铁路警察属于云南；中东铁路则归属于中东铁路特别行政区。公营铁路和民营铁路的警察管理，仍然是各自为政。如淮南铁路设有淮南矿路总公司警察总所。1930年，淮南煤矿局开办之初，因占用民田造成纠纷，九龙岗周姓居民阻止矿井施工，煤矿当局调来军警“弹压”，枪杀为首者周维寅。1936年淮南铁路通车，正式组建淮南矿路警务段。抗日战争胜利后，淮南矿路警务段恢复，并改称警务处，后又改称警察总所，负责淮南矿区以及淮南铁路沿线的警卫和治安，约有2300人。淮南矿路警察总所隶属国民政府内务部警察总署。〔80〕抗战前，江南铁路股份公司设立警务组，归运输处所属的车务股管辖。〔81〕抗战胜利后，江南铁路警务处直属交通警察总局，配备一个警察中队，管辖中华门、当涂、芜湖三个派出所。〔82〕

①1940年5月，西南运输处升格为军委会运输统制局，调拨交警5个中队归其指挥，司令陈绍平由军统局派任。此后，将各地路警培训半年后编组成9个武装交警团，成立交通警务司令部，统一由军统指挥。在全国重要城市派驻检查站、检查所60多处，全部由军统人员掌控。参见朱小平：《从军统到保密局——1925至1949年国民党特工轶事》，北京：西苑出版社，2014年，第120页。

②1945年10月，戴笠根据蒋介石将军统力量“销军统局，化整为零”的指示，将军统掌握的忠义救国军、军统特务团、军委会别动军、交警总队、交通警备司令部所属各团及税警部队，加上接受投降的汪伪税警团和汉奸部队共7个多师，全部编成18个交警总队和4个教导总队。参见董纯朴编著：《中国警察通史》，长春：吉林人民出版社，2005年，第57页。

四、结语

总体而言,早期铁路警察由地方督抚初创,为地方军事力量构成部分之一;伴随集权制铁路专管体系的建立,铁路警察不仅成为一个独立的警种,且直属于中央政府。铁路警察(巡警)在创办之初,因地方大员兼督办铁路大臣,可以动用军队负责铁路治安,并可以将部分军队转为铁路巡警,只是大都要由铁路当局承担相关费用。同时,各路局逐步设置专职的内设警备机构。1905年警察制度开始建立之后,直至1949年新中国成立,中央政府的警察机构对于铁路警察均没有直接管辖权,只能行使警察行政监督权,铁路警察的最高管辖权在中央政府的铁路主管部门手中。各路的警务机构,如警务处、警察署等直隶中央职能部门,同时兼受路局局长和其他驻在交通机关首长的指挥监督,但警务段及其以下警察组织又不受驻在铁路(交通)部门的指挥。所以,各路局的铁路警察系统从大体上直隶中央,但因各路局同直属于中央,存在一定程度的二元领导体制,只是地方政府的管理职能基本上趋于消失。从实际运作情形来看,铁路警察行使执法权力的空间有限,铁路运营及沿线地区的治安,仍需地方政府提供协助。加之权力边界难以清晰划定,铁路警察与地方警察间的摩擦难以避免。19世纪20年代出版的《朝阳法科讲义》,从法律角度说明近代铁路警察在行政法上的困境。设置铁路警察的目标是“国家因欲保险铁路事业之安全、防止铁路之危害”。但是,对于铁路职工的管理,铁路警察只起辅助性作用。“对于铁路职员之监督非全出于警察作用也,其在国有铁路职员之大部分均有公法上之服务义务,该管长官得依其职权为职务上之监督。……民业铁路亦得由监督官署依业务上之监督行之。特因铁路事业直接与公众接触,动辄有发生危险之虞,故不得不于此等监督权之作用而外,更藉警察权之作用以制限之耳。”^[83]对于乘客及公众,铁路警察的权限主要包括执行“乘客及货物运送者不可不遵守关于铁路之利用之规则”和“乘客及一般公众于铁路之设备及其经营有加害情事或将有妨害之虞者之预防及制止”两个方面。该讲义强调铁路警察应归属于铁路官署,并有特定的法律授权,其他类型

的警察就起补充作用。“警察制限,不问其系对于铁路职员或对于乘客及公众,要皆非有特别法律之规定不可。”^[84]因而,铁路警察的执法权是不完整的。“警察权之产生,以国家一般统治权为其基础,是以警察行政不外一种权力作用。所谓权力作用,即对不服从命令者,依法得强制其服从之意,故凡无命令权之行为,即非警察行政,而警察行政必具有权力作用。”^[85]近代以来,铁路管理附带有地方行政权的特性,则源于特定的产业政策,因而,铁路警察虽隶属于交通行政机关,但有其特殊性,具有相当的执法权。“铁路警察属诸内务行政,各国之通例也。属诸交通行政,中国之特例也。”^[86]铁路警察管理主体逐渐由地方、路局转向中央政府的交通主管部门,则有利于这一特殊警种的权力定位。因而,近代路警的产生与演进过程中,央地角色的转换,有其必然性和合理性,也有着不断完善的空间。

〔参考文献〕

- [1][2]沈崧:《我国铁路警察之过去与现在》,《交通杂志》第2卷第5期,1934年3月。
- [3][4][15][22][23]宓汝成编:《中国近代铁路史资料(1863—1911)》第2册,北京:中华书局,1963年,第529、928、514、529、721页。
- [5][9][12][54][55][57]《中国铁道警察史略》,1937年7月—1939年6月,一二(5)—342,中国第二历史档案馆交通部档案,第3、3、3、2、2、3页。
- [6][16][19]交通部、铁道部交通史编纂委员会:《交通史路政编》第1册,南京:交通部总务司,1935年,第452、181、455页。
- [7]陈毅编:《轨政纪要》轨2,沈云龙:《近代中国史料丛刊》第54辑,台北:文海出版社,1963年,第7—11页。
- [8][11]交通部、铁道部交通史编纂委员会:《交通史路政编》第7册,南京:交通部总务司,1935年,第181、182页。
- [10]铁道警察学院公安文化研究中心编:《中国近代铁路警察规章汇编(1905—1949)》,北京:中国人民公安大学出版社,2019年,“前言”,第2页。
- [13]《沪宁铁路开办巡警》,《申报》1906年12月13日,第7版。
- [14][18]《补录督宪端札飭会议沪宁铁路巡警文》,《南洋官报》1909年9月15日。
- [17]《西报译要》,《申报》1908年9月10日,第10版。
- [20][74]董纯朴编著:《中国警察通史》,长春:吉林人民出版社,2005年,第16、56页。



[21]《中国铁道警察史略及两年来铁道警务实况》，1937年7月—1939年6月，一二(5)—342，中国第二历史档案馆交通部档案，第5页。

[24][25][26][27][28][29][30][31][32][33][34][35][36][37]劳祖德整理：《郑孝胥日记》第2册，北京：中华书局，1993年，第750、750、751、752、753、753、756、756、756、757、757、759、760页。

[38]交通部、铁道部交通史编纂委员会：《交通史路政编》第2册，南京：交通部总务司，1935年，第951页。

[39][40]《邮传部奏统筹添设护路巡警片》(宣统元年五月二十日)，《政治官报》第619号，宣统元年六月初三日。

[41]建：《中国路警沿革》，《京沪沪杭甬铁路日刊》第963期，1934年9月20日。

[42]韩延龙：《中国近代警察制度》，北京：中国人民公安大学出版社，1993年，第225页。

[43][44]徐世昌：《退耕堂政书》卷4，沈云龙：《近代中国史料丛刊》第23辑，台北：文海出版社，1968年，第20、21页。

[45]苏全有、李长印、王守谦：《近代河南经济史》上，郑州：河南大学出版社，2012年，第329页。

[46]《河南巡抚吴重熹奏陈整顿巡警情形摺》，《申报》1910年5月2日，第2版。

[47]交通部、铁道部交通史编纂委员会：《交通史路政编》第14册，南京：交通部总务司，1935年，第4856—4857页。

[48]《汴巡道预算全省警费(河南)》，《申报》1910年7月7日，第3版。

[49]李遂贤：《铁路警备谈》，《交通丛报》第101期，1924年1月30日。

[50]金士宣：《铁路警察之使命与基本职务》，金士宣：《中国铁路问题论文集》，南京：交通杂志社，1935年，第122—123页。

[51]吕萍：《铁路公安及司法体制研究》，北京：中国人民公安大学出版社，2014年，第157—158页。

[52]《关于铁路巡警特别犯罪适用军律案》，内务部警政司编：《现行警察例规》，北京：内务部警政司，1918年，第451页。

[53]穆玉敏：《北京警察百年》，北京：中国人民公安大学出版社，2004年，第180页。

[56]《交通部铁路警备事务处规则》，《法令全书》1923年第3期。

[58]李昭观：《改良铁路警备之我见》，《交通丛报》第110期，1924年10月1日。

[59]《全国交通会议特刊》第2号，《路界以内路局有完全主权地方机关不得侵越干涉案》，《申报》1928年8月11日，第12版。

[60]《全国交通会议特刊》第9号，《昨开第三次大会》，《申报》1928年8月18日，第12版。

[61]《咨国民政府交通部、内政部》，《市政公报》1928年第11期。

[62]《修正北宁铁路警察与地方警团互助办法》，《市政公报》1930年第50期。

[63][64][65][86]纪春书：《铁路警察论》，北京：[出版社不详]，1926年，“自序”，第1—2、3、31—32、1页。

[66]《抗战中之铁路警察》，1937年7月—1939年6月，一二(5)—342，中国第二历史档案馆交通部档案，第2页。

[67][68]《铁道部国有铁道警察与沿线驻军及地方警团联络互助办法》，《南浔铁路月刊》第10卷第7、8、9期合刊，1932年9月。

[69][73][75][81]祝曙光：《铁路与日本近代化——日本铁路史研究》，北京：长征出版社，2004年，第241、241、241、237页。

[70]《蒋锄欧行状》，中国人民政治协商会议湖南省东安县文史资料研究委员会编：《东安文史资料》第2辑，东安：1988年内部版，第58页。

[71]姚崧龄编著：《张公权先生年谱初稿》上册，北京：社会科学文献出版社，2014年，第167页。

[72]徐光鳌：《国民政府铁路警管机构的演变概况》，全国政协文史资料委员会编：《文史资料存稿选编》15，北京：中国文史出版社，2002年，第768页。

[76]徐肇明：《军统组织所掌握的武装——交通警察总队》，全国政协文史资料委员会编：《文史资料存稿选编》15，北京：中国文史出版社，2002年，第831—832页。

[77]祁缉光：《交通第六总队在上海被歼记》，全国政协文史资料委员会编：《文史资料存稿选编》15，北京：中国文史出版社，2002年，第838—847页；胡啸华：《交警十二总队存亡亲历记》，全国政协文史资料委员会编：《文史资料存稿选编》15，北京：中国文史出版社，2002年，第848—864页。

[78]陈启奎：《旧交通第二交通警察总局简史》，全国政协文史资料委员会编：《文史资料存稿选编》22，北京：中国文史出版社，2002年，第685—691页。

[79][85]李士珍：《警察行政之理论与实际》，重庆：中华警察学术研究社，1948年，第29—30、5页。

[80]淮南市地方志编纂委员会编：《淮南市志》，合肥：黄山书社，1998年，第264页。

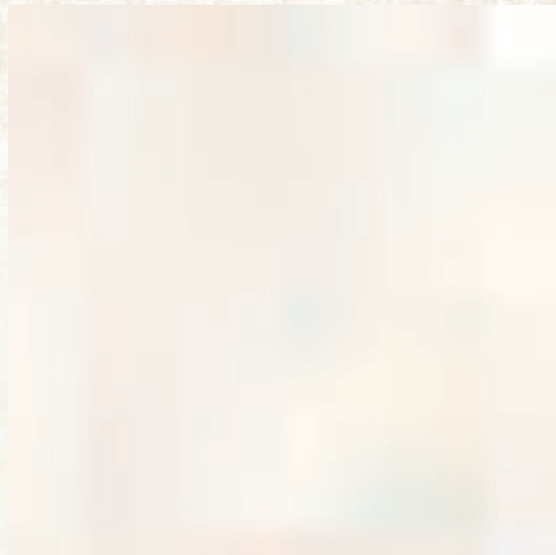
[82]潘云根据谭正龙口述整理：《一个军统勤杂人员的回顾》，中国人民政治协商会议湖南省湘潭市委员会文史资料研究委员会：《湘潭文史资料》第7辑，湘潭：1989年内部版，第159页。

[83][84]李秀清、陈颐主编，赵晶点校：《朝阳法科讲义》第3卷，上海：上海人民出版社，2013年，第303—304、303—304页。

【责任编辑：冯 静】



学人风采



霍存福，1958年生，吉林大学法学院博士生导师，沈阳师范大学特聘教授，沈阳师范大学法律文化研究中心主任，《法律文化论丛》主编。获国务院政府特殊津贴，教育部“跨世纪优秀人才培养计划（人文社会科学）”学者。主要研究方向为法律史、法律文化、权力问题等。主持国家哲学社会科学基金3项（重点课题2项），重大项目子课题2项，主持教育部项目4项，出版个人学术专著4部，在国内权威法学期刊《法学研究》《法学家》《法制与社会发展》《现代法学》《当代法学》《北方法学》及综合类期刊《社会科学战线》《甘肃社会科学》《社会科学辑刊》等发表论文100余篇。

马陵合，1968年生，安徽师范大学二级教授，博士生导师，入选教育部新世纪优秀人才，安徽省学术与技术带头人。主要从事中国外债史、中国铁路史和经济思想史研究。主持3项国家社科基金和多项省部级课题。著有《清末民初铁路外债观研究》《晚清外债史》《外债与民国经济变迁》《安徽近代铁路史》《钱神志校勘》等8部著作，主编《中国近现代史》等教材，参编《安徽通史》《安徽人物大辞典》等。在《中国经济史研究》《史学理论研究》《学术月刊》《清史研究》等刊物发表近150篇论文，有10余篇论文被人大复印资料全文转载。

