

权力扩张的跳板:清季袁世凯对铁路控制方式的转变

马陵合

摘要:甲午战后,铁路是地方大员展现其政治影响力和外交权力的平台,他们将铁路等现代企业作为扩张政治派系和维持军事力量的重要基础。在津芦铁路延伸成关内外铁路的过程中,其掌控权在中央与地方间不断游移,但比较而言,地方大员有着一定优势,他们不断地借助铁路事务获得更多的政治控制力。与李鸿章、张之洞不同的是,袁世凯借助铁路逐步完成其从地方大员至中央大员的转变,铁路成为他影响中央政府经济政策的试验田,也是其权力扩张的跳板。

关键词:袁世凯;津芦铁路;关内外铁路;督办大臣

兴筑铁路在19世纪70年代成为洋务新政的重要组成部分。无论是中央还是地方政府,对铁路的认知都存在着一个从排拒到倡导的过程,只是中央政府与地方督抚的态度转向并不同步,中央政府在政策确定与机构设置方面,均显得反应迟缓,地方督抚往往成为铁路政策转向的主要促动者,并担当了积极践行者的角色。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。这一体制背后体现着中央政府与地方督抚在铁路管理上的双重或交叉的关系。督办大臣体制是地方督抚间接掌控铁路的主要方式,这种体制体现着中央政府与地方督抚对铁路的共管机制,中央政府享有重大事项的决策权,而地方督抚是某条具体铁路修筑、运营的实际管理者。中央政府在铁路产业管理上的缺位,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。甲午战后,津芦铁路延伸为关内外铁路,其掌控权在中央与地方间不断游移,但比较而言,地方大员在铁路控制权上有着相对的优势,并不断地借助铁路事务获得更多的政治控制力。本文拟以直隶总督为中

心梳理早期铁路管理体制发展的基本脉络,剖析其所折射出的中央与地方关系的新特征。

一、北洋大臣与津芦铁路控制权的转换

甲午战后,清政府的铁路政策已发生明显变化,从摇摆不定到加速兴办。与战前不同的是,在铁路事务上起决定作用的是督办军务处这一临时性的权力机构。1894年11月2日,鉴于清军对日作战不利,光绪皇帝下旨组成督办军务处。在战争期间,督办军务处成为掌管军事事务的最高权力机构。战争结束后,这个机构继续发挥权力核心的作用,举凡与国防有关的事务均被纳入其管辖范围。自建铁路,加强国防力量也成为督办军务处管辖事务之一。督办军务处在甲午战后讨论的筑路规划基础上,计划先修筑芦汉铁路和津芦铁路。^①刘坤一主张借款修筑津芦、芦汉铁路,“以官发其端,以商任其事”,并推荐开平矿务局督办兼津榆商路督办、江苏候補道张翼借用德国款项修筑。[1](P884-886)因甲午战败而失势的李鸿章,也赞成修筑津芦铁路,并授意张

收稿日期:2018-04-26

基金项目:国家社会科学基金项目(13BZS057)。

作者简介:马陵合,安徽师范大学(芜湖241000)经济管理学院教授,博士生导师;《安徽师范大学学报》编辑部主任。

① 津芦铁路是关内外铁路最西的一段。关内外铁路始于唐胥铁路、开平铁路和津沽铁路。津芦铁路始于天津,终于芦沟桥。1897年,北洋官铁路局改组为关内外铁路总局。

翼测量踏勘。^①对于这两条铁路,督办军务处采取了不同的方式:芦汉铁路商办,津芦铁路官办。产生这种不同的管理模式,自然与两者所需经费的差异有关。芦汉铁路3,600里,约需4,000万两左右;津芦铁路仅216里,需银240余万两。津芦铁路倡办之初,胡燏棻受命于督办军务处,主持津芦铁路的实地勘测。[2](P780-782)胡燏棻以天津紫竹林原粮台为总局所在地,因“举凡鸠工运料,必以天津紫竹林为总汇之区”,并在沿途设立分局。[3](P323)是年底他又授顺天府府尹。[4](P135)

显而易见,胡燏棻任督办后,因其对督办军务处负责,津芦铁路可以视为由中央直管的铁路。但胡燏棻的顺天府尹身份比较特殊,既可算作直隶总督的下属,又归中央直辖。胡燏棻自然明白需要同时处理好与中央、直隶总督的关系。胡燏棻虽官位不高,但因其在北京办理军粮,与督办军务处的大员们容易接近。[5](P126)《翁同龢日记》中曾记载胡与翁之间就铁路问题进行的沟通。1895年8月18日,“得胡云楣函,言铁路事,力排张翼议”[6](P2871)。1895年9月22日,“午正赴督办处,胡云楣呈铁路章程及图”[6](P2879)。1895年11月9日,“胡云楣来谈铁路,皆动须巨款者也”[6](P2893)。由于与高层的关系密切,他不仅从盛宣怀的铁路总公司手中分走津芦铁路的管理权,而且被同时超擢顺天府府尹,盛宣怀不无感慨地称,此可谓“郑重冠冕”。[7](P32)

因津芦铁路与直隶的关系,尤其是其经费“著户部及北洋大臣合力筹拨”[8](P3688),因而胡燏棻对直隶总督王文韶敬重有加。1896年2月13日,是农历正月初一。王文韶在这天日记中曾这样表达了对胡燏棻的好感:“寅僚见贺,照各

例在二堂彼此行礼,惟云楣行宾主礼,尚强而可也。上年升府尹,后每见必循属官礼,真谦谦君子也。”[9](P931)

此时北洋财政正陷于困境,王文韶与胡燏棻对于借洋款筑路一事一拍即合。督办军务处当初指定由北洋与户部联合筹款,实际落实起来却并不顺畅。户部此时正忙于接洽第二笔对外大借款,焦头烂额,对津芦铁路经费,表示无力筹措。^②他们于是提议向汇丰、德华银行借款40万镑。这一提议显然是胡燏棻率先提出,他“商之王文韶,亦以为然”^③。督办军务处最终却驳回了胡的借款请求。他们认为,修筑津芦铁路原为“开风气而广招徕”,若开办之初,遽将全路抵押,未免有违初衷,而且洋款开价过高,镑亏过重。1896年7月1日,在翁同龢日记中对此事略有记述。“一天两谈铁路。又胡云楣来,亦为津芦铁路事,胡欲借款六十万以足三百万之数,余以月利七厘太多未允。”[6](P2958)翁同龢坚持仍由北洋先出100万两,户部除已筹50万两外,再凑50万两,剩余40万两,则由胡设法招集商股。[10](P249)

由于津芦铁路后延长至北京右安门外的马家堡,增加了8公里,需要增加经费60万两,加上原来预算的240万两,总共为300万两。户部先后拨款160万两,北洋大臣王文韶凑借60万两,胡燏棻息借商款40万两,尚短缺40万两。1896年10月,清政府在财政困窘和招股不力的情况下,允许举借外债兴筑芦汉铁路。胡燏棻随即向汇丰银行接洽借款之事,很快达成协议。1896年10月23日,由北洋大臣王文韶担保,从汇丰银行借款384,200两,年息5厘,这是津芦铁路第一次借款。1897年6月8日,胡燏棻又向汇丰银行借款30万两,即为津芦铁路第二次借

① 顾廷龙、戴逸:《李鸿章全集》(第26册)第212页,“电报六”,安徽教育出版社,2008年。又,张翼之所以被“当路所轻”,有胡燏棻的因素在内,“得胡云楣函,言铁路事,力排张翼议”。参见陈义杰:《翁同龢日记》(第5册)第2826页,中华书局,1997年。

② 胡向户部拨款请求被拒绝。参见“借款修路此次办法与原意不符碍难核准户部百万当竭力筹备一半”,光绪二十一年(1895年)十二月二十六日,台北“中央研究院”近代史研究所档案馆,档号01-10-003-02-029。

③ “津芦铁路督办胡燏棻折——津芦铁路经费拟借洋款”,光绪二十一年(1895年)十二月二十日,中华人民共和国财政部、中国人民银行总行:《清代外债史资料1853—1911》(上册)第388页,中国金融出版社,1990年。在另一份奏折中,对于使用洋款的作用抱有乐观预期。“臣伏查此项工程,年余当可竣事,路成以后,每岁运脚所入,除开销及岁修经费外,以之抵还摊付洋款本利,尚可盈无绌,其第二年洋款仅付息金,运脚所余银两尚足以补添办双轨之费,十年之后,洋款既清,则此条线路即为国家经久之业。目下舍此实无别筹良策。”参见“津芦铁路经费拟借洋款以资工需由”,光绪二十一年(1895年)十二月二十七日,台北“中央研究院”近代史研究所档案馆,档号01-10-003-02-031。但是,在实际支付时,曾不断出现延欠现象。1901年8月,“兹据汇丰银行照礼尔函称前接贵大臣西历八月六号来函,以中国北方铁路应还八月一号到期利息,由本大臣商妥在柏林德华银行先拨英金一万镑,其余四万七千六百四十三镑十五先令由贵银行及中英公司借垫拨付,一面由中国展限三个月如数拨还归款”。参见“铁路息请速拨三千镑由”光绪二十七年(1901年)七月三日,台北“中央研究院”近代史研究所档案馆,档号01-32-039-03-014。

款。后来津芦铁路因为增设了水路桥梁和货车车厢,再加上银价下跌,英镑汇价上升,原来预算的300万两经费不敷使用。1897年12月3日,胡燏棻再次分别向汇丰银行、麦加利银行和华俄道胜银行借款,共582,226两,是为津芦铁路第三次借款。〔10〕(P253)1897年6月30日,津芦铁路正式通车。该路总造价407万两,户部的拨款有158.2万两^①,其经费主要由地方筹得。

甲午战前,铁路建设基本上是由地方大员直接承办,中央政府介入非常有限。津芦铁路作为甲午战后修建的第一条铁路,却是在中央高层的统一规划、直接干预和财政支持下完成的。无论是议决、实施过程的顺畅程度,还是在建筑速度和工程质量上,都远远优于此前的几条铁路。〔11〕事实上,作为中央层级的官员胡燏棻在掌管关内外铁路时,颇受非议〔12〕,主要在于其与帮办候补四品京堂张翼“隐存意见,并不和衷”,同时“他于款项出入多有弊混”。〔13〕(P11082)因受各方指责,其地位甚至到了岌岌可危的程度,一度被撤差查办,津芦铁路改由许景澄会同张翼督办。〔14〕因胡燏棻有督路经验,以及有“素能与英人联络”的涉外人脉关系,朝廷很快改变态度,决定重新启用胡燏棻。1901年11月,上谕著派胡燏棻会同办理收回津榆铁路事宜。但是,一个月以后,清廷再次进行人事调整,改派袁世凯接收,督办胡燏棻会同办理。〔8〕(P4856-4857)此时,胡燏棻已居于副手的地位。不过,胡燏棻此时已改任刑部左侍郎,俨然是中央官员。其所供职的刑部则与铁路没有丝毫关系。对于胡燏棻而言,没有太多地方势力支持,铁路督办只能是权宜一时的兼差而已。缺乏对地方的控制力,缺乏地方大员的鼎力支持,应是胡燏棻四面受敌的主因。直隶总督、北洋大臣这样的地方大吏因有着地方性的权力基础,逐渐在关内外铁路的控制权方面获得了优势。

在接收关内外铁路过程中,“袁世凯在与列强会谈的时候表现出来的个人说服力和威严引起了英国驻京公使萨道义爵士的特别关注”。他赢得清廷最高层的信任,获得了更高的声誉〔15〕(P71),胡燏棻逐渐下降成为陪衬的角色。英方在交还铁路后,铁路统归督办铁路大臣节制,“所有

铁路及分局所用之员匠人等均先由总局及督办大臣允准,方能派充”〔16〕(P539)。铁路管理主权实际掌握在直隶总督手中。这一微妙的变化,表示地方行政长官对辖区内铁路修筑和管理的干预权力得到强化和固化。

二、袁世凯对关内外铁路余利的有限掌控

接收后,关内外铁路经营状况颇佳,“迨光绪三十年以还,每年获利,尚有盈余”〔17〕(P1452)。这导致直隶与中央之间在铁路收益的分配上时有矛盾。袁世凯曾向户部抱怨,直隶地方为铁路付出很多,却没有得到应有回报。在这方面,北洋并没有对中央政府提出过分要求,甚至对户部曾承诺给予每年补贴的20万两,也未动用。〔17〕(P1452)但是,由于袁世凯拥有铁路的直接控制权,与中央政府讨价还价时颇有底气。袁世凯强调,从关内外铁路余利中分派一部分是理所应当的。1906年8月,袁世凯奏称,各军事学堂、秋操、运兵费、督练公所经费、续备兵饷、十三协饷杂等军政要需短缺167万余两,“皆系目前刻不容缓之需。比值部库艰窘,若贸然奏请指拨,亦势难咄嗟立办,此外则更无筹措之方。惟有关内外铁路余利,尚可设法匀拨,拟即如数动支。查此项余利,原备扩充路矿之用。第现时军政要需,急切无可筹划,不得不先行移挪,以纾眉急。且以本省之款作本省之用,名正言顺,更无须部臣仰屋而筹,似亦一举两得。一俟部库稍充,再行奏请拨还,仍归路矿应用”〔17〕(P1370)。

当时有报道称:“北洋陆军二十四镇,光绪三十四年所缺军费为三十五万两,前由直隶总督奏请以京奉铁路余利补之。嗣由邮传部咨称:京奉铁路余利,光绪三十三年由直督奏请许每年出其二成,以充北洋各项新政之用。此项二成余利,前年支出三十九万七千两,去年五十九万九千两,每年及于五十万两,此中含有直隶练兵之费。每年支出此项之外,别无余裕。现观前直督袁世凯请支京奉线余利二成原案,系供铁路办理巡警、侦探及各项新政之费,再观该二成之金额,渐次增加,去年较前年增额二十万两。如该路成绩日

① 参见张海荣:《从津芦铁路看甲午战后清朝改革的再后》,《安徽史学》2014年第4期。即便这个数额是可靠的,也说明户部拨款占整个筑路费用1/3多些。宓汝成认为,“事实上除了北洋提供了一些开办费用,其余则由胡燏棻零敲碎打地向英商汇丰银行和麦加利银行,德商德华银行以及俄商道胜银行借取凑成”。参见宓汝成:《帝国主义与中国铁路》第75页,上海人民出版社,1980年。

好,则今年将再增加,前项不足之额,可先从今年余利中暂付三十五万两,他日结算后,交付二成时扣除。”^①北洋禁烟经费不足,也从铁路余利中开支。“此事款巨期长,将来必须抽收单照费,以资持久。惟一时开办需费,拟请先由支应局在铁路二成余利新政项下垫支,俟单照费集有成数,再行拨还。”^[18](P266)

因缺乏完整的数据,难以统计出直隶地方政府从关内外铁路余利中获得多少资金,但可以肯定的是,关内外铁路余利成为解决直隶财政困难的应急资金的来源之一。关内外铁路在袁世凯治下每年余利近700万两。其余利中有相当部分直接用于直隶地方性开支。直到邮传部成立,袁世凯被迫移交该路时,仍有余利提存近400万两。^[17](P1435)袁世凯曾在一份奏折中,向中央政府汇报直隶从关内外铁路余利动用的若干笔经费。这些资金的挪用显然事先并没有得到中央的授权,只是事后作奏销性质的汇报。

窃于上年由军机处传旨,飭修京师西直门外至颐和园马路……于本年四月一律竣工。咨经前巡警部验收接管。所需工料银十余万两,业经由铁路余利项下拨发。

又以热河围场开办屯垦,上年八月由练兵处奏请奉旨派臣认真督办。……经臣飭委已革广西太平思顺道何昭然前往筹办。即在铁路余利项下,陆续拨发银十五万两,作为开办经费。

自光绪二十八年收回铁路后,经臣于沿路各要站筹设巡警,地方赖以安宁……此项巡警,本为保护铁路而设。除关外奉境铁路地面所设巡警,迤由铁路局支給薪饷外,所有京榆铁路筹设巡警,应需饷杂等项,陆续在铁路余利项下支給,约共银十六万余两。

又以上年京城车站,炸弹猝发,乱党出没。津为入京孔道,不得不广购眼线,多派探访,严密侦查,以及关外各处,前因边氛不靖,亦分派员弁,四出探查,以为筹备中立之助。所费约共银八万余两,亦在铁路余利项下支給。

本年特于北洋大学堂选派学生多名,前赴美法等国肄习各项专门学业,以备任

使。此项学费,计在铁路余利项下支給银六万六千余两。

以上五宗,共拨银五十五万余两。^[17]
(P1429-1430)

由以上所列开销账目可以看出,对于如何使用铁路余利,中央政府与直隶地方政府之间并无清晰明确的分配原则。邮传部成立后,一直强调袁世凯当初只是奏请将铁路余利用于巡警等新政,“原案系办理铁路巡警侦探及各项新政要需”。该项余利年有增加,1909年增加到59万两,“与三十三年比较,已骤增二十万两”。但是,对于临时挪用,邮传部也往往予以首肯。这自然与袁世凯及北洋系对邮传部的控制有关。1909年,署理直隶总督那桐奏请从京奉铁路二成余利项下拨给北洋二、四两镇35万两。邮传部同意拨解,但又强调此非二成余利的使用范围,因而,“俟路帐结算时,仍在该省应得本年二成余利内如数扣除。如此一转移间,于路政款并无出入,而军需紧要得此可以暂济目前,且于奏明各原案亦均符合”。^[19]第二年,直督以财政困难为由,希望邮传部不要从二成余利中扣除34万两;若扣除这笔费用,“不但北洋防费不敷更巨,即护路巡警暨学务新政一切用款必致尽皆无着”。但是,邮传部以已奏明立案为由拒绝,并强调,“京奉余利止有此数,断不能于预算之外,忽有巨额支出之增加”。^[20]

客观地讲,对于关内外铁路余利,中央与地方均有一定的控制权,并非由地方或中央一方完全拥有。袁世凯在试图以铁路余利筹还地方内债时,就遭到度支部的否定。1905年袁世凯试办国内公债,共得400余万两,在中国本属创举。可是1906年袁世凯请以关内外铁路余利清还此项公债时,度支部加以驳斥,商民震动。^[21](P245)

由于关内外铁路、京汉等铁路临近北京,邮传部控制力度相对于其他铁路而言更大些。邮传部开始限制这些铁路沿线地方政府对铁路余利的挪用。对于有余利的铁路,邮传部将其视为筹措铁路发展资金的重要来源。1910年间,通车铁路“计有十路,内九广、萍乡两路出入款相均,其余各路均岁有亏款”,沪宁、正太、道清、汴洛、京张等六路亏260万两,而京奉、京汉两路余银

^① 北洋军费不足之弥补,参见李少军:《武昌起义前后在华日本人见闻集》第336页,武汉大学出版社,2011年。但也有学者认为所谓二成余成用于北洋军是不成立的。参见杨涛:《关内外铁路余利与北洋军军费问题再研究》,《历史教学》(下半月刊)2013年第3期。

900万两。1907年2月,邮传部就曾以京汉余利借拨正太路。此外,邮传部还于1910年3月、1900年4月两次奏请北洋免扣京奉铁路余利,并拒绝了山东巡抚所奏提拨路款培修黄河堤岸的要求。〔22〕(P226—227)邮传部强调铁路余利应用于筹筑新路,不能任由各省提用。〔23〕1908年3月,邮传部在与英国签订沪杭甬铁路借款时,就以关内外铁路余利作担保。

因邮传部对铁路余利控制越来越紧,袁世凯从铁路所获得的资金对于增加地方财政收入的作用应是有限的。但获得铁路收益的数额与比例并不能完全代表地方权臣对铁路掌控的力度,袁世凯对铁路事务的全面介入,成为其超越直隶行政管辖范围对中央政府形成巨大影响力的重要管道。铁路在其中的政治价值远远超过其经济价值。

三、铁路与地方权臣的权力扩张

邮传部取代商部担负铁路行政的管理责任后,首先逐步废除铁路督办大臣制度,开始实行一元化管理体制。此前,商部仅在名义上具有全面管理铁路行政,实权仍操控在铁路督办大臣手里,因而,废除铁路督办大臣是削弱地方督抚控制力的关键。受政治格局影响,废除督办大臣的历程并非一帆风顺,而是经历着不断反复。

商部主管铁路期间,以袁世凯、盛宣怀等人为代表的铁路督办大臣,凭借政治派系的团体力量,仍保持了对铁路全方位的控制,阻止了商部“夺权”的企图。邮传部成立后,袁世凯等地方实力派虽然失去了具体某条铁路的督办大臣职位,但却通过掌控邮传部,获得了更大范围的铁路行政权,较之以前的铁路大臣权力并不逊色。〔24〕

邮传部成立前,袁世凯已掌控了超越直隶行政管辖范围的庞大政治派系。他与邮传部的关系,已非单纯的地方大员与中央政府职能部门之间的关系。一般认为,在袁世凯下台之前,邮传部一直受到他的控制。首任尚书张百熙就得到了袁的举荐。邮传部侍郎唐绍仪到任之初,屡到天津,听取袁世凯的意见。〔25〕(P150)同时,也应看到,为顺应时势,袁世凯不得不通过放弃对具体铁路的控制权,淡化地方性角色。1906年,他开去八项兼差。〔26〕表面上看起来,“使他很丢面子,同时也失去了权力和威信”〔27〕(P483)。从其

权力扩张的角度而言,这是以退为进之策。1908年1月13日,津浦铁路合同正式签订,同日奏准“奉旨依议”。22日,旨派吕海寰为津浦铁路督办大臣。孙宝琦为帮督办。24日,着派直隶总督苏鲁督抚会同办理。〔28〕(P567)吕海寰担任津浦铁路督办,既是清廷内部政治争求的结果,也是中央政府有意削弱地方督抚铁路权力之举。从袁世凯的角度而言,他曾是前津镇铁路督办大臣,又与张之洞共同会办过津浦路借款事宜,自然不愿将督办一职拱手相让他人。此时,袁世凯已入职军机,进入中央高层,有必要调整其权力网络,实现从封疆大吏到中央权臣的转变。津浦路的控制权在其政治派系的权力要素中可能并不是特别关键的。出于减少对立面的考虑,袁世凯没有必要恋栈津浦铁路督办大臣一职,因而,袁世凯并没有制止吕海寰出任津浦铁路督办。何况吕海寰也有时任邮传部尚书徐世昌的掣肘,吕海寰出任督办,也不可能对北洋势力构成威胁。1909年8月,袁世凯在吕海寰因李德顺案被撤去津浦铁路督办职务后,有意将津浦路政归于北洋系直接掌控之下。先是传闻唐绍仪继任督办,最终归于邮传部尚书徐世昌。“吕被开缺,张之洞曾极力为之缓颊,奕劻坚不允准。原拟以唐绍仪继任,张之洞极力反对,终徐代之,这一官僚肥缺终于落入袁氏之手。由此,张之洞与摄政王载沣意更相忤,不再上朝问政。”〔29〕(P124—125)

袁世凯认识到“总督所拥有的地方性权力的局限”,如果身兼过多的地方性角色,“要想成就一番事业还受到一些政治方面的限制”〔15〕(P433),他必须借助政府机构的改革获得更为广泛的权力基础。他借助军事力量,将主要精力放在京师政治斗争上,并逐渐形成了“全国性的权力基础”。“正是在京师而不是在天津,袁世凯比其他前后所有的清朝督抚拥有更为强大的政治力量。”〔15〕(P60)与前任李鸿章不同的是,他既有在铁路领域中的“声誉”,而且直接利用铁路的便利。有了津芦铁路,只需三至四个小时的车程,就可以从天津到北京。他可以在天津与北京之间快捷地来往。至1908年前,他拥有很多中央级的官职,同时还在天津担任总督。张之洞作为外省大员曾与袁世凯一起进入了政务处,但是从武昌至京师的遥远路途使张之洞不可能全面参与政务处事务。〔15〕(P71)

在袁世凯超越直隶行政辖区范围的重要职

务中,除非常重要的练兵处外,当属系列的交通类官职,铁路方面至少涉及到京奉(即关内外)、京汉、京张、津镇(后为津浦)等铁路。这些铁路已构成了以北京为中心的铁路网,对这些铁路的控制可以增强其在北京政坛上的权力基础,不仅增强了袁世凯对经济行政部门的影响,而且也使袁世凯成为中央政府控制现代交通体系和现代化经济部门的关键角色。[15](P73)其一,他通过接收关内外铁路并使得这条铁路获得较好的经营效益,为其在晚清最后几年控制铁路部门提供了基础和起点,他不仅自己成为关内外、津镇、京张铁路的督办大臣,其下属徐世昌、唐绍仪、梁士诒均成为邮传部的核心人物,在铁路部门形成了超越直隶总督行政管辖范围的控制权。其二,铁路

使其对直隶地区,乃至华北、东北的控制力增强,可以认为,对铁路的控制应是袁世凯政治军事集团在晚清最后几年得到形成和发展的重要促动因素。^①从李鸿章开始,一些对地方具有实际控制权威的封疆大吏均将铁路等现代企业作为扩张政治派系和维持军事力量的重要基础,铁路是地方大员展现其政治影响力和外交权力的平台。与李鸿章、张之洞不同的是,袁世凯借助铁路逐步完成从地方大员至中央大员的转变,他不再局限于对某条铁路的直接控制,或仅以谋取铁路余利为目标。对于袁世凯来说,这些企业尤其是铁路对于提升其政治威信,比从中获取新的财政收入来源更有意义;新式企业成为袁世凯影响中央政府经济政策的试验田,也是跳板。

参考文献:

- [1] 刘坤一.刘坤一奏疏(第2册)[M].长沙:岳麓书社,2013.
- [2] 中国第一历史档案馆.光绪朝硃批奏折(第102辑·铁路)[Z].北京:中华书局,1996.
- [3] 胡燏棻.胡燏棻奏刊用津芦铁路关防折(光绪二十一年十一月二十六日)[A].宓汝成.中国近代铁路史资料(1863—1911,第1册)[Z].北京:中华书局,1963.
- [4] 岳彬.胡燏棻[A].清史编委会.清代人物传稿(下编,第9卷)[M].沈阳:辽宁人民出版社,1993.
- [5] 李国祁.中国早期的铁路经营[M].台北:台湾“中央研究院”近代史研究所,1976.
- [6] 翁同龢.翁同龢日记(第6卷)[M].北京:中华书局,2012.
- [7] 盛宣怀.愚斋存稿(卷89,补遗66)[M].沈云龙.近代中国史料丛刊续编(第13辑)[Z].台北:文海出版社,1975.
- [8] 朱寿朋.光绪朝东华录(五)[Z].北京:中华书局,1958.
- [9] 王文韶.王文韶日记[M].北京:中华书局,1989.
- [10] 督办军务处奕訢、奕劻等奏折——胡燏棻筹借洋款应毋庸置议(光绪二十二年正月二十四日)[A].中国人民银行参事室.中国清代外债史资料[Z].北京:中国金融出版社,1991.
- [11] 张海荣.从津芦铁路看甲午战后清朝改革的再启[J].安徽史学,2014(4).
- [12] 津芦各路督办胡燏棻被参案[J].铁路协会月刊,1929(1).
- [13] 刘锦藻.清朝续文献通考(卷363,邮传四)[Z].北京:商务印书馆,1955.
- [14] 津芦各路督办胡燏棻被参案(续)[J].铁路协会月刊,1929(2).
- [15] 麦金农.中华帝国晚期的权力与政治:袁世凯在北京与天津(1901—1908)[M].天津:天津人民出版社,2013.
- [16] 交还关内外铁路章程(1902年4月29日)[A].宓汝成.中国近代铁路史资料(1863—1911,第2册)[Z].北京:中华书局,1963.
- [17] 天津图书馆,天津社科院历史研究所.袁世凯奏议(下册)[Z].天津:天津古籍出版社,1987.
- [18] 运司周稟呈直隶禁烟总局大致办法(1907年)[A].虞和平,夏良才.周学熙集[M].武汉:华中师范大学出版社,2011.
- [19] 北洋陆军饷项不敷仍由京奉铁路本年行车进款提拨等片(宣统元年七月二十五日)[N].政治官报,1909(677).
- [20] 邮传部会奏议覆直督奏拨京奉铁路余利免其扣除请无庸置议折(宣统二年二月二十八日)[N].政治官报,1910(881).
- [21] 周秋光.熊希龄传[M].北京:华文出版社,2014.
- [22] 苏全有.清末邮传部研究[M].北京:中华书局,2005.

(下转第80页)

① 相关研究参见李宗一:《袁世凯传》,国际文化出版公司,2006年;张华腾:《北洋集团崛起研究1895—1911》,中华书局,2009年;马平安:《清末变局中的袁世凯集团》,福建教育出版社,2016年。

关系。

此外,张昭军教授的《文化史研究的三种取向》、夏明方教授的《追寻现代中国——从“新中国”到“新”中国史》等,对近代史研究相关理论和方法问题进行了梳理和检讨,马俊亚教授的《明清淮盐煎丁身份臆说——兼论生产奴隶的衡量依据问题》对生产奴隶的衡量依据进行了再认识,提出了颇具启示意义的新观点。本次会议表明,新的学术领域和研究方向正在获得更多的关注,同时,资料的拓展与研究理论、视角的变化,包括影像史料、民间文献、田野调查资料的运用及其解读,都令与会者耳目一新,极具启发意义。

本次会议论题多元,内容丰富,堪称多维视角下近代天津与社会转型研究的一次盛会。与会学者对本次会议予以高度评价,同时提出一系列建议,如进一步明确学术方向、突出天津在近代中国社会转型中的角色和作用,加强新领域的开拓等。此外,与会学者还建议结合京津冀一体化发展的需求建立三地乃至更大范围的科研联动平台,等等。

本次会议是天津师范大学历史学院举办的一次较大规模的学术研讨会,对进一步扩大我校历史学科特别是中国近代史学科的学术影响、促进学科建设和发展将起到积极的推动作用。

(上接第30页)

[23] 论邮传部注重铁路 [N]. 盛京时报, 1908-01-18.

[24] 仓桥正直. 关于清末商部振兴农务、工艺、路务等若干问题 [J]. 经济学术资料, 1983(4).

[25] 张瑞德. 中国近代铁路事业管理的研究——政治层面的分析(1876—1937) [M]. 台北:台北“中央研究院”近代史研究所, 1991.

[26] 苏全有. 1906年袁世凯奏辞八项兼差问题考订 [J]. 江汉论坛, 2009(2).

[27] 骆惠敏. 清末民初政情内幕(上) [M]. 北京:知识出版社, 1986.

[28] 台北“中央研究院”近代史研究所. 海防档·戊·铁路 [Z]. 台北:台北“中央研究院”近代史研究所, 1957.

[29] 中国人民政治协商会议天津市委员会文史资料研究委员会. 天津文史资料选辑(第35辑) [Z]. 天津:天津人民出版社, 1986.

The Springboard of Power Expansion :the Transformation of Yuan Shikai 's Control Mode of Railway in Late Qing Dynasty

MA Linghe

Abstract: After the first Sino-Japanese war, The railway is a platform for local officials to show their political influence and diplomatic power. They have made modern enterprises such as railways an important foundation for expanding political factions and maintaining military force. The control of Tianjin-Lugou bridge railway was constantly shifting between the central government and the local government in the course of the railway extended inside and outside of the Shanhaiguan. But in comparison, local officials have a comparative advantage in railway control, and they are constantly gaining more political control over railway affairs. Unlike Li Hongzhang and Zhang Zhidong, Yuan Shikai completed the transformation from local governors to central official gradually through the railway. The Railway became Yuan Shikai 's experimental plot to influence the economic policy of the central government, and also the springboard for power expansion.

Key Words: Yuan Shikai ;the Tianjin-Shanhaikuan railway ;imperial railways of North China ; supervise minister