

清末的天津道與津海關道

梁 元 生

摘 要

清末自鴉片戰爭後，陸續開放各口通商，並任命各「條約口岸」之官員，兼理對外通商交涉事務。各口岸之「道臺」，因有「關道」或「海關道」之稱。

其他各口，均由「常道」而兼「關道」，惟天津一地，在「天津道」之外，另設「津海關道」一職，派專人管理商及外交事宜。本文先縷述天津開關及津海關道設立的經過，再述天津道與津海關道二者之不同，從其權責之分配及實施時所產生之混淆，指出兩者既有互補也有衝突的複雜關係，最後以李鴻章對二道之控制嘗試說明地方與中央權力分配之關係。

清末的天津道與津海關道

梁 元 生*

- 一、引 言
- 二、天津海關及津海關道之設立
- 三、天津道與津海關道：權責之分配與混淆
- 四、天津二道及李鴻章與中央的控制權
- 五、天津海道與天津海關稅務司
- 六、結 語

一、引 言

清朝末年西方列強入侵中國，強迫滿清政府簽訂不平等條約，開放各口通商，先有 1842 年之〈江寧條約〉，開放廣州、廈門、福州、寧波及上海五口，再有 1858 年及 1860 年的〈天津條約〉及〈北京條約〉，開放長江內河及華北地方各口，於是大半個中國皆設有對外通商之「條約口岸」，而開埠各口亦紛紛設立新關，徵收「夷稅」或洋稅。在 1850 年代，五口新關徵收外國進口稅款皆由地方上之海關監督負責，後上海因小刀會之亂，江海關稅務由洋人代為管理，亂事平定後竟成定制。其後在北京設總稅務司，各口新關稅務亦由稅務司轄下之洋員管理，至此中國通商各口海關乃盡為洋人把持。為了應付第二次鴉片戰爭後中國全面開埠通商的新形勢，也為了監督各關口洋稅務司的權力運用，清政府在 1860 年代開始在整個官僚架構上，及在所有的通商口岸的組織與人事上，作出了一個整體的、有計劃性的調整。在這個

* 香港中文大學歷史系教授

應變及調整過程之中，作為滿清官僚架構中層官員的「道臺」或「道員」，扮演著相當重要的角色。同治中興以來，清政府在各條約口岸以一特定之道臺處理「關務」和「交涉」，一般稱之為「海關道」或「關道」。¹

然而，事實上「海關道」或「關道」並非專職，而係地方上之兵備道或分巡兵備道之加銜及兼職。如上海江海關乃屬於蘇松太兵備道兼管，寧波新關由寧紹台道兼理，汕頭新關由惠潮嘉道、鎮江新關由常鎮通海道兼管等等。在晚清一系列的海關道臺之中，祇有一個是專門為通商、交涉及關務而專設的職位，此即為本文所要考察的天津海關道臺，或簡稱津海關道。天津於 1861 年開埠後，加設新關，原來之鈔關及新關事務，以及對外交涉與洋務事業，在六十年代由新設之北洋三口通商大臣負責，而由天津河間兵備道（即天津道）協同辦理。至 1870 年裁撤三口大臣，另立津海關道，專責處理地方上對外交涉、通商及其他與洋務有關事宜，自此天津道與津海關道，各有專責。本文先縷述天津海關道臺設立之經過，再從其權責之轉移，職務之區分，及天津道與津海關二道與天津洋稅務司和直督、北洋大臣之關係，去分析津海關道在晚清洋務與外交上所扮演的角色和作用。

二、天津海關及津海關道之設立

根據第二次鴉片戰爭後 1860 年簽訂之〈北京條約〉，在 1858 年〈天津條約〉所答應開放的漢口、九江、鎮江、牛莊、登州、台灣、潮州、瓊州各口之外，增開天津為商埠，是為天津開埠設關之始。²

天津開埠之初，由於距離北京甚近，所以特設天津通商大臣專理對外交涉及通商事務，後從恭親王奕訢奏改為「辦理牛莊、天津、登州三口通商大臣」，駐紮天津，專管三口事務。1861 年恭親王奏曰：「臣等請設總理公所並天津通商大臣，原期與上海南北分理其事，而彙總於京師，以收身使臂、

¹ 時人奏摺之中亦常有「關道之選」、「關道之職」，及「關道得人」等語句。Leung Yuen-sang, *The Shanghai Taotai: Linkage Man in a Changing Society 1843-90* (Honolulu: Hawaii University Press, 1990), p. 173. 例如李鴻章《朋僚函稿》中就有「叔耘（薛福成）可資關道之選」之說。見《李文忠公全集》中之《朋僚函稿》卷 19，7b。

² 《咸豐朝籌辦夷務始末》，卷 71，見標點本（北京：中華書局，1979），冊 8，頁 2681。

臂使指之效。如天津辦理得宜，則雖有夷酋駐京，無事可辦，久必廢然思返，是天津通商大臣最關緊要」。³首任駐津之三口通商大臣，原與直隸總督並無牽涉，為總署特請皇帝簡派之「馭夷大員」。首任通商大臣為恒祺，時官職為武備院卿，曾任粵海關監督。但奕訢以恒祺在粵有辦「夷務」之經驗，雖然奏保他當三口通商大臣，卻又極力把他挽留在京，在總理衙門幫忙，故恒祺並未正式到津蒞職。原為其副手的侍郎銜後補京堂崇厚，乃得由「幫辦」之職，一變而成為正式的三口通商大臣，與南方各口之通商大臣薛煥相互輝映。⁴

崇厚以三口通商大臣身份，駐紮天津，辦理開關通商及對外交涉之事，並無專司幫辦之員，「惟請總署札飭天津道孫治，督同府縣及委員等」就近幫忙協助。恭親王之回應為：「天津地方，附近京師，適當通商之始，緊要情形，較他省尤為喫重，而孫治以本地監司大員，且素悉外國事務，若令督飭彈壓，似易得力……擬即先行札飭孫治，幫同照料天津地方交涉事宜，其通商一切，仍由崇厚經理，不得稍有諉卸」。⁵

據此，我們知道天津開埠之初，通商事務多由崇厚規劃，而對外交涉則得力於身為天津道的孫治。孫治為四川成都人，進士出身，原任直隸通永道。1860年改調天津道，協助處理開埠事宜。⁶

崇厚上任之第一件事，就是訂立《通商章程六條》，其中第三條與天津「新關」（即天津海關）之設立有關。章程曰：「徵收各國商稅，宜另設新關，以免牽混也。查舊設天津關，在天津城北南運河北岸，向收內地商稅，並無外國稅餉。今准各國通商，新徵洋稅，且有扣歸二成會單，自應仿照上海章程，於海河內另設新關徵收。凡有外國貨船進口，皆赴新關投納，以示區別」。⁷

³ 同上書，奕訢奏。頁 2681。

⁴ 同上書，頁 2682；又參張晉藩，《中國官制通史》（北京：中國人民大學出版社，1992），頁 685-686。

⁵ 《咸豐朝籌辦夷務始末》卷 74，冊 8，頁 2770-2771。

⁶ 《畿輔通志》，卷 30〈職官志〉（清宣統二年，台北：華文書局影印，1968），冊 2，頁 1035-1036。

⁷ 《咸豐朝籌辦夷務始末》，卷 74，冊 8，頁 2773。

天津新海關於 1861 年設立，設於紫竹林，徵收洋稅，與原來之鈔關有別。原來之天津鈔關，康熙五十五年(1716)前由戶部差派司員專管，其後歸併直隸總督管理，至雍正十年(1727)又由巡視長蘆鹽政御史兼管，到咸豐十年(1861)裁鹽政缺改設三口通商大臣之後，天津鈔關乃歸由三口大臣管轄。鈔關需向戶部繳納正額，並向來津之江浙閩廣商船，乃至奉天來的米豆運船徵收貨稅，名曰「海稅」，隨徵隨解，歲無定額。在此之外，天津鈔關下又設釐捐局、漕船捐局及洋藥捐局。⁸鈔關之各種稅款捐款，一向是設局派員辦理，由地方道府大員監收。但徵收洋稅的新關則係由總稅務司委派的洋員管理，別成一個系統。1861 年新關設立時，中國各口海關已經由英國人李泰國(Horatio Lay)操縱，故崇厚奏辦天津新關，也沿舊例請總署派洋稅務司管理。當時適值李泰國回國養病，其總稅務司職由赫德取代，仍駐上海。李泰國離任前薦克士可士吉(C. Kleczkowski)任津海關稅務司。克氏於 1861 年 5 月間抵任，是為天津新關之首位洋稅務司。⁹

天津海關署設立後，除了徵收洋稅之外，當然也負起通商、交涉之責。但由於海關稅務司又係洋員，故總署大臣及直隸總督亦皆以此為慮。作為「專辦洋務、兼督海防」三口通商大臣的崇厚，除了天津的通商事務與對外交涉，還得管理奉天的牛莊及山東的登州兩個口岸，故必須倚賴一些得力人員幫忙。崇厚初蒞天津時，原擬帶同倉場侍郎崇綸隨行，但總署奏裁「幫辦」之職，三口之洋務交涉及通商事務乃盡歸崇厚一人負責。¹⁰崇厚對三口通商洋務所作出的處理和人事安排如下：委派直隸候補知府王啓曾至登州，會同登萊青道崇芳負責登州開埠事宜；又札調在總署供職直隸候補知州馬繩武及候補府經歷張元熙，由京趕赴牛莊負責開關。由於牛莊原來關務乃由山海關監督經理，故崇厚特別咨請山海關監督，以及盛京將軍和順天府尹就近幫助監督兩名特派委員；至於天津新關，除天津道孫治及洋稅務司克士可士吉外，崇厚還札調下列人員幫辦通商交涉事務：直隸候補知府長啓、升用知府南波縣

⁸ 《天津府志》（光緒戊戌刊本。台北：學生書局重印，1972），卷 33，頁 3-5；冊 6，頁 2614-2618。

⁹ 見羅澍偉主編，《近代天津城市史》（北京：中國社會科學出版社，1993），頁 140；及陳詩啓，《中國近代海關史》（北京：人民出版社，1993），頁 85-86。

¹⁰ 《咸豐朝籌辦夷務始末》，卷 71，冊 8，頁 2682。

知縣費學曾，候補府經歷何曾道、直隸候補縣丞程錦雲、嚴長生，候選府經歷高從望、候補府經歷童照麟、候補鹽大使許之泰等到津聽候差遣，幫助開埠後對外通商及交涉工作。¹¹

崇厚在在三口大臣任內，除開關通商及與外人交涉，還設立了天津機器局。不過實際上提出在天津設局的原是總理衙門。在同治五年(1866)，即上海江南製造局成立後一年，總理衙門在〈直隸籌餉練兵事宜〉的奏摺中，提出了購置「外洋軍火機器，在天津設局製造」的建議。同年12月4日上諭說：「著崇厚督同天津道，專設局廠，遴派妥員，認真趕辦」。¹²崇厚接旨後，即在天津城東十八里的賈家沽道選址設局，展開籌建工作。這些洋務事業，乃至開埠初期的通商、交涉，都得到先後任天津道臺的孫治及李同文的協助。本來天津道臺（原名天津河間兵備道）職司風憲，乃監督地方之官，本與洋務外交無涉，但由於五口通商之後各該地方之道臺不得不兼管關務和處理外交（道臺與外官領事對等，故地方上之交涉由道臺與領事官磋商解決）。因此，天津道的參與洋務，已有先例可循，並非一個特殊現象。然而，到了同治九年(1870)另立天津海關道，專責處理通商、交涉及洋務事宜，而非由天津道兼理，才是一個特別的情況。

1870年的天津教案，是導致變制的一個重要原因。天津教案於1870年6月間爆發，因法國天主堂收養嬰孩引起迷拐幼童、剜眼取心的謠傳，乃至激起民憤，發生反教示威運動。法國駐津領事豐大業(Henri Fontanier)要求三口大臣崇厚派兵彈壓，崇厚處理失當，引起眾怒，殺死了豐大業，並焚燒天主堂、育嬰堂及領事署，擊斃洋商和教士二十人，引起了各國的指責和抗議。清政府只得把崇厚撤職，並飭直隸總督曾國藩「嚴拏凶手，以懲煽亂之徒；彈壓士民，以慰各國之意」。¹³曾國藩把天津知府和知縣革職治罪，並正法了二十名犯人，了結此案。崇厚事後被派往法國道歉，而從此曾國藩以直隸總督身份出面干預對外交涉之事。同年，負責調查天津教案的工部尚書毛昶熙

¹¹ 同上書，卷79，冊8，頁2902。

¹² 羅澍偉主編，《近代天津城市史》，頁219。

¹³ 王紹坊，《中國外交史》（開封：河南人民出版社，1988），頁136。

上奏：「不必專設大員，所有洋務海防，均宜責成直隸總督悉心經理」。¹⁴ 奏上後交總署討論，結果決定將三口通商大臣一缺裁撤，及按照南洋大臣之例，令直隸總督兼北洋通商大臣之銜，並頒給欽差大臣關防。至此，直隸總督兼管北洋之制乃定，而直督一向駐紮保定，因為兼管北洋通商之責，所以「每年於海口春融開凍後，移紮天津，至冬令封河，再回省城（保定）」。¹⁵

1870 年後直隸總督兼領北洋，從而與外交洋務產生了直接的關係，至後來直督李鴻章之能緊抓洋務大權及儼然成為中國「外相」，實肇因於此。不過直隸總督亦是地方重臣，一省軍政民政皆由其統轄，勢難專心管理通商交涉之事，因此毛昶熙上奏請撤三口大臣一缺之同時，也提出了「添設海關道一員，管理尋常華洋交涉事件」。奏准，1870 年底乃設立津海關道一職，其責任是專門管理直隸一省的對外交涉事務，並兼管新設海關及舊有鈔關之稅務，持有「辦理直隸地方通商事務兼管海防兵備道」及「監督直隸津海關稅務」兩種關防。設道署於東門外的舊青州分司衙門，¹⁶ 黃彭年編纂之《畿輔通志》卷三十〈職官〉記述津海關道設立經過：「同治九年，工部尚書毛昶熙奏請裁撤通商大臣，新設津海關道，專管中外交涉事件，及新鈔兩關稅務，仍駐天津府」。按語中對其權責及執行有更詳細的描述：

同治九年裁撤通商大臣，添設津海關道，原為各國通商改設是缺，如遇有中外交涉事件，該關道與各國領事宜會商妥辦，若事關重大，或關道與領事官意見不合，始稟請督臣核示飭辦，蓋顯示以昭條約，即隱藉以維體制也。凡直隸省交涉洋人事件，統歸關道管理。其附近地方如天津、永平、遵化、順天所屬沿海各州縣，均歸關道專轄。¹⁷

依此可見津海關道乃專管對外交涉之事，不但天津一地，而且鄰近各州縣之對外交涉，也歸其統理，並且，從 1870 年開始，天津就有兩名道臺（天津道

¹⁴ 羅澍偉主編，《近代天津城市史》，頁 141。

¹⁵ 前段引文見羅澍偉主編，《近代天津城市史》，頁 141；又見陳詩啓，前引書，頁 334；張燦，《津門雜記》亦云：「直隸總督，兼北洋通商大臣，每年自仲春節駐津門，至十月冰凍後艦船停航，無復交涉往來事件，即回保定節署度歲。」見張燦，《津門雜記》（上海：進步書局木刻本，1884 序），卷上，頁 3。

¹⁶ 羅澍偉主編，《近代天津城市史》，頁 141-142。

¹⁷ 《畿輔通志》，卷 30，冊 2，頁 988。

與津海關道）同駐一城的局面。

三、天津道與津海關道：權責之分配與混淆

依據上文所述，我們知道 1870 年之後天津城中的官僚架構，包括了上、中、下三層的官員，最上面的有直隸總督，同時又是北洋大臣。至少有半年的時間他會駐紮於津門，統理各方事宜，至於輔助總督的藩臬二司，則仍常駐省城保定；中層官員有道府兩級。本來天津只有天津河間兵備道和天津知府各一員，但 1870 年後增添了津海關道，即共有兩位道臺。知府而下則有知縣、縣丞和其他佐雜人員，構成官僚架構的底層。

由於直隸總督並非常駐天津，故此兩名道臺在冬季期間便成為天津城內的最高官員。雖然二道職務有別，設置也有遲早之分，但其階別相同，而且 1870 年代以後還同樣受到直督李鴻章所倚重，成為李鴻章建立地方勢力及發展洋務事業之左右手。以下先述二道之職務權責，後面再論其與李鴻章之關係。

津海關道的設置，雖然最初出於工部尚書毛昶熙的建議，但海關道臺的正式奏立和委任則和 1870 年以來一直擔任直隸總督的李鴻章有關。首任津海關道陳欽，本來和李鴻章的淮軍集團並無關係，但他的委任卻是出於李鴻章的推薦。¹⁸陳欽原是總理衙門章京，因天津教案事發被派往地方幫助調查，（可能是總署大臣工部尚書毛昶熙的隨行人員）。曾國藩處理天津教案後，上奏獎勵有功人員，奏中提及陳欽「正而不遷，介而有為，理勢並審，體用兼全」，並請補天津道。適李鴻章調任直督，請以淮軍親信丁壽昌為天津道，故請以陳欽改授新設之津海關道。

陳欽，字子敬，山東歷城人，咸豐二年(1852)舉人，由內閣中書考取總理衙門章京，在 1860 年代初期即參與對外交涉事務。毛承霖纂修之《續修歷城縣志》陳欽傳云：「是時交涉日繁，事多掣肘，欽悉心籌劃，英人以洋藥稅重、土藥稅輕，將為滯銷土藥，多售洋藥之計，總稅務司赫德請一律徵收，欽力駁之；又請免粵海關進口稅，欽復駁之。澳門為海隅要區，葡人久假不

¹⁸ 同上書，卷 93，冊 6，頁 3030-3031。

歸，赫德、妥斯瑪請以銀易之，欽預破其將來侵欺挾制之術，赫德等語塞。庚申和約之定，事出倉卒，英人復議酌減重稅貨物，欽乃議減時辰表、胡椒等稅，而增洋藥、湖絲稅、計歲收贏于所減之數者且三之二」。¹⁹可見陳欽在總署辦事時，已有不少交涉經驗，是一個不畏外人、勇於駁議的討價還價者(tough bargainer/negotiator)，對赫德並不作絲毫讓步，但也並非守舊不變的傳統人物。以其早期經歷來看，他與李鴻章並無瓜葛。李氏奏保陳欽出任津海關道，可能由於陳氏對向外交涉及與海關洋員有過相處的經驗，但也可能為了安排親信丁壽昌接任天津道的關係。至少在1870年左右，在李鴻章的眼中，天津河間兵備道這個位置是遠比津海關道的職位來得重要的。

陳欽雖然非李鴻章嫡系，但在對外交涉事情上顯然取得了李鴻章的賞識，倚為臂助。在李1870年天津教案之後調任直督兼三口通商大臣後的四、五年間，中外關係之緊張稍為舒緩，至1875年馬嘉理案才再造成中英糾紛。在此之前最費力應付的是日本議約，修約及朝鮮、琉球事件。津海關道陳欽在協助李鴻章對日交涉事上，扮演著極其重要的角色，雖然在一般討論李鴻章與中日外交的歷史著作中，連陳欽的名字都不會提起過，²⁰如王紹坊《中國外交史》記：「1871年7月日本專使伊達宗城與副使柳原前光到天津與李鴻章談判，要求與西人成例一體定約，為李鴻章拒絕。又1872年日本再派柳原前光來華要求改約，也為李鴻章所拒；至1873年4月日本再派副島種臣來華換約，並商議台灣及朝鮮時局，李鴻章以不必對」。²¹我們在李鴻章奏稿中得悉此次與日議約，他的兩名得力人員是陳欽和應寶時。應氏為李鴻章舊屬，1860年代末期曾任上海江海關道，有對外交涉經驗。1871年任江蘇布政使時李鴻章曾去函談及日人議約事云：「日人貌甚拘謹，中多狡黠」。並上奏請調派應氏襄助。同治十年六月廿二日上諭以李鴻章為全權大臣與日議約，

¹⁹ 《續歷城縣志》，卷40，頁2403-2405。

²⁰ 王紹坊，《中國外交史》，頁147-148，又頁162-164。梁伯華(Edwin Pak-wah Leung)及林明德(Ming-te Lin)亦專治1870年代及1880年代中日關係，亦無注意陳欽其人，梁、林文章可參見Samuel C. Chu and Kwang-Ching Liu, eds., *Li Hung-chang and China's Early Modernization* (Armonk, N.Y.: M.E. Sharpe, 1994), pp. 146-150, 176-177.

²¹ 王紹坊，《中國外交史》，頁147-148。

並以陳欽、應寶時為幫辦。²²

《續歷城縣志》陳欽傳中提及此次對日交涉經過，云：「初日本遣其臣伊達宗成（城）、柳原前光等來議約，欲自同於泰西，欽詰責再三，乃不復爭。旋復欲易約，欽責以甫立約，旋廢約，無以信將來，乃不果易。後值換約之期，日本復申前請，欽拒之如初，其議遂格」。²³由此可見整個議約、立約、換約過程，陳欽皆有參與，而且據理力爭，不給予日本同等於西方列強的待遇。同治十年(1871)七月十三日，李鴻章奏稱：「西約一體均霑、為洋人所必爭，而實為內地受病之源，從前通商之弊，此為最重。日人貧而貪，詐而鮮信，其國與中土相近，往還便捷；其貌文字悉與華同，故攫取我內地之利，浸移我內地之名亦愈甚，是以於其一體均霑要求堅拒，改訂彼此海關章程，嗣後有變通之處，應隨時商辦，以杜絕其貪慾」。²⁴這種意見，與陳欽1860年代在總署行走時所持之態度及《續歷城縣志》中所述陳欽的思想完全一致。由於陳欽有駁議抗爭的前例，故我們推斷此次駁斥及拒絕日本要求的過程中，陳欽扮演著相當重要的角色。此外，陳欽又參加了招商局早期的籌劃。最初李鴻章倡辦華商輪船事業時，以陳欽手下津海關委員林士志與駐天津的廣幫商人商討興辦輪船航運方案，由於初步擬定的章程過於簡略，李鴻章便命津海關道陳欽與江海關道沈秉成繼續商議，並徵詢上海商人意見，最後由朱其昂設局於上海，但天津的兩名道臺，即津海關道陳欽和天津道丁壽昌繼續受李鴻章委托監督籌措資金事宜。²⁵

至於陳欽何時離職，文獻並不清楚，估計在1874至1875年間。據其傳略所言是「引疾告歸」，但回籍後，家居近十年始卒，年五十八。²⁶

繼陳欽而任職津海關道的黎兆棠、鄭藻如和周馥，都是李鴻章的親信。雖然黎、鄭二人皆係粵人，並非淮軍舊部，但很早已與李鴻章認識，並且被

²² 寶宗一，《李鴻章年譜》（香港：友聯出版社，1968），頁82-83。

²³ 《續歷城縣志》，卷40，頁2404。

²⁴ 《李文忠公全集》〈奏稿〉，卷18，頁17；又見寶宗一，《李鴻章年譜》，頁83。

²⁵ 參羅澍偉主編，《近代天津城市史》，頁233-234；又見李時岳、胡濱合著，《從關閉到開放——晚清「洋務」熱透視》（北京：人民出版社，1988），頁139-140。

²⁶ 《續歷城縣志》，卷40，頁2405。

羅致成爲幕僚。²⁷黎兆棠，廣東順德人，咸豐三年（1853年）進士，1876年任津海關道、1878年署直隸按察使，1879年調升福建船政大臣，因病至1880年3月始行接任。未任津海關道之前，黎氏與淮軍幕賓吳贊誠已經在李鴻章手下任事，在天津機器製造局幫辦。李鴻章評論吳、黎二人，說：「春帆（吳贊誠）勇於從事，資望較崇；而召民（黎兆棠）亦具長才，非可久居下僚」。²⁸鄭藻如，原名志翔，字玉軒，廣東香山人，1851年舉人，早年追隨丁日昌至上海江南製造局幫辦局務，升至總辦。丁日昌爲李鴻章親信，推薦鄭藻如於李，李奏保鄭爲後補道，1878年實授津海關道亦出於李鴻章之推薦。至1881年海關道卸任後，即出任駐美公使。以後津海關道由李鴻章心腹淮軍幕僚周馥接任。據此可知，陳欽之後的津海關道臺雖非淮系皖人，但個個皆爲李鴻章之親信。黎兆棠在津海關道任內，除了負責對外交涉，還協助招商局輪運之發展（日後因此調升福建船政大臣），又1877年唐廷樞奉李鴻章令開辦開平煤礦局，黎氏與天津道丁壽昌亦受委會同督辦局務。²⁹此外，黎兆棠又參與上海機器織布局最初的策劃，在他敦促之下，1876年李鴻章委派魏綸先出頭承辦機器織布事宜，但兩年後黎氏離任，籌組織布局事遂寢，到1878年復有彭汝琮請辦機器織布局，得到李鴻章批准，並以鄭觀應爲會辦。

³⁰

1870年津海關道之設，以「通商」及「洋務」爲專職。據黎兆棠和鄭藻如兩人政績看來，「洋務」之範圍已不止於對外交涉，而包括了興辦機器局、輪船招商局、開平煤礦局、上海織布局等現代化實業的興辦和管理。1880年之後，周馥任津海關道，中間兩次盛宣懷署理，皆係李鴻章倚爲股肱之臣，爲其大力開拓實業王國，使李氏成爲洋務派的首席大僚。

²⁷ 兩人傳略，見下文。王爾敏、陳善偉編，《近代名人手札真蹟》（香港：中文大學出版社，1987），冊1，頁406有鄭藻如小傳；黎兆棠略歷，見《順德文史》第十一期（順德：政協廣東省順德縣委員會文史研究組，1987）；又見錢寶甫，《清季新設職官年表》（北京：中華書局，1961），頁91。

²⁸ 《李文忠公全集》之《朋僚函稿》，卷18，1b；李時岳、胡濱合著，《從關閉到開放——晚清「洋務」熱透視》，頁81。

²⁹ 李時岳、胡濱，同上書，頁165。

³⁰ 李時岳、胡濱，同上書，頁215-217。

毫無疑問，津海關道的權責在「洋務」，但天津道卻並非因通商交涉而設立。天津道，或稱天津道臺，原名天津、河間兵備道。早在清初順治時已經設置。雍正四年直隸興修水利，乃改為河道，管理南運河與臧家橋以下之子牙河、苑家口以東之淀河等處。至雍正十二年，又恢復為天津道，轄河間，天津兩府，仍兼管河務，凡南運河，津軍、河間河捕同知，並管河各官皆歸管轄，駐於天津府。³¹

由上所述，我們得知天津道除了分巡地方，職司風憲及監督府縣以下各官等傳統職責外，還有管理河務和協助漕運的特別職務。換言之，在直隸七個道臺之中，天津道兼地方行政與特殊事務（河工、漕運）兩大範圍，是個相當重要的位置。³²然而駐於上海的蘇松太道（即上海道臺）卻在繁劇的傳統職務以外，在清末新形勢下擴展其權責，把對外通商交涉及辦理洋務事業的範圍也包羅在內；而天津則一分為二，把通商、交涉和洋務事業交給津海關道專理，天津道則仍保持其原來的職掌和功能。

至少李鴻章在 1870 年奏設津海關道時，就以上述的觀念區分天津兩位道臺的權責。他上奏說：「查直省道缺，各當要地，無可改併。天津道承辦海運，每年南漕百萬石，由該道陸續接運赴通，煩難已極，未能兼任洋務，致有偏廢。相應請旨准令添設津關道一缺，專管洋務及新鈔兩關稅務，凡華洋交涉案件，責令該道督同府縣各官認真妥辦，並由直隸總督揀員請補」。³³

但是李鴻章的分工構想和 1870 年代後期的政治現實並不盡相同。至於 1870 年後有關天津道的政治變化，可以分開兩個方面討論和分析。首先是在 1871 至 1881 年的期間，李鴻章明顯地能夠把自己的親信安插於天津道這個位置上，成為他發展個人勢力的臂助，可是在此期間的天津道又往往和洋務、外交事情上有所牽連，沒有按照李鴻章的構想作出分工。其次，由 1882 年後至 1890 年代初期的天津道任職人員看來，李鴻章淮系勢力似乎顯著地減弱了，故李鴻章只得更多的倚賴津海關道去維持及發展其洋務事業的王國和權

³¹ 《天津府志》，卷 33，冊 7，頁 2611。

³² 關於清代道臺之職掌與功能，可參湯熙勇〈清初道員的任用及其相關問題〉一文，見《人文及社會科學集刊》，第六卷第一期（台北：中央研究院中山人文社會科學研究所，1993）；對常務及特別功能之兩種道臺的分析，見 Leung Yuen-sang, *The Shanghai Taotai*, pp. 6-10.

³³ 《畿輔通志》，卷 93，冊 6，頁 3031 下。

力。此處先說明前期天津二道權責的混淆，下節再分析李鴻章與二道權力的關係。

所謂兩個天津道臺權責的重疊與混淆，主要是在洋務外交這個範圍之內。天津道有其傳統的職掌——職司風憲、分巡地方、監督官員、以及河工漕運，而津海關道則事屬首創，沒有傳統，專管洋務。但當我們詳細觀察 1871 至 1882 年間天津道的「政績」，除了傳統事務之外，他們在洋務外交方面也很活躍。1870 年李鴻章接篆直督後的首任天津道丁壽昌跟隨李鴻章轉戰多年，為淮軍得力戰將，又是安徽合肥同鄉，深得李鴻章信任。丁以軍功補知縣，旋升知府，後隨潘鼎新攻克浙江，擢乍浦同知，晉升道員，加按察使銜；1867 年隨劉銘傳軍平捻，再加布政使銜。1869 年署天津道，1870 年實授，在任四年多，1875 年署布政使，1880 年卒於官，《清史稿》及《清史列傳》均有傳。丁壽昌以「循吏」著名，在天津道任內頗有政聲，修水利、辦義學、兼總理河務與海防；但尤有進者，丁壽昌在「洋務」的新範圍內也扮演著一個重要角色，包括了督辦天津機器製造局(1871)，輪船招商局的規劃(1872)、直隸南磁州煤鐵礦的籌辦(1874)，督辦開平煤礦與唐廷樞及黎兆棠一起刪訂章程(1877)。³⁴凡此種種，皆屬「洋務」範圍，亦即津海關道之責。其後吳贊誠署任，亦兼理天津機器局務，旋升調福建船政大臣。1879 年任天津道的吳毓蘭，亦是安徽合肥人，與兄毓芬同為淮軍將領，追隨李鴻章鎮壓太平天國和捻軍。毓蘭於天津道任內，修築南運河、子牙河，以及千里堤灣和靜海、軍糧城河道，但也有參與製造局、開平煤礦等洋務事業，也和天津海關道共同面試天津水師學堂的入學申請者。³⁵在 1882 年前任天津道的僅有劉秉琳一人資料不詳，未能確定其與淮系的淵源，也未知是否參與洋務工作。總的而言，1870 年至 1882 年的十餘年中，天津道除了其傳統職責之外，也協助李鴻章興辦洋務事業，即插手津海關道的工作範圍。所以，一般人眼中，天津二道猶如李鴻章辦洋務事業與對外交涉的雙臂。由於李鴻章在辦理洋務與外交中地位愈形重要，故天津二道的地位也在晚清政治權力及官僚架構中水漲

³⁴ 參李時岳、胡濱合著，《從關閉到開放——晚清「洋務」熱透視》，頁 93，159-210，163-164；又見羅澍偉主編，《近代天津城市史》，頁 233-234。

³⁵ 李時岳、胡濱合著，同上書，頁 328。

船高，成為受人注視的職位。

四、天津二道及李鴻章與中央的控制權

李鴻章在洋務外交上推展其勢力，除了屬下兩名駐紮天津隨侍左右的實職道臺，還有一個龐大的「後補班」（由後補道員、後補府縣組成），皆係受委辦事的暫職人員，並非常缺，如盛宣懷、馬建忠、唐廷樞、鄭觀應、沈保靖、王德均、龔照瑗、經元善、伍廷芳、張翼等，皆以後補人員身份出任各種洋務事業的總辦和幫辦之職。有些以後補身份持續多年辦事，有些則升正職，實授地方或中央的常缺。曾任天津道及津海關道的丁壽昌、吳贊成、吳毓蘭、鄭藻如和周馥，都曾做過後補道員，並以後補身份參與李鴻章之洋務事業。

李鴻章以北洋三口通商大臣名義，在天津掌握外交大權，又以籌備海防為目的，大力興辦洋務事業，造成勢大權重，威脅中央的局面。1874年美國駐華公使的報告有云：「鴻章為清帝國最有勢力之官吏，尤其於總署有特別之影響。故對各事先向鴻章徵求意見」。又西報載中國外交為「北京討論，天津決定」。³⁶更有謠言說李鴻章權勢之大，足比皇帝。1881年通政使參議劉錫鴻奏劾李鴻章，曰：「跋扈不臣，儼然帝制」。³⁷英人戈登(Charles G. Gordon)效忠李鴻章，「願犧牲其性命為鴻章服務」，其日記言：「然為李鴻章佔北京，使鴻章為皇帝，則鴻章絕無此心」。³⁸

1870年代及1880年代初期，正是李鴻章權力最盛之時，中央（無論宮廷或總署）亦倚賴李鴻章對外交涉及鎮壓內亂，所以對這些謠傳和言官的彈劾，都加以否定。劉錫鴻便以「妄言」而革職。³⁹但這並不表示中央對李鴻章全無嫉忌之心。劉錫鴻的指責因為過火而遭罷黜，但其他的言官還是不斷地對李鴻章加以攻擊，故李鴻章對左宗棠說：「你在西方，尙得道好，我在此

³⁶ 寶宗一，《李鴻章年譜》，頁95。

³⁷ 同上書，頁134。

³⁸ 同上書，頁129。

³⁹ 同上書，頁134。

間，言官罵得不成人」。⁴⁰言官的彈劾，實在是一種約制李鴻章權力擴張的方法之一；而慈禧於 1881 年從西北調左宗棠回京任軍機大臣，並在總理衙門行走，也許亦有牽制李鴻章的意圖。

無論如何，我們可以從 1882 年以後天津道的委任情形，看出中央有壓制李鴻章擴展淮系勢力的傾向。

上文說過 1870 年代天津道及津海關道的人選，幾乎全部出於李鴻章的推薦，且多屬淮軍舊部或多年之幕僚。不過從 1882 年後的天津道名單看來，似乎淮系人員不多。他們是：1882 年上任，翌年升任長蘆鹽政的額勒精額，1883 年繼任的裕長，1884 年上任的季邦楨，1885 年繼任的萬培因及 1886 年補授的胡燏棻。前兩名是滿州人，裕長資料不多，額勒精額則肯定非李鴻章派系的人，據《李慈銘日記》云：他著有〈駁開鐵路〉一文，「其說力闡中允崔國因奏疏之謬」。又翁同龢 1888 年日記云：「此三十年故人，講理學、治行可觀者也」。⁴¹額勒精額任天津道內，推行傳統文化，大力興學，與李鴻章鼓勵洋務、新學之路線有殊。額氏在任僅一年餘，但從道庫撥款資助開辦的義塾竟有二十間之多，分布於天津河間兩府各縣。薛景清《秉仁義塾記》云：

光緒八年之秋，值額公裕如（額勒精額，字裕如，又作玉如）觀察津沽，政通人和，有廢興舉。因念寒畯子弟無資供讀，爰於津河兩府屬設立義塾二十所，延純謹士爲之師，每塾徒以二十人爲率，給膏火，創條規，無非欲養其固有之天良，而充其本然之善也，故義塾悉標以仁名，俾知觸目驚心，各守乃性。如天津之裕仁，允仁，靜海之培仁，會仁，青縣之安仁，滄州之秉仁，南皮之瞻仁，鹽山之陳仁，慶雲之敘仁，河間之清仁，獻縣之贊仁，阜城之祖仁，肅寧之陶仁，任邱之惠仁，交河之繩仁，甯津之保仁，景州之景仁，吳橋之佐仁，故城之蔚仁，東光之永仁。而其命名，冠首一字，或取彼邑之舊號新稱，或因督建之人名姓字，亦欲居是邦者顧名思義，不使經理之人沒其慈祥

⁴⁰ 同上書，頁 134。

⁴¹ 金梁輯錄，《近世人物志》（台北：國民出版社，1955），頁 297。

之德耳。⁴²

季邦楨，字士周，江蘇江陰人，庚午辛未進士，在北京置有產業，李慈銘所居之房屋即為季氏所有，又曾致書翁同龢請記丁日昌為其師請謚，可見與李鴻章之得力助手丁日昌並不認識。⁴³其餘萬培因與胡燏棻二人，皆非淮系，亦無早年與李鴻章有所交往的資料，惟日後胡燏棻於直隸當過順天府尹，並督辦津榆鐵路，但那是李鴻章卸任直督以後的事了。

至此，我們得回到上節提出的第二個問題，那就是：為什麼 1880 年代之後，天津道的任命有了變化？為甚麼出任天津道的淮系人員減少？而津海關道的位職則仍然為李鴻章的親信所把持？

問題的癥結在於委任權。天津的兩名道臺，以任命權而言，實屬於兩個不同的職缺，津海關道是「外補」（或「題補」）缺，可以由直隸總督提名補授，換言之，推薦權操於地方，李鴻章可以任意安插淮系人員或其他親信；但天津道則屬「請旨簡放」缺，由吏部在一批後補人員及推薦者名單之中，挑選一些適合者，再由皇帝揀出一人出任，故又稱「揀放」，權力操於中央。雖然地方大員也可以推薦人選，但到部後再經篩選輪候等程序，被薦者能出任該缺的機會並不太大。在太平軍興及 1870 年代捻亂未息之時，地方大員的推薦，起著較大的作用；但八十年代之後，中央就逐漸地恢復舊制，企圖收緊部選及揀放兩種權力。在直隸省的各個道臺中，本來的規定是：

請旨簡放缺四：

永定河道

霸昌道

大名道

天津道

（《大清會典》卷八注：缺由軍機處以奉旨記名之道員進單請旨。）

揀補缺三：

熱河道

⁴² 《天津府志》，卷 35，冊 7，頁 2787-2788。

⁴³ 金梁輯錄，《近世人物志》，頁 234。

口北道

吉林道

(《大清會典》注：由部（吏部）以滿蒙郎中、科道兩項相間引見補授。)

題補缺三：

通永道

清河道

津海關道

(《大清會典》注：缺出由本省督撫以應調應開之補授。)

所以，根據吏部則例而言，直隸總督有權題補的道缺，只有通永、清河及津海關道三員，其他各缺在種族上和委任程序上皆有一定的限制，不由直督作主。當然，太平天國之後地方大吏的權力的確有顯著的提升，以「軍功」保奏得授正職的人員也增加了。故西報中有曾國藩及李鴻章要做皇帝的訛傳，而一些現代西方史家據此而發為「地方奪取中央權力」之論。⁴⁴觀乎1870年代直隸省天津道的任命情況，也確實有淮系壟斷的現象。不過，這個現象只是曇花一現而已，並無一直持續下去，到了八十年代，則已恢復舊觀，天津道的委任權又明顯地回到了中央。這種權力一放一收的現象與太平天國與捻軍的興起與平定有關。光緒七年(1881)張楷奏疏中有言：「查道府各缺，向例題缺調缺專歸外補；選缺專歸內選。軍興後保舉指納日多，內選之缺，有准其留補之條。自是各省儘數扣留」。⁴⁵所謂內選之缺，即指中央控制之簡放及部選缺，天津道亦其中之一。軍興之後的外補和留補現象，用當時官場術語來說叫做「截取」。1870年代天津道之受淮系控制，可能就是張楷所說的「截取」現象，但這是得到中央批准的。故說「有准其留補之條」。張楷上奏時應在光緒七年冬，即1881年及1882年之間。其時亂事已平，朝廷亦有收緊權力，恢復舊制之議，故有張楷及其他官員討論選補道府之事。張楷奏中提到同治十二年(1873)已對此事進行過一次討論，並提出「一咨一留」

⁴⁴ 持此論者以 Stanley Specter 及 Franz Michael 為代表，相反之見則以劉廣京之立論最有影響，二家之辯，可參拙文 "The Shanghai-Tientsin Connection," Samuel C. Chu and Kwang-Ching Liu, eds., *Li Hung-chang and China's Early Modernization*, pp. 108-118.

⁴⁵ 《申報》(台北：華文書局影印本，1965)，冊35，頁21815。

的方案，即選缺第一次由中央選派，第二次則歸地方大員留補，但「恐於外省有礙」，故改成「本省留補二次，即應送部銓選一次」。據張楷的意見，應恢復一咨一留之原先協議，削減「外補」的名額和次數。證諸 1882 年後直隸省天津道的任命情況，張楷所議的咨留問題，似已得到中央的通過和實施。

五、天津海關道與天津海關稅務司

關於天津道的任命，牽涉到中央與地方之間權力結構的暫變與復衡，但天津海關道的委任，則完全出於直隸總督的安排，故在這一點上看來，直隸總督與海關道的關係應該會更加密切。實際上也是如此，1880 年代直督李鴻章和各津海關道臺皆係淵源深厚、交往多年的情誼，尤其是李鴻章與周馥更是同鄉、淮軍幕僚、世交，關係極其密切。而周氏也竭力替李鴻章忠心辦事，對外交涉、興辦洋務，無不盡力以赴。不過，津海關道的職務也不是與中央完全無涉，因為津海關道專責所在的通商和洋務，與北京總理衙門有關，再者，天津海關名義上雖由津海關道監督，而實務卻由總署屬下之總稅務司委派之稅務司負責。這種結構，遂造成了直督與總署和總稅務司之間，以及津海關道與天津海關稅務司之間的一種既有合作又有衝突的矛盾關係。

由於李鴻章與總署的關係，涉及面頗大，並不限於津海關，且已有劉廣京等學者論述在前，於此不贅，本節僅嘗試對津海關道與天津海關稅務司之複雜微妙的關係作一分析。

天津海關由洋稅務司管理之制，在開埠時已經建立。除首任稅務司為李泰國舉薦之外，其餘各人均係赫德委任。1861 年至 1890 年之天津海關洋稅務司名單如下：

1861-1862	克士可士吉(C. Kleczkowski)	比利時籍
1862-1863	威立士(F. Wilzer)	德國籍
1866-1868	狄妥瑪(T. Dick)	英國籍
1868-1869	休士(C. Hughes)	英國籍
1869-1872	漢南(C. Hennen)	英國籍
1872-1873	赫政(J. H. Hart)	英國籍
1873-1873	吳秉文(A. Huber)	法國籍
1873-1875	屠邁倫(J. Twinen)	英國籍
1875-1876	馬福臣(A. Macpherson)	英國籍
1877-1882	德璀璨(G. Detring)	英籍德人
3.1882-5.1882	法來格(E. Farago)	匈牙利籍
5.1882-9.1882	哲美森(C. Jamieson)	英國籍
1882-1882	好博遜(H. E. Hobson)	英國籍
1884-1896	德璀璨(G. Detring)	
1897-1899	賀璧理(A. E. Hippisley)	英國籍
1899-1900	杜德維(F. B. Drew)	英國籍

資料來源：天津檔案館：〈天津海關稅務司名錄〉，《近代史資料》，總 83 號(1993)，頁 46-62。

據 1864 年赫德的《通商各口募用外人幫辦稅務章程》：「各關所有外國人幫辦稅務事宜，均由總稅務司募請調派，其薪水如何增減，其調往各口以及應行撤退，均由總稅務司作主」。其他海關人員如幫辦，扦子手、頭目等都由總稅務司任免，自成一個人事系統，與地方政府無涉。天津亦是一樣，上列洋稅務司由北京總稅務司指派，任免與直督李鴻章無關。雖然如此，稅務司在地方各口工作，卻不得不與口岸官員及地方政府協調合作，況且各海關的負責道臺或監督，名義上是該海關的負責人，稅務司只是幫辦稅務的人員，誠如兩江總督何桂清所言：「各口稅務司，係幫同各監督辦事，應由各口監督發給諭單（任命書）」。⁴⁶ 當然，這只是一種法理上的追認，實際委

⁴⁶ 陳詩啓，《中國近代海關史》，頁 179。

任權在總稅務司手中，而洋稅務司在海關工作，又以洋員為骨幹，掌理整個海關的徵稅行政，奪取了海關監督的權力，使海關監督被架空。日本學者高柳松一郎說：「各地海關之第一負責人本為海關監督，稅務司實居第二……唯依據多年之習慣與境遇，事實上稅務司已成為第一負責人（陳詩啓：頁133）。許多中國學者認為這是西方帝國主義篡奪中國海關主權，導致中國陷於半殖民帝化的一個明顯例證」。⁴⁷

洋人控制中國海關行政，是不容否認的事實。但我們可以問：其侵奪中國海關主權到何種程度？是否壟斷了關稅徵收及分配的權力？是否把海關監督完全架空？他們是完全為總稅務司服務，抑或是為外國（帝國主義）服務，還是為中國地方政府及中央政府服務？

從天津海關稅務司的情況看來，以上這些問題不容易有一確實無疑的答案。如果以1861至1894年的各稅務司的任期來說，大多數都是更調迅速，任期不超過兩年，難以樹立勢力，完全控制海關。只有德璀琳(G. Detring)是例外。他於1867年到天津海關工作，開始時只是四等文書，1872年離津到鎮江任稅務司，1877年再回任天津海關稅務司，在任五年(1877~1882)，後又續任十七年(1884~1896，1900~1904)，一共任津海關稅務司二十二年。⁴⁸故認為外人把持海關之學者，必引德璀琳為例證。

德璀琳作為天津海關稅務司，除了管理海關內外兩班人員，以及其下之公事房、文案處、統計課、會計課（以上內班），和港務部、驗貨部、緝私處（以上外班）等事務，還做了不少其他的工作，例如(1)建造大沽船塢——1888年，奉李鴻章之命與道員馬建忠在大沽海神廟舊址籌建北洋水師大沽船塢，內設碼頭、大木、輪機、熟鐵、熟鋼、鑄鐵、模樣、鍋爐、槍炮檢查等廠，以及船塢6座，雇工人600餘。⁴⁹(2)建立海關圖書館。除海關外勤人員借書不受該館規章約束，其餘租界內人等，皆可按章借書。⁵⁰(3)推薦洋人金

⁴⁷ 陳詩啓，同上書，頁179-184；又湯象龍編，《中國近代海關稅收和分配統計》（北京：中華書局，1992），〈緒言〉，頁12。

⁴⁸ 張洪祥，《近代中國通商口岸與租界》（天津：人民出版社，1993），頁147。

⁴⁹ 羅澍偉主編，《近代天津城市史》，頁223。

⁵⁰ 同上，頁149。

達到開平礦務局當總工程師；⁵¹(4)開辦天津首家英文報章《中國時報》(*Chinese Times*)，以米琪(Alexander Michie)為主筆；⁵²(5)創辦賽馬會；⁵³(6)建市政大廈；⁵⁴(7)興辦郵政發行郵票；⁵⁵(8)提出在海河干流「裁彎取直」的建議，企圖解決海河逐漸淤塞的問題；⁵⁶以及(9)興辦學校。一為博文書院(Tenney's College)，以美國公理會傳教士丁家立(C. D. Tenney)為院長，另一是中西書院，並因為中西書院的辦學問題與津海關道周馥意見不合，以致學院籌辦的工作也擱置下來。⁵⁷

上面所列，不過略舉數端而已，足見德璀琳長袖善舞，多所擘劃，所做的事遠遠超過海關稅務司的工作範圍。不過，我們也不需強調他的所作所為是逾份或蠶食中國主權。因為德氏一部份的工作，尤其是在洋務和外交方面，實際上是仰承北洋大臣直隸總督李鴻章的意旨辦事，多於為赫德或其他西人出力，故洋人稱他為李鴻章的「外交部長」。⁵⁸要明瞭德璀琳在天津所建立的勢力，不能純粹從天津海關稅務司的職位去下判斷，因為他有幾重身份，既是天津海關稅務司，向上頭總稅務司負責，但在天津地方的政治活動，則需取得李鴻章的支持或認許，再者，德璀琳又是天津英租界工部局的董事長，代表租界商戶及外人的利益。嚴格而言，德璀琳在其天津任內得需侍奉三個主子——李鴻章、赫德和工部局董事會。以上所列工作，海關事務為赫德而做，其他有的為李鴻章，也有的為租界中的商人和社團而做。德璀琳面面俱圓，似乎各方討好，也因此成就他個人於天津二十二年不墮的事業，但這種平衡各方四面玲瓏的才幹和技巧，並不是其他的海關稅務司所能做到的，因此，只有他的任期不斷延長，他人則頻頻更調。

⁵¹ 同上，頁238。

⁵² 同上，頁151。

⁵³ 同上，頁155。

⁵⁴ 同上，頁148。

⁵⁵ 同上，頁295。

⁵⁶ 同上，頁163。

⁵⁷ 同上，頁277。

⁵⁸ 張洪祥，《近代中國通商口岸與租界》，頁148。

六、結語

以上論述晚清天津兩個道臺的歷史發展、功能、演變及其相互關係，可總結出下面幾點：

1. 1870 年設立的天津海關道，在晚清道臺制度中一個很特別的職位，它是為洋務、外交而專設之官。

2. 津海關道的設立，造成了 1870 年之後天津二道同城的局面。而天津道與津海關道之權責初時雖有清楚區分，但後來卻有一定程度的重疊和混淆，形成二道既有合作又有分歧的關係。

3. 在 1870 年代兩道成為直隸總督北洋大臣李鴻章的辦理洋務和外交的雙臂，但在 1882 年之後中央乃逐漸收回任免天津道的權力。

4. 由北京總稅務司委派的天津海關稅務司，在直隸總督北洋大臣與總署之間，在津海關道與租界工部局之間扮演著一種平衡和協調的角色。他的幾重身份，使市、省及中央與總稅務司之間的關係更形複雜。但李鴻章居間擘畫和彼此制衡，仍然是個最為重要的角色。

附錄一：1871-1890 天津海關道名單

1871-1874	陳欽	舉人	山東歷城人
1874-1877	黎兆棠	進士	廣東順德人
1878 署任	丁壽昌	童生	安徽合肥人（以天津道署任）
1879-1882	鄭藻如		廣東香山人
1882-1884	周馥	監生	安徽建德人
1884 署任	盛宣懷		江蘇常州人（以後補道署任）
1884-1890	周馥		（回任）

附錄二：1854-1890 天津河間兵備道名單

1854-1855	錢忻和	進士	雲南昆明人
1855-1858	英毓		滿州正藍旗人
1858-1859	怡昌	文生	滿州正紅旗人
1859-1862	孫治	進士	四川成都人
1862-1866	李同文	舉人	河南延津人
1866-1866	恒慶	監生	滿州正白旗人
1866-1870	周家勳	舉人	浙江錢塘人
1870-1874	丁壽昌	軍功	安徽合肥人
1874-1875	吳贊誠	拔貢	安徽廬江人
1875-1879	劉秉琳	進士	湖北黃安人
1879署任	盛宣懷	縣學生	江蘇常州人
1879-1882	吳毓蘭	監生	安徽合肥人
1882-1883	額勒精額		滿州人
1883-1883	裕長		滿州正白旗人
1883署任	劉樹棠	監生	雲南昆明人
1884-1885	季邦楨	進士	江蘇江陰人
1885署任	胡燭棻	進士	浙江蕭山人
1885-1886	萬培因	進士	福建崇安人
1886-1890	胡燭棻	進士	(補授)