

西南交通大学史

(第二卷 1920—1937)

主 编 何云庵

副 主 编 张雪永 高平平

本卷主编 汪启明

西南交通大学出版社

· 成 都 ·

图书在版编目（CIP）数据

西南交通大学史. 第二卷, 1920~1937 / 何云庵主编; 汪启明分册主编. —成都: 西南交通大学出版社, 2016.4

ISBN 978-7-5643-4658-4

I. ①西... II. ①何... ②汪... III. ①西南交通大学 - 校史 - 1920~1937 IV. ①G649.287.11

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第082230号

Xinan Jiaotong Daxue Shi (Di Er Juan 1920—1937)

西南交通大学史
(第二卷 1920—1937)

主 编 何云庵
本卷主编 汪启明

出版人 阳 晓
责任编辑 杨岳峰
助理编辑 左凌涛
责任校对 李 梅

印张 22 插页 8 字数 367 千

封面设计 原谋书装

成品尺寸 185 mm×260 mm

出版 发行 西南交通大学出版社

版本 2016年4月第1版

地址 四川省成都市二环路北一段111号
西南交通大学创新大厦21楼

印次 2016年4月第1次

邮政编码 610031

印刷 四川省印刷制版中心有限公司

发行部电话 028-87600564 028-87600533

书号: ISBN 978-7-5643-4658-4

定价: 120.00元

图书如有印装质量问题 本社负责退换

版权所有 盗版必究 举报电话: 028-87600562

“西南交通大学史”

编纂委员会

主 任 王顺洪 徐 飞

副主任 何云庵 桂富强

成 员 (按姓氏笔画)

王晓茹 冯晓云 朱健梅 何 川

张文桂 张 兵 沈火明 陈志坚

陈春阳 周仲荣 范平志 晏启鹏

顾利亚 彭新实 蒋葛夫 蒲 云

蔺安林 濮德璋

“西南交通大学史”

顾问委员会

(按姓氏笔画)

王元良 王润霖 白家棣 朱怀芳

朱 铃 李 泳 杨永琪 沈大元

范文田 胡敬俺 贾志良 钱冬生

顾 炎 梁锦唐 傅晓村

“西南交通大学史”

编 写 组

主 编 何云庵

副 主 编 张雪永 高平平

第一卷主编 鲜于浩

第二卷主编 汪启明

第三卷主编 冉绵惠

第四卷主编 苏志宏

第五卷主编 闫月勤

《西南交通大学史 (第二卷 1920—1937)》

编 写 组

主 编 汪启明

编写成员 刘思文 史维生 郑 源

黄毓芸 苏 素 张敏敏

周旭慧 张馨月

目 录 | CONTENTS

第一章	承前启后：从工业专门学校到交通大学 /1
第一节	校名变更 /1
第二节	校长更迭 /21
第三节	科系建制 /34
第四节	校歌校训 /56
第五节	办学理念 /65
第二章	基础保障：硬件与软件建设同步推进 /73
第一节	管理体系与规章 /73
第二节	教职员队伍 /80
第三节	办学经费 /107
第四节	建筑设施 /113
第五节	图书馆建设与管理 /126
第三章	人才培养：全方位培养高素质人才 /135
第一节	学生选拔 /135
第二节	教学管理 /142
第三节	奖助体系 /165
第四节	校园生活 /176
第五节	训育体育 /187

第六节	实习实践	/207
第七节	毕业就业	/213
第四章	科学研究和学术活动	/234
第一节	科研组织与学术	/234
第二节	科研设备与实验室	/245
第三节	学术活动开展	/251
第四节	学术期刊与传媒发展	/260
第五章	校友与学生运动	/277
第一节	校友会	/277
第二节	早期的学生运动	/287
第三节	学生抗日救国运动的兴起	/307
第四节	学生战斗在“一二·九”运动中	/314
本卷附录		/319
附 一	1920—1937?年大事记	/319
附 二	知名校友小传	/324
附 三	唐山土木工程学院专章	/334
参考文献		/348

第一章 承前启后：从工业专门学校到交通大学

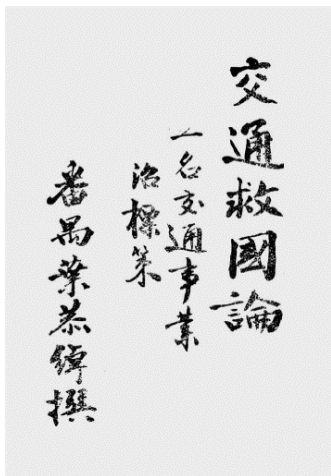
第一节 校名变更

1920年至1937年是学校办学历史上最辉煌、使用校名最多的时期，但最大的变化是从工业专门学校成为交通大学(先后称交通大学唐山学校、交通部唐山大学、唐山交通大学、第二交通大学、交通大学唐山土木工程学院、交通大学唐山工程学院)，尤以唐山交通大学之名蜚声中外并永久留在校友的记忆中。

一、交通大学唐山学校(1920.12—1922.6)

(一) 筹建交通大学的纲领性文件

交通大学的奠基者是叶恭绰。叶恭绰(1881—1968)，字裕甫(玉甫)，誉虎，号遐庵，广东番禺人，祖籍浙江余姚。父祖辈都是举人、进士。他先后任北洋政府交通部司长、局长、次长等职，并曾于1918年游历欧、美、日本等地区与国家，考察政治、经济、交通、教育。1920年8月，叶恭绰出任北洋政府署交通总长。叶恭绰以交通事业为己任，提倡交通救国，为交大改组合校作出了很大的努力。



交通救国论

早在民国初年，叶恭绰为筹划全国铁路总公司，深切感到交通事业亟需人才，遂于1917年创设各路扶轮学校^①。1922年，叶恭绰出版《交通救国论》一书，强调了交通的重要性。他认为，“交通固为一国之国防、经济及诸般事业之血脉，而增加其效力，补助其缺陷者也。……国之于交通，犹鱼之于水也，人民之需要，当与衣食住并而为四”。书中也指出我国交通事业发展的种种问题：“近十年来，各国交通涨进之率，一日千里，而吾国则并其三十年前所已知已行之老派的，技节的新式事业而不能守。”叶恭绰也提出一系列交通发展之条件，涵盖行政完整、军备整缩、教育普及、实业发达等。其中事业非人才不能举，人才亦非任事不能成，“一种事业必赖一种之人才，以创造维持之固也。然此种人才，其间必须经若干之陶冶，方能成就。今吾国交通事业，其人才是否敷用，就其大体言，似国内外所养成之专门者甚多，且时投闲置散，若果善任，当无不足，不知此但笼统言之耳”。他认为培养选拔人才应“专精”，应注重分门研习之法，选拔已毕业之才俊更专习一门。同时他勇于面对创设交通大学的质疑，谈道：“创设交通大学，世论犹多异同。然吾宁受疑忌，而不之恤，何也？盖诚见其需要之急也。……此而不预备，则他日之困难必过于今。虽然所谓养成人才，非只授以应有之知识、技能而已。”

^①“扶轮”源自国际性组织“扶轮社”，宗旨是倡导公益、慈善、和平，铁路学校采取此名。

1920年12月12日，叶恭绰以“交通要政，亟需专材”为由，向北洋政府徐世昌总统呈署“交通总长叶恭绰呈大总统拟订统一交通教育办法，请将北京邮电、铁路两校及上海、唐山两工业学校改为交通大学文”^①。他认为：“国家实力之展拓，以交通之发达为始基，而一切事业之设施，尤以人才之适用为先著，是交通与教育二者，倚伏相同，关系正密。”他在研究了我国交通事业和交通教育的实况后提出：“近年以来，我国交通事业迄无发展，深求其故，实由专门人才缺乏，不敷应用。而专门人才之所以缺乏，则实由现有各学校学制之不能统一。学制不能统一，即教授不能适应，而所造就之人才，仍不能适如实际上之需要。”他认为：“似此情形，自非妥筹良策，改弦更张，不足以资整理而图进步。”同时，他还列举了当时各地分散办学的根本缺点：“各校散处数地不相联属，当时成立本有先后，制度遂多歧异，加以历史上之关系，办法往往悬殊，利弊遂多互见，管理既感困难，成效遂难预期，是组织之无统系，一也。各校之设，重在专长，教育之精神宜谋一致，而学科之分配则不必强同。乃此校所设之科彼校亦设，彼校所无之科此校或缺。或有预科复设中学，既曰专门又附小学。主要之学科或略，骈枝之学级又增。精力既多虚糜，教育未能经济，是学科不联络，二也。”他组织人员分赴交通部所属各校进行调查，细察情形，进谋改革，并提出了相应解决方案，“拟将该四校校制课程，悉心厘定，分别改良，列为大学分科，而以大学总其成，名曰：交通大学。上海、北京、唐山四校悉纳入焉。似此办法，可望有明晰之组织，有一贯之方针，一面补前此之弊偏，一面图将来之发展。至各该校设立有年，情形互异，应如何因革损益，分程各进，以符分科之精神；以及大学本体应如何联合组织，收统一之实效，自应详慎审度，切实筹商，以期折衷尽善，借副我大总统为国育才之至意。”



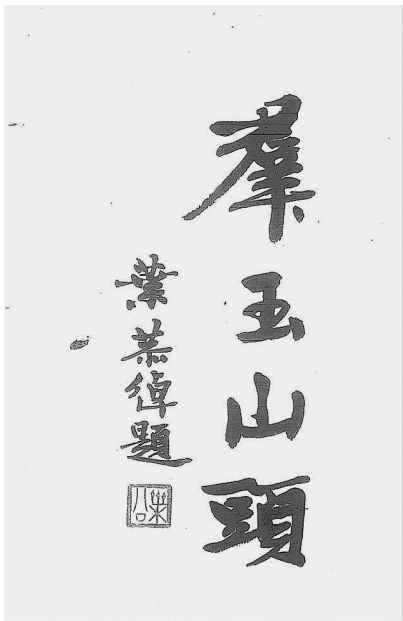
叶恭绰

^① 《政府公报》第1754期，1921年，第12-13页。

西南交通大学史(第二卷 1920—1937)

1920年12月14日，北洋政府国务会议通过叶恭绰成立交通大学的提案。21日，徐世昌签署大总统令，准如所拟办理，交通大学改组工作遂着手进行，并将筹组交通大学之事交由交通部次长徐世章办理。

①1921年1月12日，交通大学筹备处在北京成立，除徐世章外，另有沈琪、陆梦熊、关赓麟、郑洪年、蒋尊祹、胡初泰、张缉光、卢毅、徐洪、何瑞章、刘景山、刘式训、刘成志、凌鸿勋帮同筹办交通大学事宜。②1921年1月，筹备处拟定《交通大学大纲》。2月，经交通总长叶恭绰呈准后正式公布。大纲共十四章三十八节，分别为校名、校址、经费、学制、学程、董事会、校长主任及教职员之任用、校长及主任之权责、评议会、行政会议、教务会议、教务处、事务处、附则，这是组建交通大学的指导思想和行动准则。因其历史地位之重要，照录全文：



叶恭绰为学校《民二三级毕业纪念册》题词

交通大学大纲

第一章 定名

第一节 本大学定名为交通大学。

第二章 校址

第二节 就原有之校址及设备，暂将经济部各科设于北京；理工科各部设于上海及唐山；中学各依其所附属之学校；专门部各科及特别各班，各依临时之需要而定。

第三章 经费

第三节 以交通部育才经费及其他所筹得之款充之。

①② 《交通大学校史资料选编（1896—1937）》第1卷，第348页。

第四章 学制

第四节 本大学分经济部、理工部、专门部，另设附属中学及特别班。

(甲) 经济部设左列之各科：交通科、商科。

(乙) 理工部设左列之各科：土木工科、电气科、机械科、造船科。

(丙) 专门部设左列之各科：铁路管理科、土木工科、邮电科、电气科、商船科、机械科、商业科。

(丁) 中学为大学各部之预科，各依其所属之学校分为文、实两科。

(戊) 特别班因需要之情形得设传习班及养成所等。

第五章 学程

第五节 大学经济部、理工部四年毕业，授以证书称学士。毕业后得专攻一门，一年后考验及格得晋授以相当学位称号。

第六节 专门部三年毕业，给以证书，称业士。

第七节 附属中学四年毕业，给以证书。

第八节 特别班毕业年限各依学科与需要临时定之，毕业后给以证书。

第六章 董事会

第九节 董事会董事应具左列资格之一：

(甲) 有工业或经济专门学术者。

(乙) 富有教育经验者。

(丙) 曾办理交通事业卓著成绩者。

(丁) 捐助巨款于本大学者。

第十节 董事会董事以二十一人有限，每三年改举三分之一，第一、二次用抽签办法定之。改选董事由留任之董事行之。第一次之推举由临时董事会行之。

第十一节 董事会候补董事以十人为限。遇董事出缺时递补。

第十二节 董事会之权责如下：

(甲) 规定教育方针。

(乙) 核定学科与规章。

(丙) 筹划经费。

(丁) 监督财政。

（戊）推举校长。

第七章 校长、主任及教职员任用

第十三节 大学设校长一人，由三分之二以上出席董事之推举，经由交通部呈请大总统任命之。

第十四节 各学校设主任各一人，由大学校长推举，经董事会同意聘任。

第十五节 附属中学主任由所附属之学校主任推举，呈由大学校长聘任。

第十六节 各特别班主任均由大学校长聘任。

第十七节 各学校所属教职员，均由各校主任聘任，呈报大学校长。

第八章 校长及主任之权责

第十八节 大学校长主持全校教育管理事务，统辖各校主任暨教职各员，稽核其称职与否而掌其进展。

第十九节 大学校长督率其各校主任，会同各科科长，教育审察学生学业成绩、操行，照章赏罚，整肃校规。

第二十节 大学校长裁定经费出入，督饬各校会计员造送预算决算，送报交通部及董事会核销。

第二十一节 各学校主任承校长之命，办理一校教育管理事务，统辖教职各员，稽核其称职与否，而报告于校长。

第二十二节 各学校主任承校长之命，办理第十八节、十九节各事项。

第九章 评议会

第二十三节 评议会以校长、学校主任、教务长、事务长及各科科长暨教授互选之若干人为会员。

第二十四节 评议会以校长为会长。校长不在当地时以学校主任为会长。

第二十五节 校长或学校主任遇有校务讨论时得召集评议会。

第二十六节 评议会之职权如左：

（甲）评定及修改各种之规章。

（乙）讨论一切兴废事宜。

（丙）议决各教科之设立及废止。

（丁）审核财务。

(戊) 审议董事会、校长或学校主任咨询事项。

第十章 行政会议

第二十七节 行政会议协助校长规划、推定全校事务，以校长、学校主任、教务长、各常设行政委员会委员长及事务长组织之，校长为议长。

第二十八节 各行政委员会协助校长规划、推行各部分事务。各委员会委员由校长从教职员中指任，征求评议会同意。每委员会设委员长一人，由校长于委员中指任之。凡校长出席委员会时，以校长为主席，否则委员长为主席。

第二十九节 常设委员会如左：

(一) 组织委员会：协助校长调查及编制内部之组织。

(二) 预算委员会：协助校长编制预算案。

(三) 审计委员会：协助校长稽核用途、审查决算及改良簿记法。

(四) 任用委员会：协助校长审查任用教务部分职员之资格。委员以教授为限。本委员会非校长或其代表人列席不得开会。

(五) 图书委员会：协助校长谋图书馆之扩张与进步。

(六) 工厂委员会：协助校长谋工厂之扩张与进步。

(七) 仪器委员会：协助校长谋仪器之扩张与进步。

(八) 出版委员会：协助校长审查编译之图书，规划推行出版事务。

(九) 庶务委员会：协助校长谋庶务之推行与进步。

(十) 其他委员会：协助校长以所任事务定其名称。

第十一章 教务会议

第三十节 教务会议以教务长及各科科长组织之，协助校长及学校主任规划教务，督促进行。

第三十一节 各科教授会由各科教授、讲师、助教组织之，规划本科教授上之事务。

第十二章 教务处

第三十二节 教务长为教务处之领袖，由各科科长互选之。

第三十三节 各科科长由本科教授会教授互选之。

第十三章 事务处

西南交通大学史（第二卷）1920—1937

第三十四节 事务处管理庶务，设事务长一人，事务员若干人，分掌各事务。

第三十五节 事务长为事务处之领袖，由校长于事务员中委任之。

第三十六节 事务处设事务员若干人，由校长委任。

第十四章 附则

第三十七节 本大纲经过半数以上董事之提议，四分之三以上董事之出席，出席人四分之三以上之决议，得修正之。

第三十八节 本大纲自交通部核准之日起施行。

《交通大学大纲》是办学治校的根本性规章制度。《交通大学大纲》仿照国外大学体制，设立了董事会和教授会为基础的组织架构，体现了“大学自治”“教授治校”的现代大学理念。董事会是学校的最高决策机关，具有“规定教育方针、核定学科与规章、筹划经费、监督财政、推举校长”等重要权责。教授会为参与大学治理的重要单位，职权为“规划教务，督促进行”。《交通大学大纲》中关于行政权、学术权的有序分配，体现了叶恭绰“教育独立”的办学思想和大学自治、教授治校、学术自由的精神，保障大学免受政局动荡的干扰。《交通大学大纲》和叶恭绰的呈文、徐世昌的大总统令，也成为交通大学组建的纲领性文件。

（二）交通大学首届董事会的成立

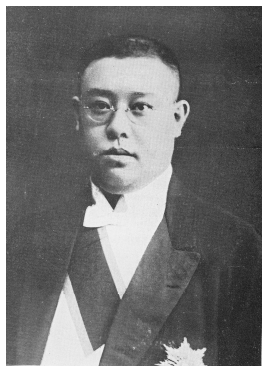
1921年3月8日，交通大学筹备处依照大纲规定成立董事会，并按照大纲第九节规定，有工业或经济专门学术者、富有教育经验者、曾办理交通事业卓著成绩者、捐助巨款于本大学者，方可担任董事会董事，推举严修、唐文治、张謇、梁士诒、叶恭绰、徐世章、陆梦熊、沈琪、刘成志、邝孙谋、关赓麟、郑洪年、凌鸿勋、孙鸿哲、刘景山、黄霭如、钟铔 17人为董事^①。9日，董事会在北京召开第一次会议，通过《董事会章程》，选举叶恭绰为校长。^②14日，在第二次董事会上，修改董事会章程，推举徐世章为董事长，推举董事郑洪年、钟铔、孙鸿哲为常务董事。14日下午，召开第三次董事会会议。决议北京、唐山、上海三

^① 《交通大学校史资料选编（1896—1937）》第1卷，第359页。

^② 《交通大学校史资料选编（1896—1937）》第1卷，第357页。

校各添设副主任一人，以及三校之专业设置。24日，政府正式任命叶恭绰为交通大学校长。

4月7日，交通大学总办事处在北京成立，总理京、唐、沪学校事务，校长驻京办公。4月16日，董事会召开第四次会议，任命北京、唐山、上海三校正、副主任，并对北京学校组织计划、唐山和上海两校补习科目办法、交通大学预算进行讨论审议。4月28日，董事会召开第五次会议，推举周诒春、王景春为董事，议定交通大学开办费用暂定为1 063 400元。8月25日，董事会召开第六次会议，推举荣宗锦、简照南为董事，至此21名董事全部产生；会议还决定具函交通部，请于财政稍好时仍继续拨付原定交通大学二、三期开办费。11月15日，董事会召开第七次会议，对学校预算、地亩等事项进行讨论。



徐世章

（三）交通大学的正式成立

根据《交通大学大纲》规定，交通大学分经济部、理工部、专门部三个部，另设附属中学及特别班。交通大学之下，设立北京学校、唐山学校、上海学校。学校也因此改称交通大学唐山学校（简称“交大唐校”），上海工业专门学校改称交通大学上海学校（简称“交大沪校”），北京邮电学校和北京铁路管理学校合并改称交通大学北京学校（简称“交大京校”）。交通大学改组调整工作于1921年6月完成。1921年7月1日交通大学正式成立。学校也正式更名为交通大学唐山学校。9月10日，改组合校后的交通大学正式开学。同日，京、唐、沪三校举行开学典礼，宣告交通大学诞生。北洋政府总统徐世昌赠送题字“万汇棣通”匾额以示祝贺。



徐世昌



北洋政府总统徐世昌题写的匾额

校长叶恭绰就近参加京校开学典礼。他在开学致词中表达了他的办学理念，也寄托着他对交通大学美好前景的期望。他在致词中说：交通大学的办学宗旨是培植技术人才，拥有“鸿儒硕彦”的教员和“俊髦优秀”的学生，管理师法欧美，设备酌备中西。虽然办学地点分散，然而精诚团结。他满怀信心地预言，交通大学“虽因出世甚晚，较之欧美先进，相形见绌。然退而言之，彼之秘密我得窥见，彼之失败我未身尝，倘以最新最后之方法，猛晋追求，未必无同趋一轨之日，是在我大学同人之努力矣”。同时告诫修学诸君，以三事为准衡：第一，研求学术，当以学术本身为前提，不受外力支配，以达独立境界；第二，人类生存世界，贵有贡献，必能尽力致用，方不负一生岁月；第三，学术独立，斯不难应用，学术愈精，应用愈广。

今日爲交通大學成立後第一次始業之日京唐滬三校同時開學踰躅躅異地同門鄙人目擊其成不勝欣幸我國革新事業惟交通最盛然多爲外人經營探諸國民自治之義相去尙遠鄙人籌劃交通事業十有餘載雖有略著成效爲國人共見者而欲發展懷抱有所設施每因人才缺乏事半而廢撫念國事危重寄無託培育人才之思非一日矣今者交通大學完全成立往者教育之事結晶於此交通前途誠堪慶賀匪獨一人之私幸已也惟是此番改組總經放折其中如輿論之揣測經費之缺乏合併之困難統一之障礙均迭經排解得以進行設非三校人員協力同心亦難有今日之氣象斯則鄙人對於三校人員不得不表示感謝者此外三校學生亦多加以精神之援助鄙人對於諸君往昔少接觸之機會今則略事談論至快積念諸君昔學問中人請先言學問之事鄙人前自歐美歸來日擊其新潮頗有思感嘗以爲諸君修學當以三事爲準第一研求學術當以學術本身爲前提不受外力支配以達獨立境界第二人類生存世界貴有貢獻必能盡力致用方不負一生歲月第三學術獨立不難應用學術愈精應用愈廣試申言之夫學術之事自有其精神與範圍非以外力之逼迫而得善果者我國積習以衡文爲進取之階於是百藝均廢惟儲備僅存雖科學之制爲其厲階亦由學者不察不能辨科名與學術爲兩事也美國工藝之盛甲於世界然說者謂其偏重出品之量及成本利益以致學術之精神不敵歐陸此文不辨利祿與學術爲兩事是故求學術造詣之深必先以學術爲獨立之事不受外界之利誘而後讀書真樂此所謂學術獨立非必與致用分離方今科學昌明無處不有學問小如砌墻運鐵大如行車造路莫不含有至理潛有精義非如往昔但計成功不拘效率者此所以研求學術在人類之虛懸言之當獨立而在人類之幸福言之貴致用也以上言諸君求學之旨趣及應有之觀念然使無適當學府爲培育修養之地亦且徒勞無獲所謂適當學府其義甚泛必分析言之方知兼取鄙人以為學校如一機關備取其組合之要素逐一研求之則全體呈露試以交通大學言之其創學宗旨爲培植技術人才其已辦科目爲工程及管理其教員爲宏儒碩彥其學生爲俊髦優秀其管理師法歐美其設備融合中西其地點爲分散其精神爲團結益以往昔之名譽將來之希望以視適當學府相差微矣我交通大學自成立以來積極改良已爲有目共見雖因出世甚晚較之歐美先進相形見絀然退而論之彼之祕密我徒窺見彼之失敗我未嘗備以最新最後之方法猛奮追求未必無同趨一軌之日是在我大學同人之努力矣將來全校之計劃進行方針程序斷非片言能盡茲姑以鄙人對於辦學之期望略爲陳述想亦爲諸君所樂聞也鄙人深信學校之目的在培育人才而其機能則甚是輔佐社會之發達今我國之工程智識及設備未爲發達雖有巨大實業之提攜亦未必能備當瞻彼外國大學之功用誠有足令人興奮者惟是內部未臻完善效用難期遠大而欲發展學校之機能亦非一手一足之利所能奏效蓋學校如一商店僅有如店主之職員操縱一切未有能成事者必也如僱客之學生如技師之教員互相瞭解同德一心羣以大學之利害爲前提社會服務爲原則雖各有其個性各有其計劃各有其精神而行動一致同心一理斯則鄙人所切盼者現在大學根基初固應行興廢之事不勝枚舉所願諸君探學之餘共念創業艱難予以匡助夫學

幸甚

叶恭焯校长在开学典礼上致辞

二、交通部唐山大学（1922.6—1928.2）

（一）大纲的修订与董事会的解散

1921年12月，亲日派梁士诒在奉系军阀策划下，被推另行组阁。但是吴佩孚等反对梁组阁。1922年4月，爆发了第一次直奉军阀混战。在英美帝国主义的支持下，直系取胜，奉系失败，直系军阀控制北京政府。交通系首领、亲奉系的梁士诒内阁垮台，作为交通系骨干的叶恭焯被通缉，逃亡日本。1922年5月6日，北洋政府任命内务总长高凌霄代交通总长，24日，又任命高恩洪为交通总长。高恩洪上台后，极力肃清交通系的势力和影响，对叶恭焯建立的交通大学，必欲除之而后快。5月9日，交通部任命交通部参事陆梦熊为交通大学校长。陆梦熊到任后，即以“交通大学为本部直辖学校，与私立者不同，当然以本部为最高监督机关。所有教育方

针、学科之规定与夫筹划经费、任用志愿，自属本部职权，并无另设董事会之必要”^①为由，下令修改《交通大学大纲》，大纲分十三章三十三节，取消董事会设置，并撤换北京、唐山和上海三校正副主任。5月19日，国务会议通过《修正交通大学大纲》，叶恭绰校长去职。直系军阀拿董事会“开刀”的根本原因是，第一届董事会中亲交通系的人占多数。



交通部唐山学校时期毕业证书

(二) 上海、唐山、北京三校的分设

北洋政府的做法遭到交通大学师生和社会舆论的坚决反对。1922年5月23日，京校学生发起“驱陆学潮”，很快得到唐山、上海两校学生的积极响应。5月27日，沪校学生电请交通部恢复学校董事会制度；30日，又电请校长陆梦熊辞职。6月5日，沪校学生以董事会为大学根本、部令取消为由，全体罢课反对，并派代表入京。上海教职员及社会知名人士张謇、唐文治也先后电请交通部恢复交通大学董事会。6月8日，京校学生罢课。

^① 《交通大学校史资料选编（1896—1930）》第1卷，第373页。

1922年6月，在强大的社会舆论压力下，陆梦熊被迫辞职。6月15日，交通部改派参事关赓麟接任交通大学校长。沪校学生拒不接受，继续罢课。6月22日，交通总长高恩洪深恐事态扩大，即以“交通大学组织未善”为由，提交国务会议议决，将交通大学改组为两所独立的学校。7月6日，交通部训令交通大学三校，“本部提议将交通大学改设两校，上海一校名曰交通部南洋大学，唐山一校名曰交通部唐山大学，各设校长，均直辖于本部。其北京学校各科分别编入沪、唐两校，当经提出国务会议准。国务院函开：贵部提出交通大学组织未善，拟分设两校一案，经国务会议议决照办等因，应即分别进行。现在唐校校舍不敷，其由京编入唐校各科，准暂在北京授课。除各该大学规章另行规定外，合行令仰该校遵照。”学校奉命独立，改称交通部唐山大学，沪校改称交通部南洋大学，京校各科分别编入唐、沪两校。^①这个决定引起京校师生激烈反对。7月，交通部颁布《交通部直辖大学通则》，通则共分九章二十八条。通则中，增设校董会，拥有“计画并扶助学校之进行，稽察财政及校产”之职权。同时按照通则要求，京校保留，改称唐山大学北京分校，但京校学生仍然坚持斗争。1923年3月1日，北洋政府又将唐山大学北京分校改名为北京交通大学。交通大学一分为三，三校鼎足而立。1924年9月，吴佩孚的直系军队占领学校，将其充作伤兵医院，学校被迫停课。直系军队走后，张作霖的奉系军队又占领学校，直至12月才撤走，学校前后停课4个月。

（三）交通部唐山大学锦县分校的建立

1926年秋，校长常荫槐发现京奉铁路局历年拖欠学校办学经费尚有20余万元，而东北各省铁路纵横，尚无一所铁路高等学校，于是决定利用此款筹建交通部唐山大学锦县分校，设管理、工程、矿冶三系。1927年春，交通部唐山大学锦县分校正式成立，教师多是唐山大学留学生，常荫槐兼分校校长，这是锦州第一所大学，也是东北的第一所国立大学。交通部唐山大学锦县分校校址定于锦县火车站西，占地352亩，并立即兴工建设校舍，要求1927年9月中旬开学。同年夏，招收预科班及

^①《交通大学校史资料选编（1896—1937）》第1卷，第384页。

补习班学生共计 90 多人，因新校舍尚未落成，暂借电灯厂房屋当临时校舍。9 月 19 日，唐山大学锦县分校开学，校长程崇前往主持开学典礼。在祝词中，程崇认为中国“几几贫弱而无以自存”，原因之一就是“交通事业之不发展”，而“欲求交通事业之大发展，非得富于文、通知识之专门人才，必不能胜任而愉快。但人才非培养于平日，必不能取给临时。见卵而求时夜，见弹而思鸚炙，不可得也”。他也希望唐山大学锦县分校能“人才辈出，致国家于强盛”。^① 1927 年 9 月，唐山大学锦县分校改名交通部锦县交通大学。1929 年 3 月，交通部锦县交通大学改归东北交通（财务）委员会直辖。1929 年 4 月，改称东北交通大学，由张学良兼任校长。九一八事变后，东北交通大学内迁北平，先后借北平铁道管理学院、东北大学校舍复学，所有学生毕业后，学校予以解散，原锦县校址也毁于战火。



交通部唐山大学毕业生合影

1927 年 4 月 18 日，南京国民政府成立。蔡元培建议政府仿效法国教育制度，改用大学院和大学区制。并对此解释道：

顾十余年来，教育部处北京腐败空气之中，受其他各部之熏染，长部者又时有

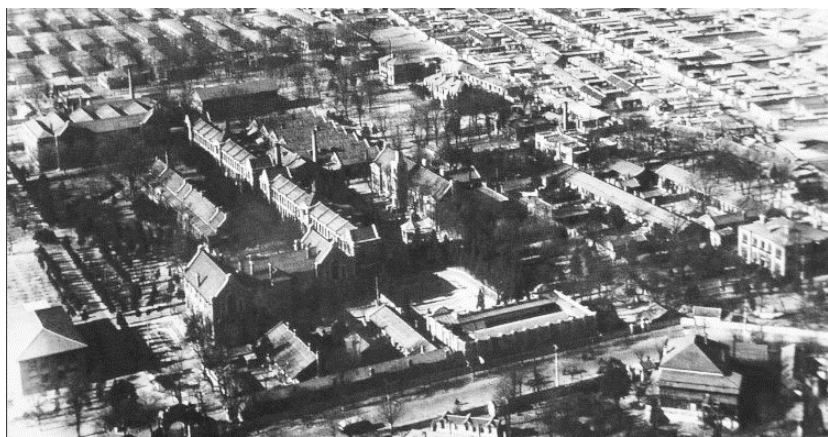
^① 《交通教育月刊》第 1 卷第 3 期，1928 年，第 100 页。

不知学术教育为何物，而专鹜营私植党之人，声应气求，积渐腐化，逐使教育部名辞与腐败官僚亦为密切之联想。此国民政府所以舍教育部之名而以大学院名管理学术及教育之机关也。^①

6月，国民党教育行政委员会仿照法国教育行政制度，中央设中华民国大学院，主管全国教育，地方试行大学区，取代民国以来中央政府设教育部、各省设教育厅的教育行政制度。大学区以一省为单位，每省设国立大学一所，以所在省名为各大学名称，总管本省内一切学术教育事宜。大学区制最先试行于浙江、江苏、河北三省。但是实施过程中，矛盾重重。1928年10月20日，国民政府正式下令改大学院为教育部。1929年7月1日，大学区制停止试行，学校因不在南京国民政府管辖范围内，故未纳入大学区制试点，校名也一直没有更改，交通部唐山大学校名一直沿用至1928年。

三、唐山交通大学（1928.2—1928.6）

1928年2月28日，北洋政府交通部指令学校改名唐山交通大学。此后国民党军队进行的北伐战争迅猛发展。6月8日，北伐军进驻北京。6月15日，国民政府宣布南北统一。国民政府交通部委派孙鸿哲为接收委员，接收学校。



^① 《大学院公报》第1年第1期，1928年1月，第11页。

四、第二交通大学 (1928.6—1928.9)

1928年6月29日,国民政府交通部公布《交通大学组织纲要》。纲要规定,学校改称第二交通大学,北京交通大学改称第三交通大学,上海的南洋大学,因早已在国民政府管辖区内,已于1927年7月改称第一交通大学。

五、交通大学唐山土木工程学院 (1928.9—1931.8)

1928年9月4日,国民政府颁布《交通部直辖交通大学组织大纲》,9月8日,交通部依据大纲规定,将第一交通大学、第二交通大学、第三交通大学,改组为交通大学。新的交通大学校部设于上海。上海校部设机械工程学院、电机工程学院、交通管理学院;唐山设土木工程学院,称交通大学唐山土木工程学院;第三交通大学归并上海的交通管理学院,因第三交通大学反对强烈,后又决定将第三交通大学改为交通管理分院,不久又改称交通大学北平交通管理学院。“交通大学唐山土木工程学院”这个名称沿用到1931年8月。

1928年10月,为加快铁路建设,国民政府将交通部内的路政司升格为铁道部,孙中山之子孙科^①被任命为首任部长。11月27日,国民政府以“以专责成而明系统”为由,将交通大学及留学各事移归铁道部管辖。

孙科在铁路教育中推行“交通行政与交通教育相辅而行”的政策,并把培养交通建设的专门人才视为实现铁道部整个建设计划的关键。他认为:“建设之道百



^① 孙科 (1891—1973), 字连生, 号哲生。广东香山 (今中山市) 人, 孙中山之孙科。美国加州大学伯克莱分校文学士、哥伦比亚大学硕士、哥伦比亚大学荣誉法学博士。1907年加入同盟会。先后任大元帅府秘书、广州市长等职。1928年10月,任铁道部部长。

端，而交通建设为之枢纽，人才为其骨干。”^①并提出交通大学建设为期十年的人才培养计划和校务计划，人才规划是要在未来10年内，培养出具有高深学问的专门人才2800名，其中包括土木工程师1000名，管理学家1000名，机械工程师500名，电机工程师300名。校务规划主要是改善组织，增加经费，提高程度，充实内容，增进教学功能，改善教师待遇，部路校联成一体，订行有关实业计划之研究试验及调查工作，改订毕业生实习及留学办法等。这个计划规划了交通大学这一时期建设发展的方向。交通大学的校歌、校训等都是在这个时期拟定。学校的科系在这一时期也有了较大进展，“故校中师生，均得安心就读，勤求学业，蔚成良善校风”。

1929年7月2日，铁道部颁布《交通大学暂行组织大纲》规定，唐山、北平、上海三处的交通大学各学院合并，统称铁道部交通大学，校长由铁道部部长孙科兼任，校务统一于上海本部。交通大学以“遵依总理遗教，养成三民主义，化之交通建设专才为宗旨”。交通大学设下列各学院：铁道管理学院、土木工程学院、机械工程学院、电机工程学院。学校名称没有变更，仍称唐山土木工程学院。

1929年7月，国民政府颁布《大学组织法》规定：“大学校长一人综理校务，国立、省立、市立大学校长兼任，除担任本校教课外，不得兼任他职。”1930年10月，孙科不再兼任交通大学校长职务，由副校长黎照寰^②接位。黎照寰文理兼通，学识渊博。他任交通大学校长后，重视数理化及工科基础课程，强调实践环节，对学生管理严厉，交通大学“门槛高、基础厚、要求严、重实践”的办学特色就是在这一时期定型的。

1929年8月9日，交通大学发布训令，规范各学院名称。学校规范名称为交通大学唐山土木工程学院。10月28日，交通大学第二次临时校务会议上，学校通过了英文校名及主要职员名称案，英文校名为“Chiao-Tung University, Tangshan



黎照寰

^① 《交大三日刊》，第41号，1930年4月2日。

^② 黎照寰（1888—1968），字曜生，广东南海人。1907年赴美留学，获哈佛大学经济学学士、纽约大学商学士、哥伦比亚大学经济学硕士、宾夕法尼亚大学政治学硕士学位。

College of Civil Engineering”。^①但是“交大三院，历史各殊，优点大异，教程风气，亦不尽同”，一切事务由交大沪校代办，以至误会频频，沪校以总校自居，以平唐两院为分校。这也为1933年夏，因招生名额过少及教务独立两事，学校与交通大学当局的僵持局面，埋下伏笔。1933年8月，交通大学决定，沪、唐、平三处参加者为校务会议，而在上海本部设事务会议，属于沪校的校务行政事宜归事务会议讨论。单独讨论沪校教务问题的会议，称为上海本部教务会议，以便将沪校事务与交通大学事务有所区分。1929年，学校院务会议上，学校采纳学生代表刘元敬的建议，同年暑假招收学校第一名女生朱颖卓。她于1933年6月毕业，为中国第一名女工程师。

六、交通大学唐山工程学院（1931.8—1941.7）

（一）交通大学唐山工程学院

1931年8月1日，学校矿冶工程系正式建立。因为矿冶工程系的建立，院长李书田就认为学校应该改名，理由如下：“（一）大学条例只有工学院，而无土木工程学院之规定；（二）上海工程各院稍缓亦须并为南洋工学院；（三）校长及书田皆拟在本院增设铁道机械工程学系，与经济地质，及采冶等学系；（四）在本院未增设上述各系前，固有市政卫生工程学系，或改为水利卫生工程学系，而在欧美各大学中，近来往往认为卫生工程之性质及范围，有自土木工程分出而独成一系之必要，则本院内现有各系，已可认为具有合成一工学院之资格；（五）因组织上之不同，上海各工程学院如即时合并，则有事实上之困难，而本院则无此项困难。根据上项理由，本院预备于二十年度开始前，呈请校长，易名为唐山工学院。”^②李书田呈交通大学校长黎照寰，曰：“本院名称因环境不同屡次更改，最近始定名为国立交通大学唐山土木工程学院。兹又因蒙部校准予自暑假后恢复采矿冶金工程学系，是土木二字范围较狭，不能包括矿科而有之。拟自本年八月一日起本院名称改为国立交通大学唐

^①《交通大学年报》，1930年8月，第68-74页。

^②《交大唐院周刊》第11期，1930年12月1日，第1-3页。

山工程学院，庶几名实相符。”铁道部随即批准。^①学校改称交通大学唐山工程学院。

（二）“留津”和“南下”的分歧

1931年9月18日，日本关东军制造“柳条湖事件”，对中国东北地区发动了武装进攻，进而侵占东北三省。1933年春，已侵占中国东北三省的日军又向华北进犯，日本军机盘旋学校上空，散发传单，汉奸李际春、赵雷的军队侵占学校南操场进行操练，学校教学无法进行。这种情况下，1931级学生认为，既不能赤手空拳，抵御外侮；又不欲沦身异族，徒作牺牲，则维持学业，刻不容缓，遂决定南迁上海，学校重要仪器及书籍，开始运往天津租界保存。但是，全体学生抵津后，形成“留津”和“南下”两派，争持甚烈。“留津派”认为：“（借沪校上课）则恐总校将有合并之议，唐山历史，或将荡然无存。”学校当局也担心学校历史就此结束，所以通知学生到天津后，就此解散。“南下”派认为：“欲保全母校，正须力谋课业之继续，有一日之课程，即有一日之团结，只要教授同学，互相维系不散，母校万无消灭之理，倘云解散，同学形体涣失，存校恐正足以亡校也。”经过艰难协商，最后形成决议，大四学生暂留天津，其他年级南迁上海。

（三）护院运动的开展

1933年4月20日清晨，三个年级的学生在阴雨蒙蒙中登上了开往上海的火车。22日抵达上海，借住于交大沪校。24日，四年级同学也全部到达上海。交通大学校长黎照寰电催学校教授尽快来沪复课。在一个月的时间里，学校教职工陆续来到上海。5月13日，全体教授在沪决议，5月15日起，借沪校课堂、设备复课。5月15日，学校在上海举行了二十八周年纪念日，纪念会现场简直“忧闷惨淡”。《交大唐院民二四级纪念册》记载：“到上海上课仅五星期，其余的时间都消磨在护院运动。”交通大学当局认为唐山地处边陲，没有成立学院的必要，拟把学校并入沪院，这种“心理上已把华北失掉的见解”，大招学校师生的不满，学院学生和校友掀起护院运动。

^①《铁道部指令》，1931年，第391号。

罗忠忱曾当面质问提出合并建议的人：“What you mean！Mean what you say！”（把你的真正想法说出来！你说须是你心里真正所想的！）5月28日，学校各地校友会派代表到沪举行各地唐山校友会扩大会议。校友杨杏佛发言说：“当这国难的关头，不仅是像唐山这样学校，不应缩小，却极须扩充，方为合理。现在我国教育破产，要使教育有办法，必自全国学校‘唐山化’起。”^①会议最终议决组织“各地唐山校友会联合办事处”，设于上海唐山校友会址内，并推举代表八人赴铁道部请愿维持学校之独立存在。几经交涉，最后决定学校仍维持独立。

（四）沪上期间的艰苦生活

在借沪校复课期间，学校教学条件十分艰苦。1933届校友林同骈曾记道：“1933年初，日本侵华加急。唐山靠近前线，遂全校师生迁移上海，借上海交大课堂、宿舍应用。其校中有楼房一座（称上院）。因其陈旧不堪，原拟毁坏重建，就把我们这一批逃难的同学安排在上院居住，那里的门窗、地板十分破烂，房中蚊子嗡嗡直叫，枕下爬满臭虫，地上老鼠跑来跑去，我们深受‘海、陆、空’威胁。



学校史上第一位女生朱颖卓

初到几夜，我们不能安眠，一二周后则渐渐习惯，亦不为苦。我常坐在蚊帐内，将书放在帐外看，每翻一页，则伸手帐外翻，翻后再将手收回，以免蚊子叮咬。在这困苦环境中完成了毕业考试。”^②1933年6月24日，学校1933届毕业生65人在上海毕业，其中有我国第一位工科女大学生朱颖卓。毕业前，交通大学校长黎照寰宴请了全体毕业生，并赠言：“科学救

^①《交大唐院季刊》第3卷第2期，1934年6月，第1-10页。

^②《西南（唐山）交通大学校史资料选辑》第八辑，第4页。

国，社会革命。”1931级学生对这一年流亡生活记录道：“此次迁沪，为时将及一年，同学学业之损失，学校财产之破坏，处处均足亡校而有余。苟非校友热心，同学团结不散，又安有今日之弦诵不辍？经此教训，吾侪在校者，当知求学之不易，亟应刻苦攻读，琢磨工具；离校者更应本其所学，努力工作，以求有利于国家，勿负于母校；纪念校难，其在斯乎！”

（五）返回唐山

1933年5月31日，一心忙于内战和消灭共产党的国民政府决定妥协，急派黄郛赴北平与日军谈判，最终签订丧权辱国的《塘沽停战协定》，规定中国军队一律迅速撤退到延庆、昌平、顺义、通县、香河、宝坻、宁河、芦台所连之线以西，划绥东、察东、冀东为日军自由出入地区，这实际上承认了日军对我国东三省及热河的占领。唐山被划入“非武装地带”，得到暂时的“平静”。7月1日，学校师生离沪北返至北平，由于学校校园早在5月19日即被汉奸李际春部队占据，师生只能暂住交大平院。8月10日，学校当局返回唐山，开始与驻军交涉迁让，以便开学。10月17日收回校舍，10月末，师生员工返回唐山。12月13日复课。校友李为坤就回忆道：“幸赖我院长孙公之坚忍交涉，教授之同心协力，校友先辈之热忱辅助，与夫在校同学之团结一致。故华北羸安，竟能复归于唐山，赓续其使命。”

1935年，日本帝国主义加紧对华北的侵略。学校师生在院长孙鸿哲带领下，以自己的方式与日伪展开不屈的斗争。1935年，校友和全体教职员捐建校友厅，新建矿科实验室，改修西讲堂。5月15日，学校隆重举行三十周年纪念庆祝会，交通大学校长黎照寰出席。他肯定了学校的建设成绩：“学校成绩，年有进展。现在服务于各路者，咸能本其所学，为国家谋建设。举凡线路之规划、轨道之敷设、桥梁之构造、机厂之建设以及各种工程之设计等，均有极大之贡献。推厥所自，何莫非本院教职员诸君，三十年来群策群力，惨淡经营之所致。”同时，他对学校师生也提出殷切期望：“值兹纪念良辰，旧雨新知；雍穆一堂，尚冀益自淬励，力求精进，有厚望焉。”学校已然成为冀东大地上的棵青松，挺然屹立傲苍穹。交通大学唐山工程学院校名一直沿用至1941年7月17日，

教育部下令学校校名更改为国立交通大学唐山工程、北平铁道管理联合学院。

