



西南交通大学史

The History of Southwest Jiaotong University

(第三卷 1937—1949)

主编◎何云庵 本卷主编◎冉绵惠



西南交通大学出版社

西南交通大学史

(第三卷 1937—1949)

主 编 何云庵
副 主 编 张雪永 高平平
本 卷 主 编 冉绵惠

西南交通大学出版社
中国·成都



图书在版编目（C I P）数据

西南交通大学史. 第三卷, 1937~1949 / 何云庵主编; 冉绵惠分册主编. —成都: 西南交通大学出版社, 2016.4

ISBN 978-7-5643-4659-1

I. ①西… II. ①何… ②冉… III. ①西南交通大学—校史—1937~1949 IV. ①G649.287.11

中国版本图书馆 CIP 数据核字（2016）第 082235 号

Xinan Jiaotong Daxue Shi (Di San Juan 1937—1949)

西南交通大学史 (第三卷 1937—1949)	主 编	何云庵	出 版 人	阳 晓
	本卷主编	冉绵惠	责任编辑	杨 勇
			责任校对	李 梅

印张	20.75	插页	8	字数	345 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	978-7-5643-4659-1					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

目 录 | CONTENTS

第一章 颠沛流离 弦歌不绝 /1

第一节 抗战爆发 举校迁移 /1

第二节 内迁贵州平越 六年平静办学 /17

第三节 湘桂战事紧 仓促迁渝 /25

第四节 辗转迁徙 复员唐山 /31

第二章 完善组织 促进校务 /41

第一节 机构设置 制度先行 /41

第二节 校务会议及各委员会 /47

第三节 机关处室与院系 /59

第四节 校务计划 妥善实施 /62

第三章 艰难办学 承扬“双严” /70

第一节 百般筹措 坚持办学 /70

第二节 充实教师队伍 /77

第三节 教学管理 精益求精 /83

第四节 桃李春风 成就斐然 /107

第四章 学以致用 服务社会 /120

第一节 开办平越中山中学高中班 /120

第二节 发展其他教育事业 /129

第三节 唐院在办理社会教育中的贡献和作用 /133

第五章 投身抗日救亡运动 /142

第一节 建桥炸桥：茅以升的抗日壮举 /142

第二节 莘莘学子 投笔从戎 /148

第三节 师生同心 报国有方 /155

第四节 奋战在各交通线上的唐院校友 /159

第六章 中共地下组织的革命活动 /163

第一节 在斗争中曲折发展 /163

第二节 组织学生运动 /174

第七章 冲破黑暗 迎接解放 /195

第一节 不明形势 错误南迁 /195

第二节 齐心协力 共谋北归 /205

本卷附录 /220

附 一 1937—1949 年大事记 /220

附 二 1937—1949 年学校主要领导人简介 /262

附 三 知名校友小传 /270

附 四 国立交通大学唐山工程学院行政组织暂行办事细则 /282

附 五 国立交通大学贵州分校暂行组织大纲 /285

附 六 1938—1947 年唐院各系教员表 /288

附 七 1938—1943 年唐院各系学生数、班数及毕业生数简表 /297

- 附 八 国立中等以上学校及省立专科以上学校
学生公费给予办法 /300
- 附 九 国立专科以上学校暨省立学校学生奖学金办法 /302
- 附 十 校警队 /304
- 附十一 中国共产党进步运动相关史料 /308
- 附十二 抗战胜利后返唐相关史料 /310
- 附十三 平越高中班史料 /315
- 附十四 知识青年从军名册 /320

第一章 颠沛流离 弦歌不绝

日本发动全面侵华战争，不仅对我国政治经济和社会发展带来了严重破坏，也给我国文化教育事业的发展造成巨大干扰和冲击。为抵制日本的文化侵略和奴化教育，保存中华民族的精神火种，中国高校开始了声势浩大的搬迁之路，唐院^①就是这其中的突出代表。从1937年到1946年，唐院广大师生开始了迂回曲折、千辛万苦的南迁而又北归之路。从唐山南下，经湖南、广西、贵州、四川再返回唐山，谱写了“爱国护校，严谨严格”的壮美史诗，浇灌了“筚实扬华，自强不息”的精神之花，书写了中国高等教育史上的精彩一页。

第一节 抗战爆发 举校迁移

全面抗战爆发之后，唐院因校址位于唐山，处在京津外围，又是东北进关的必要通道，受到的冲击远比其他大城市里的高校严重得多。卢沟桥事变后，唐院被迫开始了南下内迁的艰辛之路。

① 这一时期，交大曾多次更名。1937年至1941年称国立交通大学唐山工学院，简称唐院；1941年因与平院合并之故，更名为国立交通大学唐山工程、北平铁路管理联合学院；1942年改名为交通大学贵州分校，下辖唐、平两院；1946年返回唐山后更名为国立唐山工学院。本书为方便起见，统一简称为“唐院”。

西南交通大学史(第三卷 1937—1949)

一、卢沟桥事变，迁校湖南湘潭

(一) 办学陷入严重危机

1937年7月7日，日军制造卢沟桥事变，向中国驻军发起突然进攻，开始了蓄谋已久的全面侵华战争，唐院遭遇了自八国联军占领校园致使学校办学中断五年之后的第二次大浩劫。

此时学校正值暑假，学生大多回乡探亲，教职工也多外出，留校师生很少，伍镜湖教授正带领土木工程系1938届学生在北平西山进行铁路测量实习。遇到这种突变事件，伍镜湖教授仍然带领学生坚持完成了实习任务。1937年7月17日，日军占领了唐院。因为事先毫无准备，学校几十年艰苦创业、惨淡经营而积累起来的仪器、设备、文书、档案等全部落入敌手。教职工的财物和学生的学习、生活用品都被掠夺一空。只有37000多册图书，由坚持留在唐山的图书馆主任江秀炳先生等人冒着生命危险，设法运到河北保定莲池图书馆保存。其中包括珍本《禹贡锥指》，是康熙四十四年（公元1705年）的图书。还有被誉为“大清（或康熙）百科全书”的《钦定古今图书集成》，这是一部巨型类书，全书共6编5044册，14400多万字。此书是清光绪三十三年（公元1908年1月）由慈禧与光绪“钦准”“御赐”唐院的，这些都是唐院图书馆的镇馆之宝。抗战胜利后，这些图书大部分运回学校，为学校挽回了不少的损失，也保留了学校继续办学的诸多珍贵文献资料和图书孤本。

学校被日寇占领后，师生无校可归，形同解散。时任院长孙鸿哲，积劳成疾，忧思国事，在卢沟桥事变前两个多月便已住进北平协和医院养病，并向教育部提出辞呈，但

教育部未有回应。同年10月，孙鸿哲院长病逝。此后，教育部也没有马上委任



孙鸿哲院长

新的院长。如此一来，学校就处于群龙无首的涣散状态，给学校往何处去、如何搬迁带来了极大困难，很大程度上耽误了学校的内迁复校进程。

卢沟桥事变前，教育部为了推行战时教育体制，经呈报国民政府行政院核准，将全国大学划归教育部统管。但改变隶属关系的训令还未到达学校，唐院业已沦陷敌手。学校原属铁道部管辖，但国民政府官僚体制办事拖沓，迟迟不作交接。这样，铁道部根据新的管理体制对学校撒手不管，而教育部以尚未接手为由，对学校也不闻不问。直至1937年8月12日，教育部才从铁道部手中接过管辖权。但当时国民政府对抗日战争的长期性认识不足，对交通大学沪校的指示是仍在原址开学，而对唐院仍然不予理睬，经费也不予解决。

校舍被占，设备丧失，人员流散各地，没有院长主持工作，和主管部门的联系中断，政府弃之不管，在这种情况下，学校濒临绝境，陷入了最为严重的危机之中。摆在学校面前的当务之急是抓紧联络失散学生，寻找合适的办学地点，最大限度争取主管部门的支持并寻求校友和社会各界的热心帮助，尽快恢复办学。

（二）群策群力谋新址

卢沟桥事变后，家住上海的李斐英、顾宜孙、许元启等教授和学生代表戴根法等，一面敦请交通大学校长黎照寰设法解决唐院复校问题，一面与各地校友联系，寻觅复校地址。唐院自开办以来，成绩卓著，蜚声中外，一向为广大校友所爱护；大多数教授又长期在学校任职工作，对唐院十分热爱；在校学生亟待毕业，广大师生校友不忍见到唐院这样一所知名大学的历史就此中断，因此都积极行动起来，共谋复校之举。

1937年8月13日，日军发动了对上海的进攻，战事转紧，上海处在随时沦陷的境地。面对严峻的形势，唐院各地师生、校友书信往返，互通音信，轰轰烈烈的复校运动由是而起。由于众多师生、校友进行了大量卓有成效而又细致入微的联络组织工作，唐院分散在各地的学生在亲朋、校友的接济下，逐渐向上海、武汉、南昌、湘潭等城市集中。

这个时候，总校黎照寰校长感到迁校迫在眉睫，恳请南昌市市长龚学遂代找房屋，以便唐、沪、平三校分别或一并前往。同时他还致函在南昌的黄寿恒教授，请他前往

西南交通大学校史（第三卷）1937—1949

南昌察看有无房舍可供迁校之用。黄教授经调查后，函告黎校长，南昌市有房屋，可容纳三校学生，建议选定南昌作为临时校址。黎校长得信后，与沪校有关人士商议，大家认为抗日战争形势险峻，南昌安全堪虑，决定暂不迁校。后来因战事紧迫，沪校暂时迁入上海法租界上课。唐院在沪的顾宜孙、李斐英、许元启诸位教授与总校黎校长商议解决唐院问题，未能获得切实办法，唐院校址问题仍未能解决。

10月初，李斐英、顾宜孙教授与校友许照寰、关鸿照、郭守贤、孙立已以及学生代表戴根法等多人集会研究，决定成立唐山交大上海、南昌两个办事处，并确定了负责人员，筹备在南昌复课。上海办事处由许照寰、顾宜孙、戴根法负责；南昌办事处由李中襄、黄寿恒、许元启负责。会后，许元启赴九江，会同黄寿恒教授赴南昌与校友李中襄商议，筹备在南昌成立办事处，以便分散在各地的学生登记。另有校友吴敬恒、过养默及顾宜孙等转达黎照寰校长，说明需要，恳请飭办。在此之前，黄寿恒教授听说拟在南昌复课，已经给浙赣、湘黔、湘桂各铁路局的校友去信，通报学校准备在南昌复课的想法，同时商洽借用仪器、设备等事宜。11月3日，黄寿恒、许元启、李中襄会同时任湘黔铁路局局长的校友侯家源，具体商议在南昌复课之事。

会后，由校友代表电呈教育部、铁道部，恳请拨予经费，明令在赣复课，并聘任新的院长主持学校政务。与此同时，在长沙西南临时联合大学借读的王唐生、李先芬、王秉文来见校友裴益祥、薛兆恒等，经磋商后认为，当此混乱之时，不必等待教育部的指示，可依靠自己的力量迅速在南昌复课，以免荒废学业，复课后再去争取教育部的承认。

自孙鸿哲院长于1937年10月23日在北平病故之后，唐院就处于事实上的没有院长、组织瘫痪的状况之下。为了复课，首先要解决院长的问题。黄寿恒、许元启与各地师生、校友联络商讨后决定了如下事项：（1）孙院长仙逝后唐院院长人选的问题；（2）唐院教授如何向湘、赣集中的问题；（3）在湘、赣复课未取得教育部与交通部同意以前学校的经费问题；（4）权衡在南昌或湘潭复课的利弊问题。^①经过认真的磋商，大家一致拥戴德高望重的校友茅以升为院长，号召各地师生迅速向南昌集中，同时登记招生，准备在南昌复课。在没有取得当时教育部认

^① 西南交通大学校史编写组：《西南交通大学（唐山交通大学）校史大事记》（第一分册），西南交通大学出版社1986年版，第73页。

可的情况下，用这种民选的形式推选院长，以解燃眉之急，这种做法，不仅在唐院历史上，而且在近代中国高等教育发展史上也是少有先例的，从中凝聚着广大师生对唐院的爱护之情，也充分反映了教育民主的精粹。茅以升当得知母校推选他为院长时，没有推辞，临危受命，慷慨赴任，他的全家都鼎力支持。茅夫人说：“唐校是你的母校，现在困难中，你当然应该出力把学校恢复，况且桥工处^①目前处于停顿状况，尚可兼顾。”这是茅以升第三次任唐院院长，时间长达4年又3个月（1938年2月—1942年4月）^②。正是茅以升在混乱中接掌唐院大任，使唐院有了主心骨、领路人，在黑暗中凝聚起了奋勇前行的信心与动力，拨正了唐院发展的航向，由此可见茅老对母校的赤胆忠心和勇于担当的气魄。

① 即钱塘江大桥工程处。

② 关于茅以升曾几次出任交大校长，说法有多种。一为五次说，见于《竣实扬华 桃李春风——西南（唐山）交通大学校友风采录》（第一卷）（西南交通大学校史编辑组编，西南交通大学出版社1996年版）第55页：“茅以升五次出任唐山交通大学校长，始终关心母校兴衰，为母校赢得了荣誉和功绩。”根据不详。一为三次说。见于1945年《茅以升工程师》一文。该文载：“茅氏最爱母校，他曾三次主持过母院院务。第一次是在民国九年，第二次在民国十一年，第三次在民国二十一年至二十七年。”（佚名：《茅以升工程师》，《西北公路》，1945年第7卷第1-2期，第24-27页。）一为四次说。见于《竣实扬华 自强不息——从山海关北洋铁路官学堂到西南交通大学（上卷）》（李万青主编，西南交通大学出版社2007年版）第20页：“这是茅以升第四次出任我校校长，从1949年7月至1952年5月他一直担任北方交通大学校长。”茅以升1926年、1938年两次出任唐院院长均无异议。《茅以升工程师》一文称民国九年，即1920年主持院务一事存疑。今考1920年5月15日唐山工业专门学校校长章宗元辞职获准（《唐山工业专门学校校长章宗元恳请派员接替由》《政府公报》1920年第1533期第12页），同年6月2日交通部委任刘式训为校长（《交通部令第178号派金事刘式训充唐山工业专门学校校长》《政府公报》1920年第1550期第4页），此后相关训令、函件均发至刘式训名下，可见其确实到任。诸事均见于交通部正式文件，当无误。由此可知，茅以升于1920年主持院务一事不可能。《茅以升工程师》一文又称民国十一年，即1922年主持院务，此事亦存疑。今考，1920年12月21日交通部改组交通大学一事获准（《大总统令：大总统指令第三千三三三：令交通总长叶恭綽：呈拟定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由》，《政府公报》，1920年第1763期第6页），并于次年改组完成。据《西南交通大学校史大事记》（西南交通大学校史编写组编，西南交通大学出版社1986年第1版）载：交通大学董事会确定京、唐、沪三校各设正、副主任。罗忠忱为唐校主任（校长），茅以升为副主任（副校长）兼代总教授。罗、茅共同事。时间为1921年7月。民国十一年当为民国十年之误。1922年，交通部交通大学再次改组为交通大学唐山大学、南洋大学，任俞文鼎为唐山大学校长，罗、茅离职。由此可见，这一时期交大校长变动过程清晰，茅以升并未升任校长。又有茅以升1949年任校长之事。今考，1949年7月8日，军委铁道部组织成立中国交通大学（次年更名为北方交通大学）。该校由唐院、国立北平铁道管理学院、华北交通学院合并组成。茅以升任中国交通大学校长，金士宣任副校长。由此可知，茅以升实为唐、平两院最高负责人，其职位高于唐院院长。其时唐院院长为唐振绪。综上所述，如以茅以升为唐院最高负责人为标准，那么，他先后两次出任校长之职，即1926年与1938年。如以校级负责人为标准，即含副校长在内，那么，可计入1921年，共计三次。如将其对于唐院事实上具备行政上之管理权力全部计入，则为四次，即1921、1926、1938、1949。

西南交通大学史(第三卷) 1937—1949

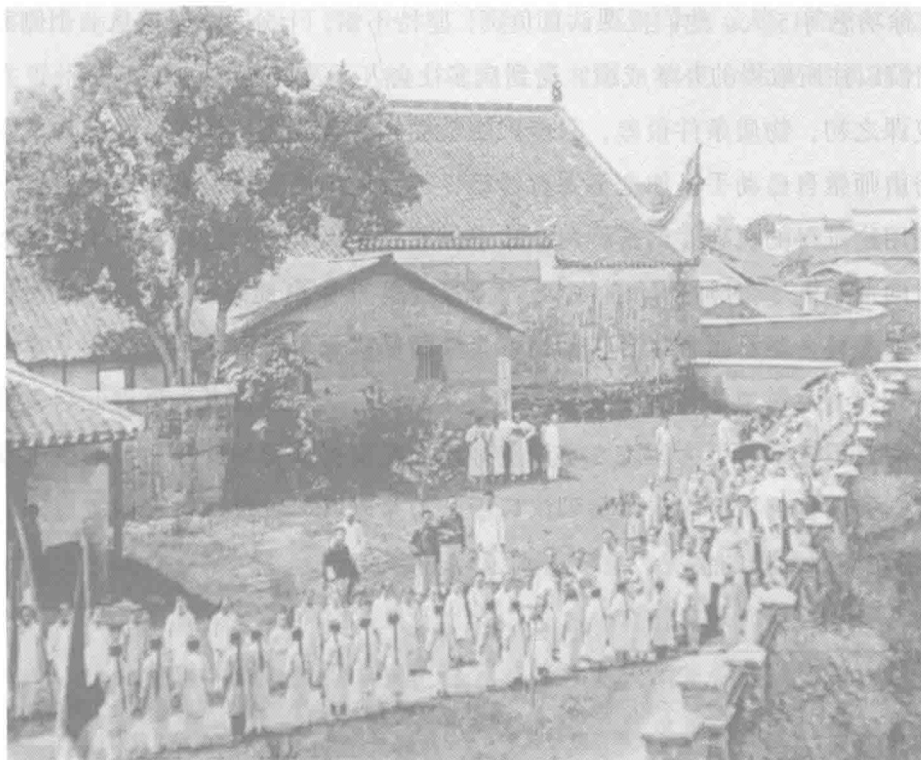
(三) 校友力助湘潭复课

唐院原本准备在江西南昌复校,但是南昌的安全令人忧虑,特别是1937年11月12日,日军占领上海,南昌震动。同月下旬,浙赣铁路局局长杜镇远校友在与湘黔铁路局局长侯家源校友商议后,致函南昌办事处黄寿恒教授:鉴于战争形势发展,建议即在湖南湘潭(湘黔铁路局驻地)复校,以免耽误学生课业,并表示全力支持母校复校工作。当时湘黔铁路及湘江大桥正在修建,因此在湖南聚集了不少有名的工程师如庆承道等,在唐院老教授未到来之前,可以请他们当教授,所以校址选在湖南湘潭也比较合适。加之,杜镇远校友曾经是浙赣铁路工程局局长兼总工程师,当时湘黔铁路工程局的不少技术人员是从浙赣铁路调过去的,都曾是他的下属。他德高望重,在铁路工程界有很强的号召力,因此各地师生、校友得知他的建议后纷纷响应,这一建议也得到了黄寿恒等教授的高度赞同。随后,经侯家源与裴益祥、薛兆枢、庆承道等校友商议,并与唐院南昌办事处的师生取得联系,决定于1937年12月15日在湘潭复课。

复课时间和地点确定之后,学校很快以“唐山交大南昌办事处”的名义在武汉、南昌等地通过报纸与电台发布和播报唐院在湘潭复校消息。师生们在得到这一消息后喜出望外,通过各种途径,克服重重困难赶来湘潭。如1940届学生郭可詹当年就是在得知这一消息后,从重庆赶到湘潭的。这批同学是湘潭复校时的主力。黄寿恒、许元启两位教授率领在南昌集中起来的学生于12月1日也到达湘潭。朱泰信教授于11月初在唐山接到黄、许关于复校的电报后随即登程南下,沿途与星散之教授、校友联络,于12月14日到达湘潭。唐院新落脚点的选定,对于当时学校的艰辛办学起到了定海神针的作用,也让广大师生在战火纷飞、国难当头的年代里有了“家”的温暖。

校友们帮助母校克服了诸多困难促成湘潭复课。12月3日,学校教授、校友代表在湘潭举行联席会议,共同商定租用钱家巷福音堂和完工尚未投入使用的火车站票房作为临时教室,窑湾礼拜堂作为学生宿舍,还将一幢工程师住的房屋腾出,供师生居住。在湘黔、湘桂铁路局的支持下,在两局校友的协助下,修缮房屋,制作桌椅,洽借图书、仪器设备等都进行得十分顺利。1937年12月15日,是一个十分重要的日子,是一个在唐院历史上足以值得称道和纪念的日子。正是在这一天,唐院在国破家亡的条件下,经历了五个多月的逃难、流浪、奔波但始终坚持自力更生、

排除万难之后，在湖南湘潭确定了临时校址。这一天，唐院在湘潭举行了开学典礼。由于茅以升院长尚未到职视事，由湘黔铁路局副局长裴益祥校友主持了开学典礼。师生们激动万分，“唐院精神万岁”的口号声传遍了湘潭的校舍。学生们打出大幅标语：“前辈之爱校如此，学校之不亡有因。”学校终于复课了，弦歌得以再续了。复校开学之后的第二天，除矿冶系高年级师资未到齐无人授课外，各年级均正式上课。由于师资设备的限制，土木系高年级增加必修科目暂不分门。



湘潭窑湾教堂原貌

复课之后，办学经费成为关键。在此紧要关头，许元启、黄寿恒教授与侯家源、裴益祥等校友会商，决定向各地校友募集复校基金，以稳定人心，坚持办学。倡议发出后，杜镇远等众多校友踊跃认捐，原预定集资 5 000 元，但仅半个月就募集了 12 000 余元（银元），超出预期额一倍多。校友们雪中送炭，解了燃眉之急，从而使学校办

西南交通大学校史 (第三卷) 1937—1949

学得以继续。其中,有的校友经济并不富裕,但为了抗日,为了母校复课,捐出了全月的工资,生活费宁可向亲友去借。后来,学校从教育部得到了经费支持,随即组建了基金保管委员会,统筹管理校友们的这笔捐款,用作学生学习的奖学金等。

时间仓促,教师一时难以到齐,师资不足成为学校面临的又一大难题。于是,湘黔、湘桂铁路工程局热心人士和校友们挺身而出,先后有10余人自愿前来义务代课。他们是校友王君礼、裴益祥、汪菊潜、庆承道、王世祯、薛兆枢、黄寿益、邓淦祥、吴鸿训、李温平等10人以及虽非校友但关心学校的热心人李钟美、吴汝康、余育德、唐民、徐功懋等5人。他们授课认真负责,坚持不懈,十分可敬。这从一个侧面也反映出唐院以往所取得的办学成绩,受到众多社会人士及校友的爱护和支持。

复课之初,物质条件很差,只能因陋就简,节省开支。许多行政工作及勤杂事务均需由师生自己动手。如上下课打铃等,都由教师负责,但大家毫无怨言。学生们都利用这难得的机会,刻苦学习。黄寿恒教授在《复校经过纪事》中生动地叙述了当时的情景:“维时师生环围竹桌,言笑会餐,学生更匍匐地铺,勤勉制图,课程进行一如平日,坚忍耐苦之合作精神,至今回忆犹觉可贵。”^①

1938年初,陈立夫取代王世杰任教育部部长。李中襄校友告诉许元启教授他与陈部长的关系较好,可为唐院之事说些好话。校友侯家源知此事后,力主朱泰信与茅以升同去教育部接洽。朱泰信到汉口后,与茅以升、校友倪钟澄向教育部、交通部^②汇报在湘潭复校的情况,终于得到了教育部的允准。

① 黄寿恒:《复校经过纪事》,《西南(唐山)交通大学校史资料选辑》第一辑,第24页。

② 因国民政府管理系统变动不定,这一时期,唐院上级管理部门亦显混乱。辛亥革命后,民国政府于1912年成立交通部,为原清政府邮传部变革而来。1928年,铁道部脱离交通部而独立。时任交通部长王伯群主动提出:“职部交通大学系分设上海、唐山、北平三校,该校等组织虽有不同,要皆以造就铁路人才为主,历年办理迄未变更,其间上海一校系分机械、铁路管理、电机工程三科,而大部分属于造就铁路人才,此外欧美、日本各国留学、实习学生向来多注重铁路方面,既铁路行政事宜既奉令移交铁道部管理,职部交通大学及留学各事拟请一并移交铁道部管理办理,以专责成而明系统。”(《中华民国国民政府行政院令第84号》,《铁道公报》第1期,第28页。)其中“唐山”即是唐院。由此可知,唐院此时并入铁道部管辖。后于1938年1月,因抗战形势需要,铁道部再次并入交通部。虽然如此,在办理具体事务时,仍较为复杂。就体制变动的时期而言,1937年与教育部交接的部门当为铁道部。但抗战爆发之后,诸事均无法正常办理。交通大学于1937年8月获得教育部承认,唐院则于1938年方重获办学资格。在此期间,由于铁道部的再次改造,唐院不知向何处寻求支持。1938年,唐院遵教育部训令,聘任罗忠忱教授为院长,同时请求拨予经费。相关文件仍旧同时呈送交通、教育两部。(《交通大学唐山工程学院聘任院长函件》,唐廿七年发文字34号,上海交通大学档案馆馆藏资料,档案号1937—1939-7。)其时,唐院多项事情均同时上秉两部。

1月中旬，交通大学黎照寰校长来电，聘罗忠忱为唐院院长。由于罗忠忱仍在唐山，黎又于同月下旬电请茅以升校友代理唐院院长。茅以升于1938年2月11日到湘潭就职，受到师生的热烈欢迎，他们贴出了“欢迎茅博士来复兴交大”的大幅标语，大家对学校前途愈增信心。茅以升抵校后，确定了朱泰信教授负责校内的管理，自己除决定学校大政方针外，负责对外联系。3月初，茅以升去教育部接洽拨发经费，随后又去湖南大学商洽矿冶系高年级学生到该校借读事宜。

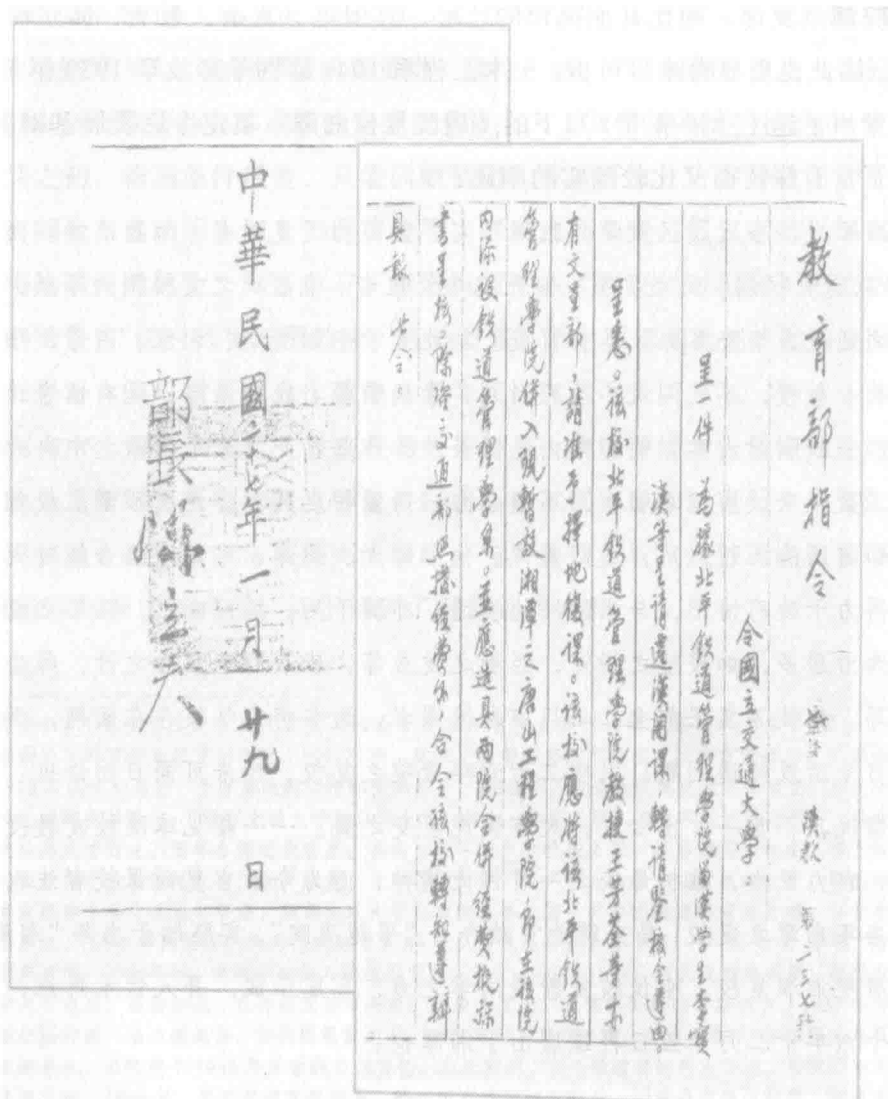
唐院湘潭复课，相比其他高校的迁址，其困难、复杂、艰辛、孤立程度都要多得多，因此也更显得难得可贵。土木工程系1941届同学彭汝章1939年12月13日晚在贵州平越（今福泉市）写下的《唐院复校湘潭 奠定今后发展基础》一文，对此作了富有深情而又比较翔实的阐述：

抗战军兴，临近战区大学，弦诵不安，因而内迁复课者，为数不鲜。而“迁校复课”，以迭见报端，司空见惯，似无纪念价值者。惟唐大之复校则大不然，与其他各大学之迁校，情势各殊，奚啻霄壤。华北大学中如清华、北京、南开，平日规模宏大，校长教授，不乏闻人，政府对之，素极重视。战端未启，既有慎密计划，商筹内迁。长沙临时大学，能短期内复课长沙，即基于此。至于华东之中央大学，更不待言，数年来政府经之营之，不遗余力，而爱护之殷，亦无所不至。故首都炸弹一响，即随国府西迁入川，旋即复课。他如师大、北洋、平大之组合临时大学于西安，其得力于政府情形，与当时所处境遇，亦莫不然。综而言之，彼等之复校，事先政府为力居多，如校址之指定，经费之发放等，皆政府曾预为之计，师生无非坐享其成耳。信彼等复课前夕，心目中所憧憬者，迥非将来学校存在问题，而是能否享受平日生活或待遇问题；以视二十六年唐院之复校，殆未可同日而语也。提及当年复校情况，不啻一片伤心史，大有谈虎色变之慨。……藉见本院校友教授同学忍苦奋斗，自力更生，维护母校之一贯伟大精神，而为今后言复兴母校者法也。……设若无当年湘潭之复校，曷克臻此？故今日“平越唐院”，实胚胎于当年“湘潭唐院”也。念唐院湘潭复校，全仗校友教授同学之力，卒底于成。吾人饮水思源，当勿忘民国二十六年十二月十五日再造唐山于湘潭也。^①

^① 彭汝章：《唐院复校湘潭 奠定今后发展基础》，《西南（唐山）交通大学校史资料选辑》第一辑，第20-21页。

二、平院并入，转迁湖南湘乡

卢沟桥事变后，交通大学北平铁道管理学院（简称平院）亦陷入困境。在王芳荃教授的奔走下，在校友们的帮助下，教育部于 1938 年 1 月 29 日决定平院暂行改为铁道管理系，并入唐院。茅以升院长委托王芳荃教授带领平院学生到湘潭钱家巷报到，于同年 4 月 1 日正式上课。



教育部于 1938 年 1 月 29 日决定，平院暂行改为铁道管理系，并入唐院

平院并入后，师生人数激增，达 200 余人，湘潭校舍不敷使用。在茅以升院长的主持下，5 月 23 日，学校又迁往距湘潭数 10 公里的湘乡杨家滩（今杨市）。杨家滩位于湘中，是一个环境幽静而又偏僻的农村小镇，当地居民只有 100 多户。学校租用原清朝曾国藩旧部、湘军名将的四幢大院作为临时校舍继续办学。四幢大院分别名为：佩兰堂、师善堂、存养堂、存厚堂。



流亡杨家滩