

吳淞商船專科學校
校史

吳淞商船專科學校同學會
名譽會長

錢永昌

吴淞商船学校历任校长



唐文治 船政科创始人、邮传部上海高等实业学堂监督、
邮传部高等商船学堂监督
(1909—1912)



萨镇冰 吴淞商船学校校长
(1912—1915)



王伯群 交通部部长兼交通部吴淞商船专科学校校长
(1929—1930)



杨志雄 交通部吴淞商船专科学校校长
(1930—1932)



夏孙鹏 交通部吴淞商船专科学校校长
(1932—1933)



徐祖藩 交通部吴淞商船专科学校校长
(1933—1934)



伍大名 交通部吴淞商船专科学校校长
(1935—1936)



刘永浩 交通部吴淞商船专科学校校长
(1936—1937)



周均时 国立吴淞商船专科学校校长
(1946—1949)



于眉 国立吴淞商船专科学校校务委员会主任委员、上海航务学院院务委员会主任委员
(1950—1951)

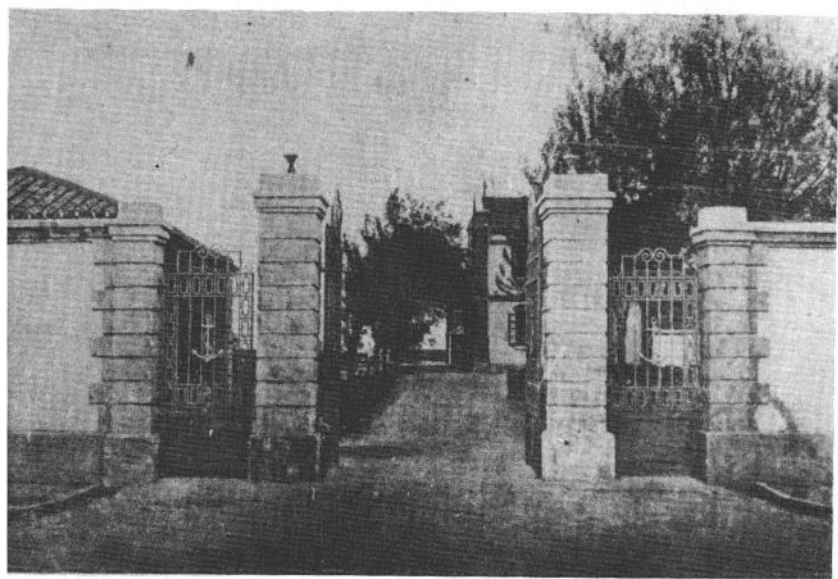


黄逸峰 上海航务学院院务委员会主任委员
(1951—1953)

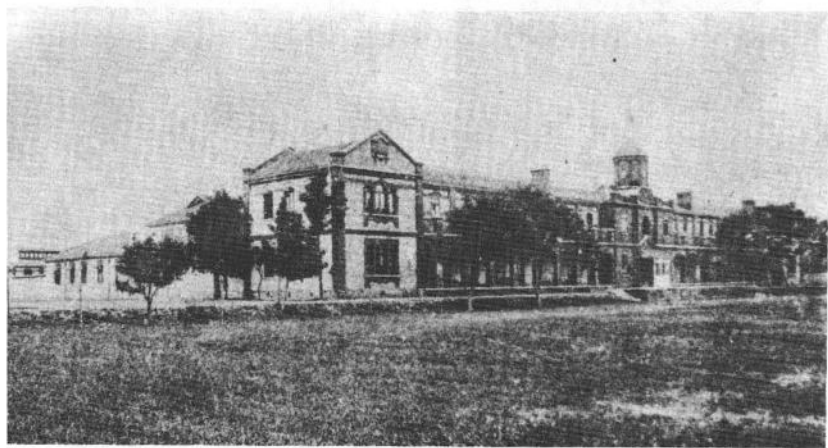
缺照片

许建廷 交通部吴淞商船专科学校校长
(1934—1935)

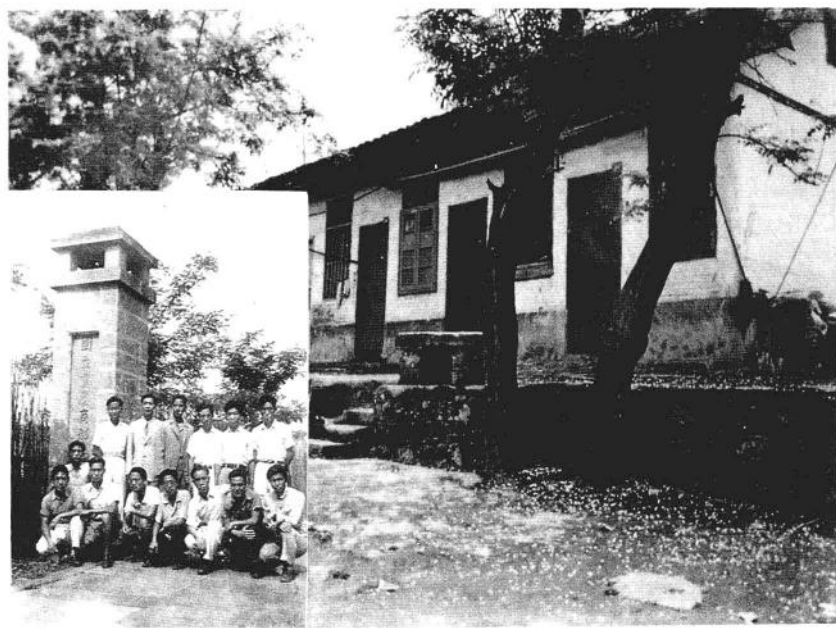
宋建勋 国立重庆商船专科学校校长
(1939—1943)



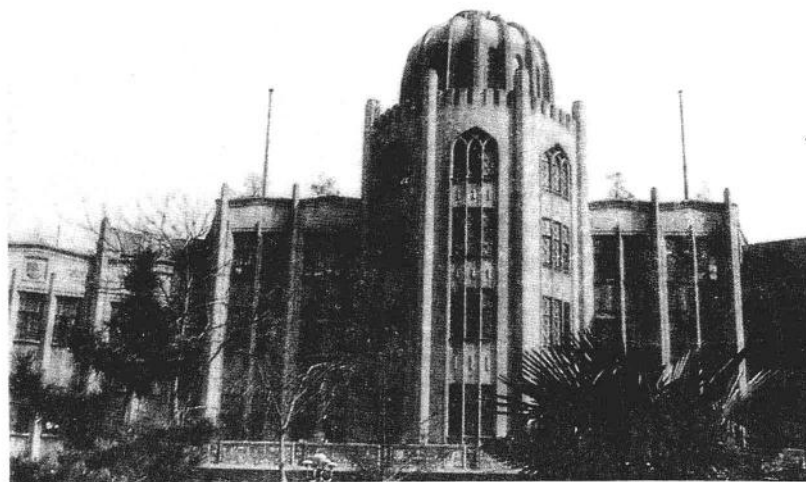
邮传部高等商船学堂、吴淞商船学校正门



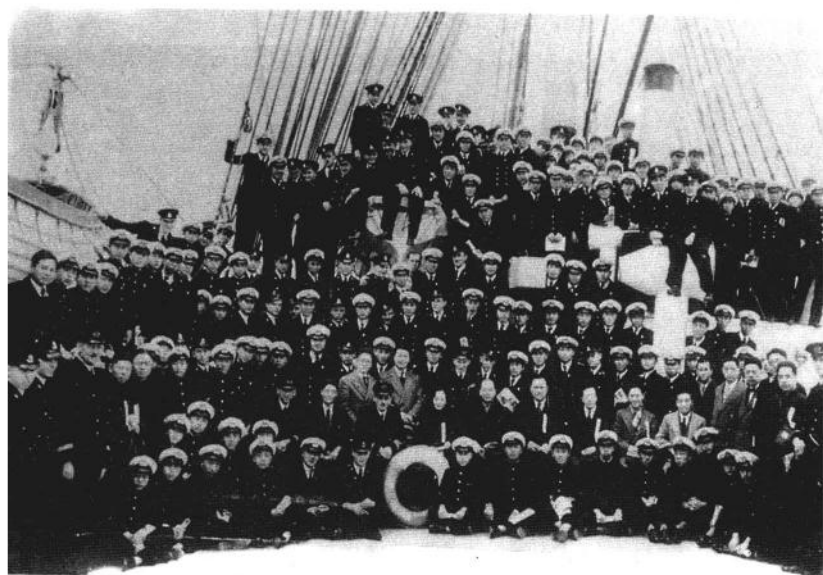
邮传部高等商船学堂、吴淞商船学校主楼



国立重庆商船专科学校校舍,左下角为校门(溉澜溪)



国立吴淞商船专科学校、上海航务学院校舍(东长治路 505 号)



1935 年波兰训练船 DAR POMORZA 访问上海，
吴淞商船学校师生登船参观

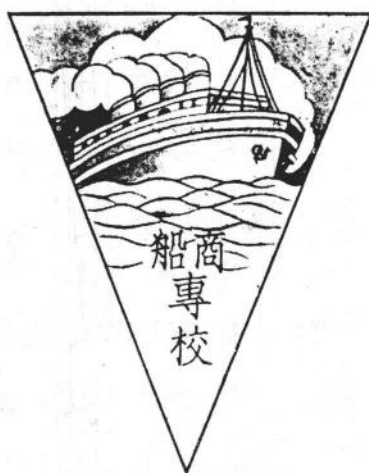


1994 年 9 月 13 日吴淞商船专科学校同学会会长等四位
吴淞老校友向大连海事大学领导传交吴淞商船学校校旗

交通部吴淞商船专科学校



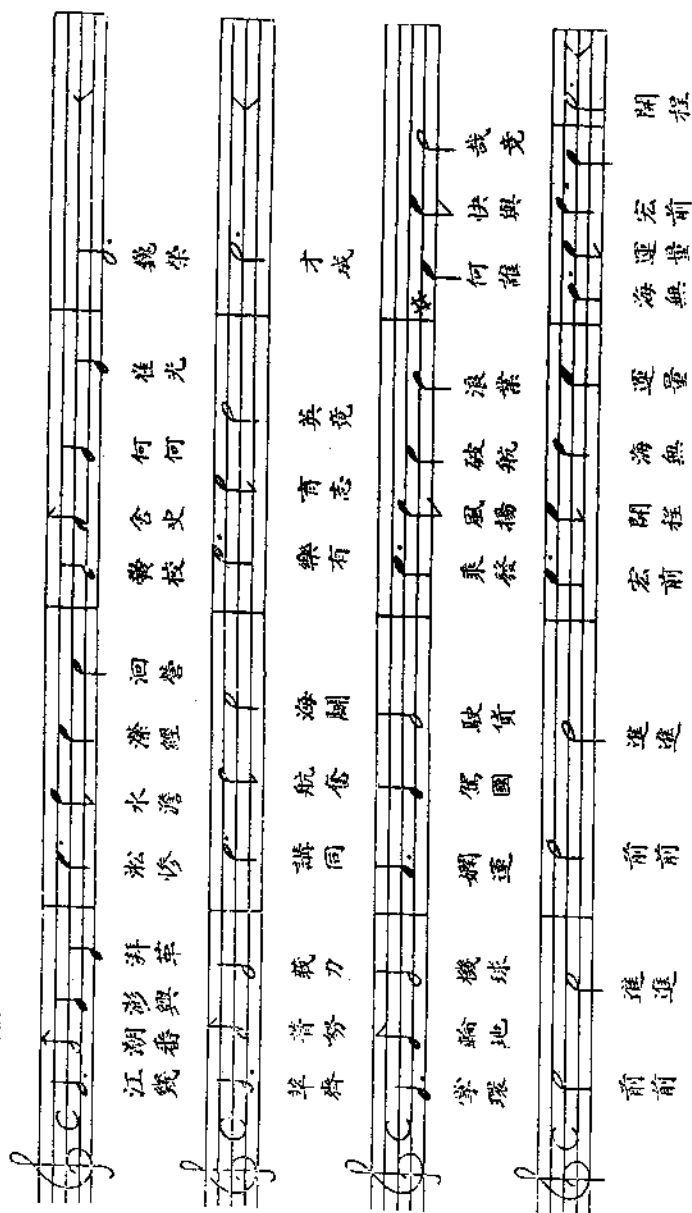
校 旗



校 徽

交通部吳淞商船專科學校校歌

Moderate



前 言

吴淞商船专科学校是我国第一所实施近代高等航海教育、专门培养商船高级技术人才的高等学府。她的前身是晚清邮传部上海高等实业学堂(其前身为南洋公学)于1909年(清宣统元年)7月设立的船政科。1911年8月,船政科分出,成立邮传部高等商船学堂。1912年9月迁址吴淞,易名为吴淞商船学校,由国民政府交通部直辖。一度停办后于1929年9月复校,更名为交通部吴淞商船专科学校,除原设的驾驶科外,于1930年秋,增设了轮机科。1937年日寇侵华,校舍毁于淞沪“八·一三”战事,被迫停办,至1939年在重庆复校,更名为国立重庆商船专科学校。其间学校又增设造船科。1943年6月,并入重庆交通大学。及至1946年10月在上海复校,是为国立吴淞商船专科学校。1950年9月上海交通大学航业管理系并入,改名上海航务学院。1953年3月,上海航务学院迁校至大连与东北航海学院合并,定名为大连海运学院。1994年2月,经国家教育委员会批准改名为大连海事大学。

母校历史悠久,绵延繁衍,源远流长。以其严肃的办学宗旨、优良的校风、严格的管理和优异的教育质量,素为航运界所推崇。历届毕业同学人才辈出,遍布海内外。为加强同学间的联系,增强团

结,早于1933年7月在上海成立了吴淞商船专科学校同学会,抗日战争时期停止会务活动,1947年在上海复会。解放后于1952年办理停业。直至1984年9月遂又在沪复会,相继又在北京、大连、青岛、武汉、南京、广州、福建、香港等地建立了同学会分会。在台湾的同学成立了台北市吴淞商船专科学校校友会。

海内外广大同学缅怀母校,素有编纂校史的夙愿。在母校建校八十五周年、同学会复会十周年之际,于1994年7月编辑出版《吴淞商船专科学校史稿》,经广泛征集意见并修订,现正式出版《吴淞商船专科学校校史》,谨此献给母校,献给海内外历届同学。

吴淞商船专科学校同学会

1996年7月

目 录

第一章 绪 言	(1)
第二章 上海高等实业学堂的船政科(1909—1911)	
一、船政科的诞生	(4)
二、办学概况	(6)
第三章 邮传部高等商船学堂和吴淞商船学校(1911—1915)	
一、邮传部高等商船学堂	(11)
二、吴淞商船学校	(15)
三、吴淞商船学校停办及其原因	(19)
第四章 交通部吴淞商船专科学校(1929—1937)	
一、复校经过	(21)
二、系科、课程设置及教学管理	(22)
三、组织机构及人员	(25)
四、办学条件	(28)
五、规章制度与学生管理	(29)
六、人才培养	(30)
第五章 国立重庆商船专科学校(1939—1943)	
一、复校重庆	(32)
二、系科、课程设置及人才培养	(34)
三、组织机构及办学条件	(39)
四、学生管理	(40)
五、并入国立重庆交通大学	(42)
第六章 国立吴淞商船专科学校(1946—1950)	
一、复校上海	(43)

二、系科、课程设置及教学活动	(45)
三、组织机构及人员	(50)
四、学生管理与课外活动	(53)
五、经费、校舍、设备、图书	(55)
六、上海解放和接管学校	(56)
第七章 上海航务学院(1950—1953)	
一、上海航务学院的成立	(58)
二、专业设置及教学活动	(60)
三、组织机构及人员	(62)
四、师资队伍与办学条件	(63)
五、学生组织与活动	(64)
六、北迁大连	(65)
附 录	
交通部吴淞商船专科学校学生通则	(67)
编后记	(78)

第一章 绪 言

我国的近代航运史是一部帝国主义国家侵略中国的侵略史，也是中国人民反航运侵略、反航权掠夺的斗争史。外国殖民主义者从中国掠夺原料和倾销商品，刻意使其船舶任意通行中国海域和内河，是其侵华战略的重要组成部分。自1840年英国侵略军发动鸦片战争后，1854年英、法联军发动了第二次鸦片战争，1883年法军发动了中法战争，1894年日本帝国主义发动了甲午战争，1900年八国联军发动了侵华战争，帝国主义列强通过侵略战争用武力强迫满清政府签订了一系列丧权辱国的不平等条约，其中有关窃夺我国航政主权的条约共有44个。如1840年鸦片战争英帝国主义迫使清政府签订的第一个不平等条约《南京条约》，割据我国香港，强迫开放广州、福州、厦门、宁波、上海五埠通商口岸，从此，帝国主义打开了中国的门户，使中国沦为殖民地、半殖民地国家。1854年第二次鸦片战争，外国侵略者胁迫清政府订立《通商章程善后条约》，强行控制我国海关，并在海关设置税务营造处，其下属机构理船厅制订了一系列限制我国航运发展的规章、法令，按其《华商购置小火轮请领牌照并拖带渡船章程》规定，中国行商购置轮船须经理船厅批准、发照，营运时只准在通商海口行驶，不准搭载客货进入江河营运，违者罚办，并将船货没收。^①还规定1000吨以上轮船须聘雇外国人操驾，凡聘请中国船员担任操驾的轮船，则

^① 《交通史航政编》第1075页。

不发给营运执照，严禁航行。^①在此限令下，我招商局所有驾、轮人员 175 人均由洋人担任，^②这样，我国航运业基本上为洋人所控制。自 1861 年始，在中国设办的外国航运公司有 30 家，委托洋商代理的外国航运公司有 15 家，我国内河航运营业额的 80%，远洋航运营业额的 98% 均被外商航运公司所掠夺。^③据有关资料统计，1934 年英、美籍公司获利竟达白银 21 亿余两。^④1918 年在华外籍各公司远洋航运获利 7 亿多美元。^⑤这些巨额收益，又变成各帝国主义侵华航业的再生产资金，壮大侵华实力，构成加深摧残我国航业的恶性循环。1868 年海关总税务司英国人赫德纠合外国领事馆与外国商人组成引水员考选局，制订《引水章程》，规定报考者必须是外国人并由该国领事馆推荐。明目张胆地把中国人排斥在外。

因此，我国沿海海关完全由外国人控制，内河航行权丧失殆尽，中国海上和内河广大水域竟成为帝国主义的天下，我国的航政大权悉为洋人窃夺。丧权辱国，莫此为甚！

20 世纪初，我国近代航运业已有了一定的发展，新兴民族资本家中的进步人士认为，按照理船厅的考核标准培养自己的驾驶、轮机人员，便可挽回航权，振作自强。一心把兴办航海教育作为救国图强的途径，几为当时各界爱国人士的共识。吴淞商船学校便是在各界人士为挽救民族航运业的生死存亡的斗争中应运而生的。

然而，船校的办学过程真是历经坎坷，备受顿挫。自其成立之日起的四十余年中，内忧外患相继不绝，学校三度因故停办，校舍两次毁于日军炮火，以致迁址不迭。待至 1946 年在上海复校，1950

① 《交通史航政编》第 2550 页

② 汪熙：《从招商局看洋务派经济活动的历史作用》

③ 严中平：《近代经济史统计资料选辑》

④ 任唯铨：《帝国主义劫夺我国引水权始末》

⑤ 《交通史航政编》第 1177 页；严中平：《近代经济史统计资料选辑》

年9月与上海交通大学航业管理系合并成立上海航务学院后,才走上了稳定发展的道路。1953年3月,上海航务学院北迁与东北航海学院合并成立大连海运学院,我国高等航海教育步入了一个新的历史发展时期。1994年2月,经国家教育委员会批准大连海运学院改名为大连海事大学,学校正按照“坚定、严谨、勤奋、开拓、建设世界一流的高等航海学府”的目标迈步前进。

忆往昔,船校人为挽回我国航政主权作出了坚毅的斗争,也为发展我国高等航海教育呕心沥血,其屡仆屡起、鞠躬尽瘁的奋斗精神,堪为楷模,垂范于后人。本书之编,仅志其艰辛办学经历的一个侧面,故复有编写校史丛书之议,有待筹成。