

北方交通大学

校史资料选辑

合订本

10—17

欢迎传阅

北方交通大学
校史资料选辑



10

北方交通大学校史编写组编

目 录

校 史 回 忆

- 滕代远部长的关怀与北方交大的新生……………马 许 (1)
记建国前后我校党组织的几位领导人……………马 许 (2)
七十年来我学习工作和情况的回忆……………赵传云 (4)
工农速成中学的前前后后……………李孝友 (7)
北方交大办过的一件大好事……………张鸿奎 (9)
北方交大风格高助人为乐……………张鸿奎 (10)
回忆六十年代在密云的一次实习……………乔 贵 (11)

校 史 探 讨

- 《平越怀旧》的补充……………齐天锡 (12)
也谈1941~1942年复院始末……………邵子芬 (13)

校 史 资 料

- 发扬我校历史上的爱国主义传统……………罗文俊 王新婷 (15)
北方交大历次党代会概况……………校史组 (20)
四十年来我校党组织建设发展情况……………程惠良 (34)
北方交大教职工从事教育、党务、财务工作30年人员名单
……………王翠珍 (36)
北方交大历届全国、市、区人民代表大会代表、政协委员名单
……………赵鸿义 (39)
交通大学校友总会、分会及美洲校友总会情况介绍
董 钧 (42)

校 友 动 态

- 部分校友情况介绍 (三)……………李韵华 (51)

校史资料选辑

第十期

主办单位

北方交通大学

校史编写组

印 刷

北方交大印刷厂

出版日期

1991年6月

本刊地址

北京市西直门外

北方交通大学

邮政编码100044

市电8316622—671

路电40401

今日北方交大

“七五”期间我校科技获奖名单.....	《科技信息》	(53)
母校简讯.....	承仁义	(58)

滕代远部长的关怀与北方交大的新生

马 许

1948年11月辽沈战役结束后，解放大军迅即挥师进关，平津守敌如惊弓之鸟，纷纷作南逃之计。当时的北平铁道管理学院院长徐佩琨藉口去南京述职，长期不归。学院的教务长也于北平围城前后乘飞机逃离。学院陷入无人负责状态，在地下党组织的领导下，组成了院务维持委员会并公推王芳荃教授为主任委员，师生团结共渡难关并准备迎接古城的解放。

1949年1月31日北平和平解放，3月中国人民革命军事委员会铁道部滕代远部长委派陈武仲同志为军代表（后为顾稀同志）接管了学校。按照铁道部的建制，为迎接全国解放后的铁路建设，成立中国交通大学以培养人才（1950年9月更名为北方交通大学）下设北京管理学院与唐山工学院。由国务院任命茅以升为校长，金士宣为副校长，并请毛泽东主席亲笔题写了校名。

铁道部滕代远部长对办教育培养人才十分重视，还在战争年代他身兼铁道兵司令员职务，公务繁忙，但还不断抽出时间过问学校事务。在他主持下，华北交通学院和哈尔滨铁道学院先后合并于京唐两院，派员赴香港广州延聘著名学者回国充实教师队伍，还派人去东德、苏联为学校购置图书仪器，将伪南满铁路大连图书馆16万册图书资料拨给了京院图书馆收藏。由于我院原府右街旧址，地域狭窄不敷办学需要，1950年10月铁道部拨款在北京西直门外上园村另建新校，面积达700余亩，比原址扩大16倍，是建国初期北京第一所新建高等学校，为了在严冬到来之前师生能有条件上课，滕部长下令从郑州调来基建队伍在新址抢建教室、宿舍、食堂等基础设施以迄于成。

五十年代初期全国工业展览会的铁道馆全部模型和设备，大跃进时期铁道展览会的宝成铁路电气化模型，以及铁道部领导出国访问时外国所赠的礼品等，滕部长都让无偿地拨给京院陈列馆作为直观教材，在教学上起到了巨大作用，遗憾的是这批宝贵设备在“文化革命”中悉数遭到破坏，陈列馆曾被辟为仓库，令人痛心。

滕部长对学校教育中理论联系实际特别重视，曾多次来校视察强调这一重要环节。他把学生的生产实习和毕业实习计划都以命令形式下达。要求毕业生分配到路局后必须到现场实习一至二年，并由人事和教育部门予以考核，然后才能正式定职。1951年我们20余名赴苏留学生临行前，他亲自接见讲述了学习苏联联系中国实际的重要，勉以勤奋学习，并每人赠俄华辞典一本。还让办公厅负责同志去车站相送。在苏学习期间，他1953年因公去莫斯科与苏方会谈，还召见我们询问学习和生活情况，介绍国内铁路建设急需人才的状况，使我们受到很大鼓舞。1955年我们第一批留苏生回国后，滕部长又以他名义下达命令，分配我们到大编组站实习，我被分配到天津站（后因故未成行），王光华同志到丰台站，高家驹去苏家屯站，都委派为主任工程师，他对人才培养既细致又有远见，体现了一个无产阶级革命家的气魄。

滕代远同志1925年参加共产党，1928年与彭德怀、黄公略同志共同领导了有名的平江起

义。以后转战南北，为人民革命贡献了毕生精力，功勋昭著。“文化革命”中因彭德怀同志的问题受到“四人帮”迫害，1974年逝世。我虽和他只见过几次面，但他那朴实的作风，诲人不倦的精神和对工作认真负责的态度，充分体现了老一辈无产阶级革命家的风范，给我们留下了深刻的印象，至今牢记不忘。而他对北方交大的爱护和关怀犹如春风化雨一直润泽着全校师生，成为鼓舞人们前进的力量。

记建国前后我校党组织的几位领导人

马 许

北方交通大学经历了八十二年的沧桑风雨，逐步由一个培养职工的交通传习所发展壮大成为今日的重点大学。在建国前被人讥为“小铁管”的单纯管理学院成长为今日的工管理文并举的综合性大学。所有这一切成就都是与中国共产党的正确领导分不开的。只有在党的领导关怀下才完全结束了它在解放前风雨飘摇不绝如缕的苦难历程。而贯彻党的方针、正确执行党的政策以体现党对教育事业的关怀又是与各级党组织的负责同志辛勤工作分不开的。有鉴于此，就我曾与之共事多年的一些学校党组织领导同志的情况追忆于下：

曲之尚（于一夫）同志，1946年入学在材料系就读，担任地下党支部书记，他为人正直豪爽，对争取中间群众，打击反动势力扩大党的影响起了很大的作用，他又发起组织“奔流合唱团”在校内提倡大唱革命歌曲和跳秧歌舞，使学校充满了蓬勃进步气氛，1948年暑期国民党发动大逮捕后去解放区。建国后曾任外语学院党委办公室主任及组织部长等职务，1967年“文革”中被迫害致死，令人痛惜。

张绪潭同志1948年接任党支部书记工作，他于1947年入我校运输系学习，为人沉着冷静，思维缜密，工作认真。对地下时期发展党员及外围组织不遗余力，他做中间群众工作很有耐心，对组织反迁校斗争和在围城时期护校工作都表现了卓越的组织才能。建国后历任我校党支部、总支部书记和党委副书记，对学校的发展做出了重大贡献。1978年转职去清华大学任党委副书记，工会主席等职务。

刘毅同志（女）是1950年由解放区华北交通学院调来学校任支部书记的老干部，行政职务是人事秘书。刘毅同志作风朴实泼辣，为人心直口快，把老区那种团结友爱、原则性强与艰苦朴素的老八路作风带进了学校。与她同时来校的还有关晖、周云、贺蒙等同志，使学校工作呈现了前所未有的新气象。

王孝慈同志1953年奉调来校任院长，1956年我校举行第一届党代会，成立党委会，王孝慈同志兼任党委书记。他是1927年入党的老干部，有长期从事党的工作经验，为人耿直正派，原则性强，有很深的理论修养。学习马列主义毛泽东思想极为刻苦，体会尤为深刻。他到校时，正值学校处于比较困难时期；一是在院系调整后期，哈尔滨铁道学院全部迁来与北京铁道学院合并，头绪纷繁。二是全国性的思想改造运动遗留了较多的问题亟待处理。三是全国高校处于学习苏联高潮时期，我校已有运输和电信两专业专家到校协助进行教学改革工

作。孝慈同志在问题成堆的困难境况中表现了其卓越的领导才能。他团结了党委一班人，以学习毛主席著作和中央政策为导向，首先在领导层内思想上取得一致，弄清问题本质，然后各司其职地去处理本职问题。他每周六下午都在大礼堂对全校师生员工做思想政治工作报告，深入浅出地讲述党的路线、方针、政策，指明问题所在和解决途径，使听者深受启发。他以“动荡起来还是稳定下去”为题讲述了京哈两院合并后防止山头主义倾向，使干部群众受到教育。他在1957年的“元旦献辞”指明了阶级斗争的动向，要大家提高警惕。这些讲话一直到今天人们还记忆犹新。他还主持筹建了土建、机械、电气化等系，使我校成为工管并举的综合工业大学。在贯彻教育革命方针方面提倡下现场拜工人为师，理论结合实际，学习真本领为运输生产服务。所有这些重要措施对我校发展壮大都起了决定性影响。1959年他奉调去甘肃，他对于学校发展未能完成其全部理想规划，表现了无限依恋之情。

钱应麟同志于1959年由唐院调来任院长兼党委书记。他到任后恢复了我校与铁科院的协作关系。并准备建20,000平米教学大楼，后因国家财政困难而下马。他还访问了民主德国德累斯登交通学院并签订了两院合作的意向书。他在任期间主要是调整我校与各方关系，开展多方位的协作与交流。

彭伯周同志于1961年到校，这一时期正值贯彻中央“调正、巩固、充实、提高”八字方针之际，实行“高教六十条”。根据中央指示对在反右倾斗争中受到错误批判的同志进行了认真的甄别平反，调动各方面的积极性。彭伯周同志作风朴实，经常深入到基层了解师生的生活和工作情况，讨论有关提高教学质量的问题。在三年自然灾害时期，他更是关心群众生活，开辟副食生产基地为师生增加营养，共度难关。在1963年他还亲自指导筹办运输系的半工半读班，在丰台站建立了半工半读基地，深受现场欢迎。在两年多的时间里积累了丰富的经验，培养了近百名行车、货运能文能武的学生。这批毕业生现在都是运输战线上的骨干。事实证明，这种制度所培养的学生很有发展前途，惜乎“文革”中被停办而中断，但彭伯周同志为教育事业所费心血是将为师生所怀念的。

建国后我校的蓬勃发展，数千名毕业的学生在祖国铁路上发挥着骨干作用，为交通事业做出了巨大贡献。今天北方交通大学有了它的社会地位，这是与历史上这些同志忠诚于党的事业的奉献精神分不开的。现在他们都已离开了工作岗位，他们的工作情况个人所知的也不过是一鳞半爪，不是窥其全豹。但每看到我校今天的各项成就时总免不了对他们充满怀念之情，他们的功绩是刻在我校建校史上没字的丰碑，而永远为人们所赞颂。

1990.11.14写

1990.12.2修改

七十年来我学习和工作情况的回忆

赵传云

我于1920年1月考入北京铁路管理学校，名列第一。入学后，因家境清贫，得到了原籍常熟县教育局的助学金每年100元。学校专业课多，基础课很少，教材多用英文讲义，教师全系兼职。三年毕业，成绩仍居榜首，当时校名已改为北京交通大学。1923年2月被分配到甬从日本人手中接管的胶济铁路坊子车务段实习，半年后被派为替班站长，从事实际操作。又半年，北洋政府交通部派遣北京、上海、唐山三校的优秀毕业生共十三人赴美国留学，我是其中一名。1924年2月入美国伊利诺伊大学铁路管理科学习。在学习过程中，除铁路管理课程外，我着重选读了经济理论和会计两类课程。一年半后已满足了本科学习要求，取得学士学位，并参加了学校举办的毕业成绩优秀的荣誉大会。毕业后继续学习一年，得硕士学位，于1926年夏归国。

我归国后被派在交通部路政司工作，职称为“留部办事”。因工作不多，遂在几个私立大学兼课，如铁路大学、中国大学、民国大学等等。1927年，继校友杨汝梅博士之后，在母校讲授三个班的会计和簿记课，为时一年。1928年交通部迁南京，我改就东北交通大学教授兼铁路管理系主任。此校设在锦州，刚创办一年。校长张学良未到校办事，由副校长主持校务。他完全外行，一切有关教学事项委托我全权处理，所以后来又派我兼任教务长。1931年九一八事变爆发，日本侵略军占领沈阳后继续南下，我遂组织全体师生，撤到北京。当时学生已有二百多人，亟待安置，因主事的副校长匿不露面，我遂多方接洽，结果将学生并入由沈阳迁来的东北大学，所有教师则自寻出路。

1932年我就任湖南大学教授兼经济系主任，主要讲授会计课，课余之暇，编写了一本《铁路管理学》于1934年由商务印书馆出版，列入大学丛书。

1935年，我应校友金士宣博士之邀，脱离湖南大学，就任津浦铁路局车务处营业课长。半年后调任铁道部业务司营业科长。此后我担任此职八年未变。在铁路营业方面，当时有两件大事待办：一是修订已经陈旧的客货运输规章并督促各铁路制订或修订细则；这在抗战以前已经完成；二是改进货物分等及运价。货等由六等改分十等已于抗战前完成。划一各铁路运价则拖延到1941年才完成。当时正在抗战，虽然大部分铁路已沦陷，但已经打下了划一铁路运价的基础。

1943年我被调充黔桂铁路车务处长，此路是抗战期间新筑，当时已由广西柳州修到贵州都匀，坡度大，沿线无煤矿，所需燃料须至湖南衡阳购运，因此办理此路运输，困难重重。1944年，日本侵略军沿粤汉、湘桂、黔桂三线进攻，国民党军队不战而退，三线员工和沿线难民及物资撤退的车辆聚集在黔桂沿线各站，加以黔桂存煤有限，所以疏运极为困难，而负责行车的副处长兼调度所主任张某未经准许即率领全所人员拆毁设备弃职而逃，以致情况益加严重。为了避免各车站和机务段员工未奉命令擅自撤退，我与机务处副处长郎钟铤决定沿线步行殿后，仅当日军已到后一车站，我们才率领前站员工撤退，因此，车机两处员工能有秩序

地后退，直至存煤及枕木烧尽为止。日军进至独山站外四公里处即行退去。

1945年9月，抗战胜利，我奉命随交通部平津区特派员石志仁赴北平接收铁路，接收后任平津区铁路管理局主任秘书。1947年奉调至南京交通部路政司任帮办，协助司长处理各铁路营业和运输事务。1949年初，我随部撤至上海，部中大员们纷纷转移至广州，我断然留在上海，等待解放。

上海解放不久，我即收到母校来电，邀我回校任教，我乃于六月底乘首次京沪直达通车来京，学校派我任教授兼教务长，七月初到校工作。当时学校有四个系，每系有四个年级学生，而专任教师只有12人，铁道部指示九月一日开课。为时不到两个月，要延聘足够教师开课，实非易事。经我多方联系，刘焯晶院长与金士宜教授也协助罗致，终于聘到数十位教师，于九月一日如期开课，我自己也担任了旅客运输与货物运输两门课的教学工作。次年这两门课已另聘到教师，我即改授铁路运价和铁路统计两课。

我自到校以后，即开始学习政治，对马列主义和毛泽东思想逐渐有所领会，通过听报告，参加小组学习及利用空余零星时间的自学，逐渐有所进步。历次政治运动尤给了我不少促进的力量，使我认识到人要为什么活着，应为谁服务，国家、人民与自己哪个应放在第一位。我的政治学习至今未断，今后仍要学下去。

1951年新院长朱劭天到校，告诉我：铁道部指示开设商务系，本年先招二年与三年专修科各一班，九月一日开课，以后再招本科生，嘱我即速筹办并担任系主任。当时全国统一招生考试已过，只得在北京天津两地招生。我对办商务系毫无经验，既无教师，又无教学计划。只得先由运输系拨调几名教师，再由运输系毕业生中择优留校，由商务系自行培养。恰在此时，我校派在苏联留学的教师闻讯寄来一份苏联商务系的教学计划。经译为中文后，发现四年课程多达三十余门，而且有若干课程在我国向未开过，如冷藏运输、运输成本、技术定额、商品学等。后经参考苏联教学计划，按照我国需要，自行拟订了一份商务系教学计划，以前未有的课程，指定教师积极准备。我校在苏留学的教师此时又寄来一本《铁路运输成本的计算与分析》，适我和刘金泉教授都参加过我校于1953年暑假为教师举办的俄语突击学习班，我们二人在俄文讲师康汝梅的协助下翻译为中文，我和刘遂以此为基础合作编写了适合我国的教材《铁路运输成本的计算与分析》。开课后，我为商务系讲，刘为车务和经济两系讲。以后我又翻译了一本苏联米哈里切夫著的《铁路运输成本》，以供教学参考，未出版（稿存经济系资料室）。1956年，遵铁道部指示，商务系与车务系合并为运输系，学生为运输系商务专业，教师则分到运输及经济两系，我被派为运输系第二系主任。1956年我参加了民主同盟。

逾数月，学校改派我为经济系主任。1956年夏，苏联专家季米特列夫到校为经济系教师讲授运输经济学，并指导一个由十名教师组成的研究生班，系为每名研究生配备一名教授或副教授协助专家指导，我担任协助指导林鸿禧。我与杜度教授合作翻译了一本美国出版的《铁道运输经济学》，未出版（稿存经济系资料室）。1961年，运输、经济、材料三系合并为大运输系，我改任系研究室主任。研究室包括三系的老年教师十余人，分别自选研究课题。我研究中国铁路史，着重于运价的沿革。1962年11月完成一长篇论文《我国铁路解放以前货物运价制度的变迁》（约75,000字）。由我校印单行本发表。1962年10月运、经、材三系又分开，我回任经济系主任，并指导硕士研究生刘建国一名。

1969年我随系赴焦枝线参加筑路劳动。翌年，任务完毕即将回校之前，军宣队主持人宣

布经济、材料两系停办。除教授、副教授及少数为坦赞留学生讲课以外，其余教师都分派各铁路局工作，就地起程前往。我和另几人被分在机械系工作。

在机械系工作期间，我与同去二人整理并扩充了机械系资料室。我参加编写了为坦赞留学生专用的《汉英铁路计划财务词汇》，由本校印发。此后，又与我校六教授合编了《英汉铁路词典》（75,000余条），1977年铁道出版社印行。文革前由路史组编写的《中国铁路简史》一稿，学校认为未臻完善，指定由金士宣、宗之龙和我共同修改整理，完成后由我校学报全文发表。

1979年，铁道部指示：经济、材料两系应即恢复招生，代理党委书记李德仁亲到机械系找我，要我仍回经济系主任原职。我当时已79岁，早已应该退休，而且深知经济系的师资队伍已呈支离破碎状况，在1970年大部分教师被派到各铁路局及其他单位，已近十年，不易调回。但又想到党的需要应绝对服从，不应将困难留给他人，遂决定接受任务。回系后，会同代理党总支书记么培基多方联系，调回了部分教师，仍有数人迄今仍未回系。1980年，我已80，体力日衰，遂向校领导辞去了系主任职务。后奉铁道部令派为经济系顾问。

当时学校已开始办理教师晋级，晋级的前提条件须考外语及格。我系教师经过十年动乱，外语多已生疏，系要我为中青年教师开班讲授专业英语。这个班办了两年半才结束。我同时指导了一名硕士研究生荣朝和。在这几年里，铁道部举行了五次运价会议，都邀我参加。1984年10日，我光荣地被批准为中国共产党党员，这给了我无穷的力量。我虽年迈，更要发挥余热，为铁道教育事业多尽一份力量。我翻译了美国洛克林教授著的《运输经济学》

（75万字），由长沙铁道学院于1985年12月出版。又因我国实行开放政策以来，与西方国家合资经营的企业愈来愈多，教师和学生应对西方会计有所了解，遂又翻译了美国大学课本，史密斯、凯斯和史梯文斯三教授合著的《会计原理》（约60万字），尚未出版。我于1987年11月奉准退休。退休后，又与博士研究生荣朝和合译了美国桑普森、法雷斯、夏克三教授合著的《运输经济—实践、理论与政策》（约40万字），由经济管理出版社于1989年9月出版。我在商经两系期间，还写了论文若干篇，兹不列举。

解放后，我在母校工作四十一年，虽有微末的贡献，但完全是依靠党的领导和信任。我是旧社会过来的知识分子，得到党的团结改造，委以重任，使我感佩无既。我将继续发挥余热，为母校的发展与提高添砖添瓦。

工农速成中学的前前后后

李孝友

新中国建立后，随着国家经济建设的恢复和发展，需要大量建设干部和技术人才，尤其需要具有高度政治觉悟和一定文化科学知识的工农干部，作为建设新中国的骨干力量。但在过去长期战争环境中，工农干部和产业工人很少有受系统的文化教育的机会，他们的文化程度一般较低，进一步提高政治理论和科学技术水平受到限制。因此，有计划、有步骤地提高工农干部和工农青年的文化水平，培养他们成为知识分子，适应各项建设事业的需要，就成为当时党和政府的一项迫切的政治任务。

一九四九年十二月，教育部召开第一次全国教育会议，提出“学校要为工农子女和工农青年开门。”要“创办人民大学、工农速成中学，培养建设人才。”一九五〇年九月二十日至二十九日，教育部、中华全国总工会在北京联合召开第一次全国工农教育会议。九月二十七日，中央人民政府主席毛泽东和副主席朱德、李济深来到会场和与会者见面，副主席朱德、李济深，政务院副总理董必武、郭沫若、黄炎培，全国总工会副主席李立三在会上讲了话。会议指出：“加强工农教育是巩固和发展人民民主专政，建立强大的国防和强大的经济力量的必要条件；没有工农文化教育的普及和提高，也就没有文化建设的高潮”。教育部根据一九五〇年十二月政务院（以周恩来总理名义）发出的《关于举办工农速成中学和工农干部文化补习学校的指示》的精神，于一九五一年二月发布了《工农速成中学暂行实施办法》等文件。

随后，铁道部成立干部学校，在我校南门内马路以西修建宿舍，一九五三年，因北京、哈尔滨两个铁道学院合并，“干校”将已建成（如第三、第四教室）和在建（如大礼堂）的校舍等全部拨给我校，在北太平庄修建新校舍。（到现在，如果注意一下，可以看出，办公楼西侧的一部分楼底瓦色与其余部分不一样，楼下走廊西部有一个门框构筑物，这西面的一部分，就是当年由“干校”接建，作为校部办公室的。）“干校”以后改为铁道部党校。

一九五一年十一月十九日，教育部发出《关于工农速成中学附设于高等学校的决定》，要求自一九五三年起，工农速成中学应有计划、有步骤地附设于各类高等学校，作为高等学校预备学校，学生毕业后，一般即直接升入本高等学校继续深造。一九五一年十一月二十日至二十九日，教育部召开全国工农速成中学工作会议，会议讨论了工农速成中学的方针、任务，认为工农速成中学是在较短时间内培养工农干部和产业工人升入高等学校的一种预备学校，它不仅是为了满足工农干部和产业工人对文化的要求，而且是为了适应国家建设的需要，为国家培养各种建设人才。

一九五二年铁道部在哈尔滨铁道学院设立了预备班，学制二年，一九五三年北京、哈尔滨两铁道学院合并，该班随之迁京，一九五四年毕业，计170人，其中如李新民、陈宝田等许多人即升入我校本科学习。

一九五三年，铁道部决定在我校建立工农速成中学，校名定为：北京铁道学院附设工农

速成中学。当年招生200人。一九五四年又招收学生200人。这些学生中有全国闻名的劳动模范和当选为全国人民代表大会代表的李锡奎、杨茂林、孙孝菊、郑锡坤（后转入唐山铁道学院）等。

一九五三年七月二十七日朝鲜停战协定签字后，铁道部决定选调一批抗美援朝铁路员工入学深造。入我校学习的计42人。他们是在朝鲜时被选定的，一九五四年元月中旬自朝鲜回国，渡过一个春节，稍事休整，于三月初即来北京报到入学。他们中的王禹、李国珩、刘福泽等数人，原有文化基础较好，不久即被编入工农速成中学1953级学习。其余的人入校后经短期的文化补习，暑假后编为工农速成中学1954级一班。因为这一班的学员都是在朝鲜战场上立过二等以上战功的，所以大家都把这一班称作“功臣班”，虽然以后外班的李锡奎等十余人转入了该班，大家仍这样称呼她。

根据一九五四年七月铁道部《关于创办干部学习班的决定》，我校于同年十月举办了第一期干部学习班，接收铁路局、处级工农干部来校学习，先补习数、理、化基础理论，后学习铁路生产业务知识。在开学典礼上铁道部滕代远部长到会讲了话。关于这一期的情况，本刊第4期丁农同志的文章曾作过介绍。至一九六三年，我校先后举办了五期干部学习班。关于这方面史料，我们将另行搜集整理。

一九五五年五月，在北京召开的全国文化教育工作会议，决定工农速成中学从本年起停止招生，并指出：用函授或举办夜大学等办法的吸收工矿干部、技术人员和熟练工人进行在职学习，是一项极重要的培养干部的方法。随后，我校即筹办函授教育，一九六〇年，开始面向铁路系统及部分路外单位招生。这方面的史料，我们也将另行搜集整理。

一九五七年二月高等教育部、教育部联合发出通知，同意清华大学、北京工业学院、北京铁道学院关于附设工农速成中学的优秀毕业生可以免试升入本院学习的意见。当年，有37名工农速成中学优秀毕业生升入我校学习。

一九五八年，我校工农速成中学招收的两届学员（包括“功臣班”），全部毕业，总人数约460人。这些学员在校期间，不仅学习刻苦努力，生活勤俭朴素，在学校各项活动中，都起到了积极作用。而且有的还被选入了校党委、团委、学生会。

一九八五年六月铁道部决定在北京、唐山铁道学院设置铁路工人预科。七月，工农速成中学撤消成立预科办公室。当年经过考试录取学生一班45名。该班招生对象和入学条件是：工农家庭出身，参加工农业生产劳动三年以上的劳动模范；三年以上年龄的战斗英雄；由工人提升的车间主任、工段长以上的干部；工农家庭出身参加革命工作五年以上的科级以上干部；在全国解放前参加革命工作的科级以上干部，凡具有上述条件之一，政治进步，身体健康，年龄在35周岁以下，并具有初中毕业或相当于初中毕业文化程度的，不分性别、民族均可报考，由铁道学院统一命题、评卷录取。该班于一九五八年十月初开学，一九五九年八月结束，毕业学生43名（其中中共党员40名，团员3名），有41名升入大学本科继续学习。

据一九五四年统计，全国共建立工农速成中学87所，累计招生64,700余名，毕业后大都升入了高等学校。对此，有人评价说：“举办工农速成中学，在我国教育史上，谱写了新的篇章，为工农干部接受高等教育，轮训干部，对成人进行文化教育，走出了一条可供借鉴的道路。”我们学校在这一过程中，只是按照党和政府的战略布署，尽了一份应尽的职责，做了一定的工作。今天，我们学校已经建立了包括干部培训部、函授部、夜大学的成人教育学院，无论在培养学生的数量上和质量上，都有了飞跃的发展和提高，正在谱写着新的史页。

附记：一九五七年，按照党的第八次代表大会提出的“积极地发展高级中学和初级中学”的精神，我校与北京市和海淀区商定，从工农速成中学抽调干部、教师，在学校西边的大柳树，为地方建立一所普通中学——北京市一〇五中学。一九五九年七月，教育部在有关通知中指出“由北京、上海、武汉、西安四市的个别高等学校在本市选一所中学作为附属中学，进行试点。”一九六〇年二月，经北京市批准，我校增派干部、教师，将一〇五中改为北京铁道学院附属中学。一九六一年，铁道附中在皂君庙购置土地修建校舍，一九六四年铁道附中迁入新校址，一〇五中在原校址复校，重新招生。“文革”中，铁道附中脱离我校建制，归海淀区领导。

北方交大办过的一件大好事

铁道部运输局离休干部 张鸿逵

一九五〇年，美帝国主义的反动头目总统罗斯福、国务卿杜勒斯等人，伙同由美国豢养一手扶殖起来的南朝鲜头子李承晚，无理悍然向朝鲜民主主义人民共和国发动疯狂的侵略战争，凭着他们的军事优势，进行灭绝人性的狂轰乱炸，肆无忌惮的任意破坏和烧杀掠夺，不仅给朝鲜民主主义共和国造成了巨大灾难和损失，还把其侵略矛头一直指向我国的东北。曾饱受日本军国主义侵略压迫之苦的中国人民，对于帝国主义者的侵略罪行，早已恨之入骨。现在眼看美帝国主义者又把侵略战火烧到中朝国境的鸭绿江畔，从旧社会枷锁中解放出来刚步入新社会的中国人民，旧恨新仇涌上心头，对美帝的暴行无不义愤填膺。在党中央领导的英明决策下，组成了中国人民志愿军，在国际主义的旗帜下，踊跃赴朝参战，协同朝鲜民主主义人民共和国抵抗帝国主义的侵略，执行抗美援朝的神圣任务。新中国的铁路员工当仁不让，更是抗敌心切，大批大批人员纷纷报名加入中国人民志愿军赴朝参战，和朝鲜铁路员工同志一道，担负起朝鲜铁路的军事运输任务，在朝鲜战场的铁路线上与美帝侵略者展开殊死的搏斗。

到一九五三年，美帝国主义侵略者战败认输，被迫签定了停战协定，中国援朝的铁路人员是中国人民志愿军的一个组成部分（八九七部队），也随同志愿军分期分批陆续凯旋回国。

领导上考虑到，参加抗美援朝的铁路职工，在政治素质上经过战火的考验，但抗美援朝占去了他们三年多的大好学习时间，失掉了一段学习的大好时机，这是他们蒙受的损失，应当创造条件，给以重新学习的机会。当时北方交大的前身北京铁道学院的各级领导同志们，欣然响应号召，承担起这项意义深远的光荣任务，在附设工农速成中学中特意成立了功臣班，专门给抗美援朝回国的一些立过二等以上战功的铁路职工创造了良好的学习和生活条件，补上了他们失掉的学习机会，为全国铁路培训了优秀建设人才。学校办了这件大好事，深受赞颂，也是一页芬芳光荣的校史。

现已离休的曾在北方交大工作的韩德贵、刘永年和在铁道部机关工作的乔佩兰等同志都曾当年那个功臣班的学员。相信当年曾在北方交大这个班学习过的学员们，抚今追昔，回忆往事，必会对培养自己的北方交大母校满怀感激之情。

北方交大风格高助人为乐

铁道部运输局离休干部 张鸿逵

在五十年代，中央提出钢铁元帅升帐，要铁路当好它的先行官，做好为钢铁生产所需的全面运输任务。生产钢铁需要有大量的铁矿石和煤炭，运送这些物资的巨大运量，不仅是铁路的一副重担，同时也是煤矿、钢厂和矿山他们内部的繁重工作，为了保证顺利完成这项繁重的运输任务，上述有关的大小部门都感到压力很大。尤其煤矿和钢厂都为缺少运输的内行人才而犯愁。缺乏组织运输的科学知识和技术，虽然满腔热忱想把工作干好，而由于有上述缺欠，力不从心，使工作不时陷入被动。因而迫切希望能突破运输难关。所以如何能尽快解决好运输的内行人才问题，就明确的摆到议事日程上来了。对此，煤炭和冶金两部殷切希望铁道部能大搞协作，助他们一臂之力，替他们培训出一批运输的内行人才，以加强他们本身及与铁路相关的运输工作，来确保钢铁的生产任务。

当时，社会上整体观念和协作之风盛行，铁路的领导上认为应该满足煤炭、冶金两部的希望，愿为他们代培他们所需要的运输内行人才，认为这样办了之后，他们搞好了他们本身的运输工作，对于与铁路运输的互相配合上也是有利的。

因此，当时北方交大的前身北京铁道学院就顺应那时的时代潮流，遵从部领导的意图，充分发扬了整体观念和大协作精神，为煤炭和冶金两种所属的重要煤矿和钢厂，开办了厂矿运输讲习班，学员是由煤矿和钢厂的运输单位抽调上来有些文化基础的青年人，共有几十位学员。选送学员的单位有京西、大同、西山、阳泉、平顶山、鹤壁、焦作、萍乡、淮南、淮北、淄博、枣庄、峰峰、开滦、阜新、抚顺、鹤岗、鸡西等大的煤矿和鞍山、抚顺、石景山、包头、武汉、太原、马鞍山等大的钢厂。学习了一年，学到了运输的主要知识和技术，这样，给这些单位培训出一批运输工作上的有用人才。从而给他们打下了运输工作的有力基础。也密切了路矿和路厂之间的运输工作的协调联系，理顺了工作，双方都受益良多。斯乃北京铁道学院之功劳也。

当时，在煤炭、冶金两系统中，有口皆碑，齐声赞誉，十分感激北京铁道学院的大力支持和帮助。这也是北方交大校史上很有价值可贵的一页。

回忆六十年代在密云的一次实习

建63级校友 乔贵

我是1963年考入我校建筑系的。经过1962年贯彻“调整、巩固、充实、提高”方针，缩减了招生人数，使建筑系本来较强的师资队伍更显得人才济济、阵容雄壮。当时的系党总支书记是吴绵先老师，系主任是张季勤教授。入学的第一、二年，即六三、六四年，校、系狠抓德、智、体全面发展，尤其十分重视教学质量，这两年给我们打下了良好的理论基础。从六四年起，校、系抓“教学改革”，“理论实际相结合”，在技术基础课的教学中，采取了一系列深入实际的尝试。例如地质课的不少课时移到野外，结构设计原理去丰台桥梁厂，测量课多次结合实际教学。给我留下最深刻印象的是1965年7月在京郊密云的一次实习。

这是一次测量教学的综合实习。出发前，系党政领导给予足够的关怀与重视，当时的班主任廖贤明老师（现副教授）及党小组、团支部在班上进行了发动，建立了党、团例会制和每遇事碰头制（当时我是团支委，参加了每次研讨）。在同学中主要进行了明确实习任务的教育；象战士爱护武器一样爱护仪器、教学设施的教育；进行了尊师爱生、团结协作的教育。出发前进行了分组，同学们根据体力强弱进行了分组，明确了各组负责教学与生活的同学，测量教研组的教授、老师们全力以赴，几乎全部出动。朱成磷教授、张庆珩老师（现教授）、王凤仪老师等为这次实习做了充分的准备，例如：准备仪器、仪表、花杆标尺、帐篷、教学安排、事先现场勘察等等。系办公室及有关老师也为此进行了密切的配合，做了大量的工作。这些为胜利完成实习任务提供了保证。

临出发前，将携带的实习用仪器、设施按岗位责任分发给各位同学负责，贵重设备如高档经纬仪、股钢基线尺等交给了身体较强壮、责任心较强的同学携带，并安排了协助他的副手，以防万一，确保国家财产、教学设施安全运达目的地。

到达京郊密云实习目的地之后，大家不顾旅途疲劳开始建“营地”。在老师指导下，从来没有支过帐篷的同学们齐心协力，经过一场挥汗奋战，将二顶帐篷牢牢固定在密云山脚下，开始了历时近一个月的实习。这次的实习内容主要有：三角网测量；基线测量及基线网平差计算，张庄—李庄5 km线路的实际勘察测量，绘制地形图、剖面图等。

密云的七月，骄阳似火，师生顶烈日，战高温一丝不苟地进行着三角网测量。在坎坷不平的山坡上架稳平板仪，同学们将伞遮严仪器，以免受烈日曝晒降低精度，宁可自己挨日晒。在测水平与丈量长度中，同学们在崎岖的山坡扛着花杆、标尺跑上跑下，老教师朱成磷教授和其他老师虽然年龄大，但和青年人一样奔跑、一样吃苦，毫不示弱。每日回到“营地”，老师们还要组织整理纪录、完成内业作业，布置明天任务。组织得十分谨严。

在进行基线测量时，老师们讲了它的精度在桥隧工程实际中的重要意义，要我们充分认识和重视这项工作。许多教悔至今萦绕耳边。在这段工作中，我系钟桂彤老教授亲自从校内赶到现场，众多老师几乎手把手教，教学之严细、耐心、认真的程度使我们在今天的工作中铭记不忘，也培养了我们终身树立谨严的工作作风。在基线网平差计算与公里线路测量作图的

内业中，老师们细致入微，指出每个不妥的细小之处，对每个同学的计算书、图纸、说明书一一进行认真批改。最终使我们“真刀真枪”地以优良的成绩完成了这次实习任务。

繁重的教学任务之余，组织了有意义的活动：促膝谈心的生活会，聆听老师谈现场工程实践事例，震耳欲聋的炸雷暴雨之中的相互帮助，人人动手包饺子改善生活……一幕幕甜蜜的回忆与这次成功的实习使每位同学增长的才干在毕业离开母校后的二十多年的岁月中始终并存。

每每回忆起母校，回忆起可敬的师长们，感激之情、崇敬之意油然而生。虽然毕业后我因某些困难而调离出“路”，但是母校、铁路、老师，他们教导我的本领、给予我的力量，不论在什么岗位都在我们心中留下深印刻的象！这次写出的密云实习只不过是母校生活学习诸多事件中的一件。

《平越怀旧》的补充

齐天锡

《校史资料选辑》第9期刊登了林秉芎同学的《平越怀旧》，使我回忆起抗日战争年代的贵州平越，捧读之余，想做些补充。

林同学谈到1943班的同学时说“……二是中途插班的同学，也有两种，（一）是台儿庄抗日杀敌英雄保送入学的，如齐天锡同学便是穿着光荣战利品日本军大衣到校的……”。其实，这完全是误会。

1939年我从河北到贵州平越，交通不便。路上耽搁了近两个月，到11月上旬才到校，当年开学虽晚，已上课三周多了，这恐怕是造成“中途插班”印象的来源。

我确实是参加过有名的“台儿庄战役”，但不是抗日杀敌英雄，而是守台儿庄的31师186团的文书上士，在战场上战友送给我一件日本军大衣，后来，我脱离部队到河南国立一中继续读书，1939年夏，在河南镇平参加全国大学统一招生被录取，并没有什么人保送我入学。

我和林秉芎同学同班，为什么会产生这样的误会？当时同学间没有什么集体活动，加上语言障碍，一般是和同乡或生活习俗相近的来往，怎样入学，也就是凭什么获得学籍，是一个敏感的问题，因为同学中有留级的，有试读的，有保送来的，除非是很要好的朋友不谈这个问题，尤其是保送来的同学，他们对好朋友也不肯说，因此，询问一个同学是怎样来的，被认为是一种盘查个人隐私，或者是瞧不起人家。所以同学中究竟谁是保送来的，谁也不愿意冒着得罪人的风险去搞这些与己无关的事，弄不好还要引火烧身，因为同学中存在着这样隔膜，产生误会是一必然的。

林秉芎同学谈到1942年复院中被开除的张锡宪是矿冶系学生是错的，矿冶系被开除的同学是王兆春，管理系被开除的是张锡宪。

也谈《1941—1942年复院始末》

(兼答齐天锡、林秉芴校友)

邵子芬

1941—1942年的复院活动，已经过去了半个世纪。当时全校停课时间持续了两个多月。参加的人数包括管理系与矿冶系两系的全体同学。院外校友也纷纷奔走支持。我亲身参加了那次活动。这对我来说印象是非常深刻的。兹就齐、林两位校友提出的质询，尽我所知写些回忆，然年深日久，容或存误，但本知无不言、言无不尽之意。就正于读者，使历史接近于真实。

抗日战争后的1938年1月间，北平铁道管理学院的复校工作，经张冲校友（其事迹见《校史资料选辑》第6期）及王芳荃教授努力奔走，平院始获准作为一个系暂时合并 in 湖南湘潭唐山工程学院复课，是为两院合并之始。

后来唐院因受长沙大火的影响，于11月开始撤离杨家滩，先步行至桂林，学校驻地不幸又遭敌机轰炸，同学损失颇大。经过长途跋涉，全校转辗到贵州平越复课。

管理系在唐院复课后，很少受到学校的关怀，全体师生总共不过百余人，始终有寄人篱下之感。我于1940年入校，管理系老同学举行迎新会演出多幕剧《寄生草》讽喻平院寄生唐院之感。这使管理系新生受到极大的影响。

在1941年11月间茅以升院长将赴滇缅路兼职，宣布成立院务委员会。在院长公出期间由院委会行使职权。院委会的组成名单为罗忠忱、伍镜湖、黄寿恒、李斐英、朱泰信及顾宜荪等六人，内中既无管理系教授，也无矿冶系教授。这是一张不太高明的组成成员名单，完全由土木系一手独揽，昭然若揭。因此管矿两系同学群情激昂，反映强烈。两系同学自然而然地形成了联合战线。

于是两系同学列队到院委会委员朱泰信住宅，要求他在教育部未批准院委会前，请勿单独到院委会办公。因为发生争执，个别学生年少气盛，抑制不住自己的感情，卒至发生殴打事件。事情发生后，学校当局宣布停课，听候教育部处理。复院活动掀起了高潮。

先时，平院校友会希望恢复院名，经前述之张冲校友为顾及两院历史，通过教育部设法获准将国立交通大学唐山工程学院，更名为国立交通大学唐山工程学院北平铁道管理学院（即两院名称并列）。部令到达学校后，土木系教授强烈反对，拒不执行。后来在管矿两系同学的压力下，于某日晚11时许学校不得不将部令张贴公布。当时平越无电灯，同学们燃点镁条发光照明摄影下来，作为将来的证佐。

学校当局于翌日清晨，将原布告覆盖，兹声明该布告系在学生的压力下张贴，宣告无效。因此国立交通大学唐院平院并列的校名，因土木系教授的反对而流产，始终未启用过一次。

事件发生后，1941年12月间，教育部派专员邵鹤亭（系中央大学师范学院院长）到校处理。旋经邵专员与茅院长召集各方代表多次磋商解决办法。其详细经过已见齐天锡校友在第