

100217

北方交通大学

校史资料选辑

合订本

1—9

目 录

校史资料选辑

(内部刊物)

第 一 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

1987年元月

发 刊 词

.....陈策生 (1)

回忆我在京院学习三年的过程

.....金士宣 (2)

北京铁道学院的历史概况

.....刘炽晶 (4)

院史资料片段

.....赵传云 (10)

北京铁道学院简史

.....王芳荃 (12)

护校运动的回忆

.....陈永善 (15)

抗战胜利后北方交大(铁道学院)进步学生

运动的一些情况

.....马 许 (16)

北京铁道学院历史资料

.....茅广祯 (19)

铁路管理传习所是怎样产生的

.....罗文俊 (21)

叶恭绰把部属四校改组为交通大学

.....罗文俊 (23)

五月二日不是学校的生日——校庆日的由来

需要探求

.....校史编写组 (28)

北方交通大学解放前校名变动情况

.....校史编写组 (29)

1921年交通大学北京学校成立以来派送欧美

学习的毕业生名单

.....金士宣 (30)

编 后 话

.....本 刊 (31)

发 刊 词

陈 策 生

北方交通大学于一九〇九年九月十日(宣统元年七月二十六日)建校,到今年已经七十七周年了。在解放前的四十年中,学校经历了满清、北洋军阀、国民党政府三个统治时期。尽管学校校名几经变动,但北方交大和上海交大、唐山交大一起,向以培养工业、交通运输高级技术、管理人才的著名学府享誉国内外。不仅如此,三所交通大学在推翻帝国主义、封建势力和买办资产阶级统治的斗争中都有着爱国爱校、追求真理的光荣革命传统,同时还培育出了不少著名的革命先贤和爱国专家。

全国解放之后,学校的性质已经有了根本改变。三十七年来,北方交大虽然经历了一些曲折,但总的来说,学校各个方面都已有了长足的发展。今天的北方交大,已由解放初的主要是培养铁路管理人才的单科性大学发展成为以弱电和管理为特色的理、工、管相结合的多科性铁路重点大学。现在学校已拥有两千二百多名教职工(其中教师一千一百多名,包括教授、副教授320多名)、四千名在校学生的规模(其中研究生六百七十名)。再过两年,到一九八九年,北方交大即将迎来诞辰八十周年。现在这个时候,我们对学校七十七年来所走过的历程,特别是一九四九年以前的校史,作一历史回顾,不仅很有必要,而且是件很有价值的事情。

编纂校史的价值和必要性,首先在于以历史唯物主义观点,正确地记述和评价作为理工科大学的高等学府——北方交大在各个历史时期对人民革命事业究竟起了哪些作用,作过哪些贡献,以便教育后人更好地继承和发扬先辈们爱国爱校、追求真理的光荣革命传统。

编纂校史的价值和必要性,其次还在于在我国旧社会里,由中国人自己举办的,设备、师资等各方面条件比较好的理工科大学,只有很少几所。至于专门培养高级管理人才的大学——象交通大学这样的著名学府就更是屈指可数的了。回顾和总结在当时那样比较困难的历史条件下先辈们艰苦创业的办学历程和经验,对激励我们奋发图强、艰苦创业、立志改革,开拓前进的革命精神,以加快学校的建设步伐,更好地办好北方交大是具有深远意义的。

编纂校史的价值和必要性,第三还在于七十七年来,北方交大由于先辈们的辛勤劳动和坚韧不拔的求索,已经形成了自己的办学传统和特色,通过校史的编纂可以比较客观地总结办学的历史经验和教训,使学校今后能沿着正确的方向健康地发展,为国家培养出更多的高质量的四化建设人才,更好地为社会主义现代化建设服务。

当然编纂校史的价值和必要性,远远不止以上几个方面。诸如我校曾培育出不少为人民革命和国家建设事业作出卓越成绩的人才,也曾造就了不少学有造诣的学者、教授,他们治学成才的道路和经验等等,都是值得很好总结并在校史中给予其应有的位置的。

为了能更广泛地搜集有关校史的历史资料和听取广大校友关于校史编纂方面的意见,从现在起,我们将陆续编辑出版《校史资料选辑》,欢迎我校广大校友,特别是解放前和解放初的老校友、老学长们(包括留在我校工作过的所有教职工同志们),能为这一有意义的工作撰写和提供宝贵的校史资料(包括有关校史的文献、图片、档案等各种资料)并提出积极的意见和建议,以便能尽快地更好地编纂出一本较完整的校史,迎接我校建校八十周年!

回忆我在京院学习三年的过程

金 士 宣

我是在1919年7月“五·四”学生爱国反帝运动的高潮中，抱着铁路救国的思想从杭州来到北京考入交通部铁路管理学校的，而且因为修业期间只有三年，毕业后就可派在铁路工作，这样，我的祖父和父亲才允许我升学的。考试课程除英汉论文各一篇外，数学、物理、地理三门都是用英文考的。我名列第二，免缴学费。

当时校长是沈琪^①，他和他的前任俞人凤都是北洋武备学堂铁路工程班毕业生^②，在德国教官教授下学习铁路工程和铁路行车，他们都曾任新线工程师、总工程师并主持铁路行政工作，在理论和经验上具有一定的水平。沈校长对人醇厚、严肃，对教学工作极肯负责。当时我们三年学习的功课，大体如下：

（一）基础课：高等数学（朱），力学（韦以黻），电工原理（钟锷）；

（二）技术基础课：测量学（孙茂如），铁路工程学（金涛），机车学及车辆学（尤乙照），电报学（欧阳）。

（三）专业课：铁路运输（徐墀、黄振声），铁路行车（鲍锡藩），会计学（林襟宇）铁路会计（李懋勋），审计（林襟宇），铁路统计（张竞立）。

以上各位教师多半是交通部铁路技术标准委员会及路政司的技正、技士、科长等兼任，他们都是英、美、日留学生，在铁路工作有年，具有一定的理论和实际的水平，而且多半是由于沈校长担任交通部技监及技术标准委员会主任委员的关系聘请而来，应该说在当时的情况下，学校领导人和教师都是适当的人选，也可以说比一般大学的教师阵容毫无逊色。

除上列课程外，还有两种外国语（英、日或英、俄），国文、铁路历史（关庚麟）、法学概论等课程。

当时学生上下午都到学校上课，每日六小时，每周三十六小时，功课繁重，考试严格，下课后都回校外公寓复习功课，学习空气非常紧张，学生彼此间竞争非常剧烈，其原因是名列前茅的可派送出国留学，毕业时分配工作，按成绩给予不同的待遇。当时教师多印发英文讲义，从英文教科书摘录出来，讲课时又补充部分教材。有些学生为了多读些教材起见，自购原文书阅读（当时在第一次大战后，银贵金贱，一元银元可兑换美元一元几角，因此书价低廉，主要教科书都可购到）。又当时学校图书虽极少，而交通部图书馆藏书不少，并陈列有各种公报，国内外运输会议记录，调查报告等，部校间只隔一门，不少学生课后就到该馆看书，以补课堂之不足。

除上课外，也有一些课间实习，去长辛店、南口、丰台等车站和工厂参观。在暑假里组织铁路参观团以资观摩。

我在学校学习三年使我感觉到,按照当时所学习的课程和内容,确实符合铁路运输工作干部的需要,而校长和教师对学生的关怀殷切和监督严格,学生自觉自愿地埋头读书,互相竞争,这都是当时其他北京各大学所不多见。

1921年6月交通总长叶恭绰热心交通教育,把北京、唐山、上海三个学校合并成立交通大学,把上海所设的铁路管理科归并北京,把唐山的机械科归并上海,把上海的土木科归并唐山,把北京邮电学校停止招生。该年北京学校招收铁路管理科大学部一班,预科二班,(许靖教授就是预科学生之一)共一百一十人,而投考人数超过一千人,当时新旧学生连同电信工程各班共有四百余人(仅次于当时北京大学学生人数),其中有上海转来本科二三四年级三班共约六十多人,新招本科一年级及预科新生连同原有丙、丁、戊、己、(丁双班)管理科学生应该说是我院新的发展开始。1922年5月,叶恭绰去职,上海迁来的管理科学生除四年级学生已经毕业外,其余二班都回上海。

新的交通总长是由北洋军阀吴佩孚派他的山东省蓬莱县电报局长高恩洪继任。高把交通大学撤销,改设唐山和上海两所交通大学,而把北京学校改名为唐山大学分校,并派山东同乡北京汇文学校校长邵恒濬为分校校长,立刻激发起北京学校全体学生的坚决反对,要求与唐沪两校同等对待,改名为北京交通大学。除推选楼兆念、汪振铎^③、谢庄敬^④等为代表质问高恩洪外,并发传单,在中山公园招待新闻记者,不达目的誓不罢休。到了12月,高恩洪被迫把京校改名为北京交通大学,另派一位山东同乡,清华留美哈佛大学毕业生张福运为校长。我在1923年1月领到张校长发给的北京交通大学毕业证书,8月由另一交通总长吴毓灵(直隶人)派赴美国学习了。因为美国宾夕法尼亚大学的约翰逊、范米脱、希伯纳三位运输教授所著的铁路运输原理、铁路客货运输和运价(上下两册)及毛列斯著的铁路管理学三书,我不仅已经熟读过,而且作为我编著的《铁路运输学》的主要参考书,因此,我能够持我的北京交通大学毕业文凭直接进入该校研究生院进修,次年就获得运输硕士学位,又三年已编写出版一本题为《美国铁路货车运用管理》专书而获得运输博士学位。

注:

- ① 他的独子沈恩涛是在1927年我校毕业生,后在美国宾夕法尼亚大学获得运输硕士。
- ② 天津北洋武备学堂是在1884年中法战争失败后,在1886年创办的,聘有德国教官,附设的铁路班也聘请德国教官布尔担任。
- ③ 解放后运输系毕业生汪乾庆的父亲。
- ④ 解放后任铁道部总务处副处长

北京铁道学院的历史概况

(解放前部分)

刘 焯 晶

一、引言

北京铁道学院自最早创立的铁路传习所起，到现在已经有了77年的历史。在这样漫长的岁月里，学校的名称，教学的制度以及人事上的变迁等等，随着国内政治形势的演变都发生了很大的变化。现在要想把这些变化用简单地叙述方法综括地描写出来，势必要掌握很多的材料，而且也需要经过一番很细致的分析与研究的工作，才能够归纳出一些比较恰当结论来。当然，这种要求绝不是我本身条件所能做得到的。因此，我仅就学校历史的一般概况，并有些地方参加少许的个人意见，就所能掌握的材料和个人经历把它写出来，供作进一步研究的参考。

以下我把学校的历史分为三个阶段来叙述，当然这种分法是近于武断，尤其是第一个阶段的时间那么长，而且所经历的过程又是那么复杂，照理应当详细地研究一下，不过由于这一阶段的材料特别少，个人也特别不熟悉，不得已就把它划入一个阶段里简单地叙述一下，这三个历史阶段就是：

1. 抗战以前（1909年到1937年）；
2. 抗战时期（1938年到1946年）；
3. 解放前夕（1946年到1949年）。

二、抗战以前学校的一般情况(1909~1937)

1. 学校名称及负责人变更系统表（见下页）
2. 学制演变的情况

从上列的系统表里可以清楚地看出：在这28年的历史过程中学校由非正规的传习所逐渐改变成为正规的大学，由短期或临时训练中级技术干部逐渐变成为培养高级铁路管理人才的学府，这是一个总的发展趋势。

在这种总的发展趋势下，学校在1920年以前为了配合当时中国兴办铁路亟需有一批技术人员的需要，邮传部遂创办了铁路管理传习所。学生在所内分为工程与管理两班，学习铁路的一些有关的业务知识并初步通晓外国语文。这种传习所所设立的工程与管理两班，甚至以后增设的邮电班，学期最长的为三年，最短的为六个月。这种技术教育充分反映了当时教育特点。

从1920年以后中国铁路教育起了一个大的转变，当时北洋政府交通部对于京沪唐三校的设置似乎有一个类似远景规划的措施，因之，除了把这三个学校在组织上合并成为一个统一的整体外，并按照大学的体制分为预科与本科两种，预科学生定为二年毕业，本科则规定为四年毕业，这样就把学校正式改名为交通大学。

1. 学校名称及负责人员变更系统表

| 主管机关 | 学校名称 | 何年更改 | 学校负责人名 |
|-----------------|----------|-------|-----------------------|
| 前清邮传部 | 铁路管理传习所 | 1909年 | 监督 李稷勋 |
| | 交通传习所 | 1910年 | |
| 北洋政府交通部 | 铁路管理学校 | 1916年 | 校长 陈策、陆梦熊、俞人凤、沈琪 |
| | 邮电学校 | | |
| 交通部交通大学总办事处 | 交通大学北京学校 | 1920年 | 主任与副主任 胡鸿猷、钟锷、雷光宗、贝寿同 |
| | 唐山大学分校 | 1922年 | 校长 邵恒濬 |
| | 北京交通大学 | 1923年 | 校长 张福运、朱我农、姚国楨、沈琪 |
| 南京政府铁道部交通大学上海本部 | 第三交通大学 | 1928年 | 校长 沈琪 |
| | 北平交通管理分院 | | |
| | 北平铁道管理学院 | 1932年 | 院长 史译宣、徐承燠 |

由于交通大学北京学校培养学生的主要目标是铁路管理的高级技术人才，因此遂把原设立的工程班并入唐山学校上课，邮电班即停止招生，但另外则附设了两班俄文专修班，为原中东铁路培植一批中级干部，此外大学本科又分成车务与财务两门，学生由预科升入本科四年级时即依照志愿任选一门进行学习。

3. 教学的情况

学校自1920年以后虽改为大学，但是从这时起到七七抗战的前夕止，17年中学校的校址并没有丝毫的扩充，教学的设备仅仅有个规模狭小的图书馆和一个与教学关系不大而且残缺不全的模型室，至于教师除少数人专任以外，其余均系兼任。因此，所谓上述的远景规划从头到尾一直就停留在学制的变更上。

至于在校学生人数每年平均约在250名左右，每年招生人数约为40名，原设两班俄文专修班的学生共计不到40名，毕业生人数由传习所起到抗战前夕止共计约有两千名。

学生在校学习4~6年无须交纳学宿等费，每到3、4年级或临近毕业之前可到铁路现场进行一次实习，毕业后一律由主管机关分派到各路服务，由于有这些优越的条件，在当时国内各大学普遍存在着学生毕业就失业的情况下，交大学生自然会感觉个人前途是光明的，也是有保障的。

三、抗战时期学校的一般情况（1938~1946）：

1. 学校名称及负责人变更系统表（见下页）

2. 1938年迁校的经过

当1937年七七抗战前夕，平津局势日趋紧张，华北各高等学校都相继向后方迁移之际，本校徐承燠院长（北宁铁路副局长兼），则早已离开平津不复返校，学校无人做迁移的计

学校名称及负责人变更系统表

| 主管机关 | 学校名称 | 何年更改 | 学校负责人名 |
|------|----------------------------------|-------|-------------------|
| 教育部 | 唐山工学院、铁道管理系 | 1938年 | 院长 茅以升 |
| | 国立交通大学贵州分校： 唐山工学院 北平铁道管理学院 | 1942年 | 校长 胡博渊、罗忠忱 顾宜荪 |

划，结果师生只有一哄而散。

北平沦陷后学校校址即被日寇某某无线电通讯部队所占据。

1938年初有一部分留住北平的学生商同王芳荃教授前往后方与当时教育部接洽迁校事宜，经王教授同意后即携同学生十余名南下，与汉口教育部商妥批准本校暂并入唐山工学院恢复上课。

唐山工学院当时迁至湖南湘乡的杨家滩，本校即由王教授在唐院负责主持学生报到事宜，计当时报到的新生约30名，旧生约40名（时为1938年4—5月）。

本校在唐院改并为一个系（铁道管理系），起初即由王芳荃教授担任系主任，嗣后胡立猷教授来到后方，遂又改为胡教授担任系主任职务，胡教授任系主任不久，又改为土木系伍镜湖教授兼任。

学校在杨家滩上课仅仅半年，因长沙大火的影响，后又南迁至桂林，辗转到了贵州的平越县城复课，在这个期间教育部派茅以升先生任院长。

3. 平越的五年

学校迁移至平越后从1939年3月起复课到1943年底止，为时约五年，在这五年里一般说来，教学的情况是比较平稳的，同时与唐院的师生相处也学习了不少的优点，以下就这五年的情况略述之。

平越县是贵州省的文化区，地势山青水秀，环境优美，宜于办学，学校占用了该县的文庙和附近的福泉山房屋作为教学区，考场的房屋作为学生宿舍，并另租民房三栋作为教师宿舍。图书馆及试验室等均设在福泉山。在抗战时期有这样规模的校址总算是近于理想了。

学校共分三个系，计为土木系、矿冶系和铁道管理系。土木系系属双班，为全校最完备的大系，教师人数多而又整齐，其余两系的教师则寥寥无几，设备也不充实。至于全校学生共计约600—700人，其中铁道管理系的学生最多时不过160人，所有学生几乎都享受战时助学金的待遇，毕业后即由当时的交通部分配工作。

铁道管理系在当时是比较最弱的一个系，全系教师只数人，在五年之内学校虽先后聘请过几位专业课程的教师，但一遇有适当的机会教师即舍弃教学岗位去就其他的工作。因此铁道管理系的教师队伍与矿冶系相同，在五年内并未形成一个整齐的与稳定的教学核心。

就教学设备而言，铁道管理系除了在图书馆购置极少数的中西文书籍以外，由于迁校时

任何设备都未能携带，因而并无其他教学用品，全系师生的精神食粮只靠这批书籍和课堂上的笔记来完成教学任务。

四年的教学计划——实际就是各年级的课程表，大体如下，其中除极个别的课程外，尚能按时开出，并且有一部分课程是由土木系的教师担任，各年级的主要课程为：

第一年级：国文、英文、微积分、经济原理、会计原理、运输原理。

第二年级：货运业务、客运业务、工业组织与管理、公司理财、货币银行、财政学、高等会计、最小自乘、铁路组织与管理。

第三年级：铁道行车、铁道会计、统计原理、成本会计、铁路运价、水路运输、土木工程、国际贸易、国际汇兑。

第四年级：站场设计、铁路统计、机车构造、公路运输、政府会计、估值学、毕业论文。

1942年暑假矿冶系学生因不满学校行政对该系的歧视，要求学校聘请师资和增添设备拖延日久校方没能做出肯定的答复，遂联合铁道管理系的学生共同向校方提出要求，铁道管理系的学生当时要求平院独立。在这期间矿冶与管理两系学生掀起了一次大的风潮，结果茅院长辞职，教育部派胡博渊先生为校长，并改组学校为国立交通大学贵州分校下设唐山工学院与北平铁道管理学院。

胡博渊校长到校后对矿管两系的发展，除管理系主任改由本系教师担任外，其他尚未着手进行。遂因故于1943年暑假辞职，改由土木系罗忠忱教授继任校长。

铁道管理系的师生在平越五年的教学与学习的过程中向唐院学习了不少优良的风气，其中最突出的一项就是唐院老教师多以从事教学工作为终身最快乐的事业，在教学上踏踏实实的对所讲授的课程进行钻研并对学生的学习丝毫不肯放松。这种教学与学习的风气，不但为唐院多年来的传统校风，同时也给铁道管理系树立了一个良好的榜样。

4.1943年迁校的经过

1943年底敌伪军队攻入华南华东各省，黔南形势日趋紧张，学校距离独山不远，势难维持上课，经教育部通知向重庆方面迁移。遂于年底决定迁至四川璧山县的丁家坳镇，占用交通部公路人员训练所的遗址作为教学区，另租觅民房两三处作师生宿舍。这样就于1944年春正式复课。

1944年春罗忠忱教授因年老不胜繁巨，辞校长职，另由教育部派土木系顾宜荪教授担任。

抗战七年学校播迁两次，师生员工曾历尽不少的艰难困苦，但对于学生的课业则从未丝毫放松，每遇有缺课，学校即利用寒暑假来补课，因此学生在校四年除无法到铁路进行实习外，绝大多数学习的成绩均列为优良。

四、解放前夕学校的一般情况（1946—1949）

1.复员的情况

1945年抗战胜利后，学校即着手准备复员的工作，当时曾一再函托交通部平津特派员石志仁先生就近在平代为接收校产，以便早日复员来平，嗣后接到复函始悉校舍已被空军司令部所接管，拒绝接收。

1946年3月学校派我和伍镜湖教授分别代表北平和唐山两校由重庆乘飞机抵达北平，伍教授抵平后不久即前往唐山，我即留平办理接收校产并筹备学校复员的工作。

北平沦陷以后学校校址最初被日军某无线电通讯部队所占用，半年以后又改为北平城防司令部占用，最后即改为日空军飞机的修理工厂。在日敌占用期间所有校内的图书模型等设

备都被运送至怀仁堂暂行存放，以后日伪成立了北平工业学院——（即在原北平大学工学院校址），遂将本校的全部图书与模型等移入该校使用。

当我抵平以后首先到交通部及教育部平津特派员办公处了解情况，随即数次赴南苑华北空军司令部进行面洽，经该部郝司令与厂方联系定于某一日在校内会商，我即会同郝司令魏厂长等先在校内各处视察一遍，随即商议接收的步骤与确定日期。由于南苑房屋尚待修理且厂内工作不能长期中断，该厂坚持于6月底前先将宿舍部分交出，其余房舍须分作两期至年底全部腾清。在这期间我又赴北平行辕面谒李宗仁主任请予协助饬令空军早日交还校舍，径允予照办。嗣后迭径交涉并一度与魏厂长察看该厂城内的一处房舍拟先借予本校使用均未经我承准，仍一再催促即早腾让我校校舍。但一直到学生复员抵校后因与伪空军修理工厂的工人发生了冲突，该厂为了避免纠纷并经北平行辕一再催促，始将全厂迁至南苑，至此学校校产遂全部接收完毕。

在这期间我曾向各方面交涉拨给一部分敌伪产业以备补充校舍之不足。经交通部平津特派员拨予我校房舍两处，即安定门里法通寺原敌伪北平女子铁路院校舍的全部及小达子王府一处，邮电管理局拨予我校王府仓房舍一处，此外还借到了旧家具和铁床数十件（由伪交通部平津特派员办公处洽借）。

学校的图书模型等既被北平工业学院所接收，该学院于抗战胜利后即改为教育部北平临时大学补习班第五分班。当我向北平临时大学总管理处交涉接收该部分校产时，始悉该批设备经一再迁动，原册早已失散，不得已即照该班所能拨交之数收回，约计有图书数十册，模型若干件，至于家具什物则没能收回。

所有上述接收校产及筹备复员的经过详细情况，在学校正式复员到平以后，已有书面总结并连同各项清册报予徐院长备案。

2 教学的情况

1946年6月学校由后方正式复员来平，学生即住进校内宿舍，教师及家属即住在王府仓宿舍。期前徐院长派庶务科长及会计员二人到平购置家具什物，准备开学事宜，我则负责北平招生的工作。

在人事方面总务长为李高传，教务长为熊大惠，训导长为王芳荃；而我则任运输系主任兼中技科主任（不久我辞去中技科主任职，训导长又改为张寅旭担任）。

徐佩琨院长于同年8月间到平，在上海新聘请的教师和新任用的大批职工则分批陆续到校。

学校复员后校名改为国立交通大学北平铁道管理学院，教学组织则分为四个系并另附设一个中等技术科。大学部的四个系为运输系、业务系、财务系和材料系，中等技术科则分为车务、会计和电讯三个班，此外还办了三年制的专修班两期。

五、结论

以上我把学校的历史概况简单的叙述到此为止，这种叙述，正如在引言中所说，由于个人所掌握的材料很少，而亲身经历的一段时间又不长，道听途说，很可能以讹传讹，因此所述种种一定会有错误之处，希望在参考时注意纠正为要。

根据这个历史概况加以分析和研究之后，可以得出下列几项结论：

1. 解放以前学校在旧政府统治时期受政治的影响很大，这种影响自然有它的优点和缺点两个方面。就优点方面而言，旧政府在这40年中无论经历了若干次的政局的演变，对于这样一

个学校却始终没有把它摧毁，而相反的，从短期的与临时性的传习所逐渐改为专科学校，以及更进一步的正规大学，这不能说不是当时统治者多少还有一点功绩的。

但就缺点方面来说，旧政府统治对于这样一个学校虽然经历了40年的长久时间，始终没有做出一个通盘的发展计划，无论在学校发展的规模上，在教学设备上，或是在招生的人数上，都是率由旧章没有什么进展，但是在院校长的人事方面反而更迭频繁，随着政局的演变而演变。因此在解放以前，特别是在抗战以前，学校就一直在受当时政治的影响，苟延残喘渡过了40年。

2.总的趋势。学校是由不正规逐渐走入到正规，由笼统的铁路管理专业逐渐细分为四种不同的管理专业，但是在划分专业的过程中始终没有脱离财经性质的铁路管理的圈套。

3.学校教师流动性太大，始终没能形成一个整齐而坚强的教学核心。在抗战以前学校教师多为兼职人员，极少数能以教学为毕生的事业，当然这种情况到了抗战胜利以后也没能完全避免，其中原因固然很多，而教育工作的清苦与当时学校领导不重视教师的团结工作可以说是最重要的原因。

4.学生由于毕业后生活有保障在学习时并免收学杂等费用，因此学生的学习情况一向还能够保持平稳的状态，尤其是在抗战期间与唐院一齐上课表现的可能更好一些。当时入学考试曾采取了比较严格地申请审查的办法，凡被录取的学生均系当时内地最好中学的优秀生，这样就更能提高学生学习的成績，在全国高等学校统考中也获得优良的成绩。

此外本校学生一向还能够保持朴素的优良传统也是一个良好的特点。

5.学校每遇到动荡的时候转危为安的责任多由校内外的师生所担负，而学校领导反未能发挥出应有的作用，这种情况在抗战前后两次迁校的过程中显得更为突出。

总的来说，在解放以前40年中，学校并未形成一个完整地铁路管理的教育体系，因此给解放后维持与发展这个学校就造成了不小的困难。

(上接18页)

四、积极发展斗争中涌现的积极分子入党。

五、准备武装解放北平。

记得当时给我的任务是绘制北平东站、西站平面图及出口，负责武装解放北平时，东交民巷水关纠察。由于北平获得和平解放，这后一项任务没有实现，发放的枪支和袖标又收了回去。

学校则组织了应变委员会由王芳荃教授任主任委员，万淮长教授负责总务，我也是委员之一，后改为迎接解放委员会。

当时铁院支部虽小，但担负了大量的群众工作，发展了一大批积极分子入党，团结了广大群众，粉碎了反动派的谣言和破坏阴谋，在时代的转变关节，迎来了古城北平的解放。

一九五〇年五月，根据市委指示，党支部由地下转为公开。刘毅同志任书记，张绪潭同志任副书记，陆迺震、关晖、马许三人为委员，从此党的工作又进入了一个新的阶段。

院史资料片段

赵传云

现在就我记忆所及提供片段的院史资料如下。

我是1920年二月考入我院，当时的中学多是寒假毕业，不少高等学校也在寒假招生。

当时校名为“交通部铁路管理专门学校”，三年毕业。我入校时，甲班刚刚毕业，在校的有乙、丙、丁、法文等四班，我们编为戊班，全校共二百五十余人。除丁班法文班为暑假招入外，其余各班都是寒假招入，也都是三年制（连1921年招入的己班亦同，己班以后，即不以干支为字排班次，而改用数字）。

入学考试很严格，报名约一千人，录取五十人。考试科目很多，有国文、英文、几何、代数、三角、几何画、物理、化学、历史、地理等十三门课程，大多数是英文命题，而且题目也相当难。

入学后三年内课程我虽记不全，但铁路技术课程是不少的。第一二年要学测量学，铁路工程，机械原理，铁路机车，客货车，电工学，电报实习等技术基础课（数、理、化、力学、工程画等不学）。在第二三两年学些专业课，有客货运输，铁路运转，铁路经济，铁路政策，铁路会计和铁路统计等。另外还有英文、日文、法学通论、簿记学、统计学、财政学、中国铁路史等课程。

上面所列课程，并不完全，还有遗漏。讲课教师大多数是交通部的官员兼任，也有少数是他校教师或他机关人员兼任。当时没有一个专任教师。校长也是交通部官员兼任（当时是技监沈琪兼校长），教务长首凤标是专任，他不教课。大约自1926起才有专任教授两三人。

由于教师是兼任，大都没有时间编讲义，当时教师分留美与留日两派，技术课与专业课多由留美教师教，财经课程是留日教师教。留美教师用英文讲义，就是从英文书本上摘下片段去石印，而留日教师则发中文讲义。无论英文或中文教材，都感内容不充实，讲些美国或日本的东西，结合不到中国的情况，而且常常一门课只讲一部分就算完了。

第二年，叶恭绰作交通总长，把上海交通大学的铁路管理系迁到北京，与京院合并称为“北京交通大学”，以上海迁来各班称为“经济部”（意即大学部四年毕业），京院原有各班为“专门部”，仍为三年制。

因为学校主持人的处理有欠当之处，和对待双方师生有不公允的措施，这个合并的局面维持不久，在几个月后交通总长叶恭绰下台，上海各班即又迁回上海去了。

在当时北洋军阀统治时期，学校局面也是随着政局变化的。当吴佩孚势盛时，山东人高恩洪任交通总长，派同乡邵恒濬任校长，教务长、总务长都换了山东人。将校名改为“唐山交通大学北京分校”。邵就任后雷厉风行，采用高压手段。学生也不敢向交通部请愿，待高恩洪一下台，即群起而攻之，邵及其带来的人员迅即离校。

丁班和法文班适在邵到校不久即举行毕业考试，有一部份学生要求深造，申请延长一年，所以这两班就各分为三年毕业和四年毕业两班，别的班没分，都仍照原定的三年毕业。

后来张志潭任交通总长，派张福运任校长。他一到任就答应了学生的请求，将校名“唐山交通大学北京分校”呈准交通部改回“北京交通大学”，并且取消所谓专门部的称号，不问三年或四年毕业都算大学毕业。我们班就在那时毕业，时在1923年1月。

大约从那时以后新招的学生即改为六年制（两年预料，四年本科）。

交通部派遣京院毕业生公费留学的办法是从甲班（1919寒假毕业）开始，一直延续了十来年。

甲班派了十名左右毕业生到日本留学，乙班（1920寒假毕业）派了九名到美国留学（其中有一名是甲班毕业补派的），三年制丁班派了一人（即金士宣）留美，都是按毕业成绩的前列派遣的。从1921毕业班开始，就只派毕业成绩第一名留美，上海交大及唐山交大亦都照这样派遣，而且因经费的限制都改为半费（即每人每月45美元）。我院的许延英教授和我，还有铁道部的茅以新及现在的陈广源都是这样同时派出去的。这些留学生回国后大都在铁路工作，但也有少数转入其他机关。我留美回国后，曾于1927年回到母校任教，虽同时担任了一、二、三年级各一班课程，但仍为兼任教授。

京院在解放前四十年所培养出来的毕业生全部在铁路工作，到其他机关或洋行工作的只是极个别的。他们在铁路的作风是朴实，不怕吃苦，安心工作和比较廉洁（少数人还是有贪污事迹）。因此绝大多数都能坚持在铁路工作。这是京院的优良传统。

旧址李阁老胡同校门内，另有一所“邮电学校”也是大专程度，与铁路管理学校同隶交通部管辖，由交通部参事陆宗舆兼任校长。在“唐山交通大学北京分校”改名“北京交通大学”以后，邮电学校即并入成为交通大学的一系，即是现在我校电信系的前身。

京院原隶交通部，铁道部于1928年在南京成立后改隶铁道部，自1936年起张嘉璈任铁道部长时将学校交给教育部管辖。

七七事变后，学校当局并无南迁之意。1938年春不少学生到达汉口，京院教授王芳荃也到汉口。他找当时在汉口的校友们帮助复校，经校友们的协助，京院与唐院合并并在湖南杨家滩复校，京院教师许靖、胡立猷等数人闻信赶来，乃得复课。从此以后京唐两院合而为一，直到抗战胜利为止。

在杨家滩不久，即因战局关系迁至贵州平越，茅以升任院长，京院暂改为铁路管理系。1944年日寇犯贵州，学校迁至重庆附近的璧山，仍在唐院一起。

抗战胜利后，京院教师们和在重庆的校友金士宣等人向教育部申请迁回北京复校。但教育部不重视京院，多方阻挠。终经再三奔走，始允迁京复校。

当时学校派刘焯晶教授来京筹备，但原有校舍及图书仪器，均为其他机关及学校占有，经刘教授的努力奔走及在京校友的多方协助，校舍初步解决，图书仪器也部份找回，学校才得以1946年迁回北京，教育部派徐佩琨为院长。

京院在汉口和回北京的两次复校，王芳荃、金士宣及刘焯晶三教授出力最多，其他校友的多方协助亦是极为重要的因素。

北京铁道学院简史

王 芳 荃

序 言

我是1931年10月（沈阳事变九一八那年）被聘兼课当英文讲师，次年改聘为专任教授，一直到七七事变时（1937年）我又在他校兼课，忙碌异常，所以学校一切并不与闻，后因与本院关系渐久，又参加行政工作，故不得不知道一点院史，七七事变以后，几乎每年逢院庆时，院庆委员会都要我写一篇简略院史以资纪念，我只得设法找老校友供给材料。同时参考了总校的章程（沪、唐、平三校合并为交大，总校在沪，校长为黎照寰住总校），根据这些材料，才能写一点简略历史，从1937年（七七事变）以后，因我亲历各事，所知道的比较多，又比较可靠，故七七以前只得从略；七七以后的事可以尽量供献，是否有当，祈各位老师指正，酌量采用。

兹把本院历史分为两个时期来述：（一）七七事变以前时期；（二）七七事变以后时期。

（一）七七事变以前（到1937年暑假）

1909年前清邮传部创办了一个学校，宗旨在训练铁道管理人才，于是年七月成立，始名铁道管理传习所，分设高等及简易两班，越二年增设邮电班，更名为交通传习所，到了民国，在1916年，交通部令改为专门学校，原设之铁道、邮电两班乃分为邮电及铁道管理两学校，各置校长分掌校务，同时提高程度，并设置无线电台，以为实习之臂。1920年叶恭绰长交通部，为树人之计，乃令上海、北京、唐山三校并为交通大学，在北京者称为交通大学北京学校，设铁道管理科，除本科外，并添设预科，1922年5月高恩洪长交通部，改本校为唐山大学分校，同学不服，竭力争之，翌年又复独立，1928年国民政府在南京成立，将本院改称交通大学，同年8月又改称交通大学交通管理分院。1929年2月改为交通管理学院，复于是年8月令定名为国立交通大学北平铁道管理学院，此名一直到七七事变仍未变更。

1931年我在东北大学任专任英文教授，九一八事变后随校迁北平，十月我被聘为本院兼任英文讲师，当时院长是徐承燠，那时有一位讲师共担任英文六小时，将他的三小时分给我教，次年那位英文教师离校，全部英文钟点要我担任，且总校指令加强国英课程，所以增加了钟点，改聘我为专任教授，当时专任教授只有四人，担任其他课程者均由在铁路局或其他机关任职者兼任，用意为使同学可以有实习机会，但上课非常不规则，我初次去上课，一摇铃即去讲堂授课，而在席同学不及半数，等了一刻余钟其余同学才陆续走进讲堂，他们要求重讲，如此三四次不等，其他教师摇铃后二十余分钟，才去上课，他们叫我不必按时去上课，去也无用，每一课除教师自己点名外，还有训导员携簿立门内点名两次，划明迟到、早退情形，此不过是一种形式而已，当军阀掌政权时代，各校院情形大同小异，本院情形比较还好。

（二）七七事变以后（到一九四九年年终）

一九三七年七月七日，日寇侵华，强占北平，事出仓促，我院未及准备，遂于无形中解

散，我于是年八月十日偕眷离平奔天津，在津逗留了两月，曾与二三校友磋商迁校事，无结果，乃于十月十日乘轮至沪，同船去沪者有三年级同学数人，抵沪后方知又有同学十余人先到，同学们切望我与沪校黎照寰校长商洽准许平院同学在总校借读或转学，受同等待遇，我为此事奔走数日幸得圆满成功，居沪不久，接汉口同学来电邀我急速赴汉领导同学复院，那时上海业已沦陷，旅行艰难，幸得友人帮助购得英商太古轮船票，于十一月十九日离沪开往江北天生港，由天生港迂回龙窝口，改乘英商怡和轮西上，经南京、芜湖、安庆、九江等地，沿途凄凉，令人顿生国仇之恨。十一月二十五日抵汉口，住长女家，汉市虽表面繁华，但居民都惶惶难以终日，路上行人狼狈之状，难以言语表其万一，抵汉之次日，有十余同学来访，谈及复院问题，大家一致赞成即时开始复院工作，于是起草呈文送教育部，十一月底携带呈文到教育部面呈黄司长，并述及一切经过及我院师生恳切请求复院之理由，他应许帮忙，我们等候了一个星期，毫无消息，二次又赴教育部，黄司长态度如前，往返五次，毫无结果，在汉校友约有百人，他们常开校友会议，邀请同学和我到会，商讨如何使教育部允准复院之请，是时日寇西进不已，空袭警报日必二三次，人心惶惶，蜚语传布全市，而我们进行复院运动工作毫未懈怠，经历了三个月未能达到目的，在一九三八年三月陈立夫就任教育部长职，顾毓秀就任次长职，本院校友张冲认识陈立夫，而顾毓秀乃我的清华学生，于是张冲和我分途进行，双管齐下，三日后教育部批准令送至我处，令平院暂改称管理系合并湘潭唐山工程学院上课，唐院校友茅以升被委为院长，我将教育部命令携至校友会向校友及同学报告了，我以为责任已尽，乃表示不去湘潭之意，但全体校友和同学力劝我勿怀去志，茅以升院长亦再三托我带领平院全体同学赴湘潭主持管理系，我只得应许暂时代理，抵湘潭后，见唐院师生挤在一个小屋，我们进去更形拥挤，起居饮食非常恶劣，是年四月五日管理系复课，此日可以说是平院死而复生的一日，堪以纪念，我自知才疏学浅，不能胜此重任，乃函请许达生教授赓日来湘，他抵湘后，我即将系主任之职让给他担任，而许教授再三推却，不久武汉沦陷，五月中旬师生迁杨家滩，我连寄数函催促胡立猷教授来杨，他抵杨后我又将系主任之职让给他，幸而他接受了，不久长沙大火，学校又决定迁昆明，先在桂林集中，抵桂林后饱尝空袭警报，学校财物以及师生衣物均有损失，以同学为尤甚。在桂林逗留了月余。迁滇不成，乃迁贵州平越，一九三八年十二月员生陆续抵平越，三月中旬开始上课，一九四二年一月二十七日教育部令改组为国立交通大学贵州分校，唐山工程学院北平铁道管理学院，以胡博渊为校长，一九四三年教育部改委罗忠忱（唐院最老教授）兼校长职，一九四四年日寇侵黔逼近都匀，离平越只九十华里，学校开紧急会议，决定迁川，胡校长派顾宜荪教授和我先到川觅地址。同时员生慌忙离平越，狼籍已极，状不忍睹，行李衣物遗失者大有其人，我同顾宜荪教授得着校友茅以升等之帮助，在重庆西渝蓉公路上离渝一百二十公里之丁家坳觅到了适当地址，于是在那年十一月底迁到了家坳。教育部派顾宜荪为校长，顾校长派许炳汉教授为管理系主任，一九四五年八月日本投降，顾校长派刘焯晶教授乘飞机赴北平办理接收院址院产事宜，经过了许多困难终于竣事，一九四六年五月教育部派徐佩琨为本院院长，校名改称国立北平铁道管理学院，徐佩琨即开始指导复员事宜，先在上海集中，然后再迂回北平，徐佩琨率员生先行赴平，派我和李士珍助教及数员留沪办理招生事宜，在十一月我同其余人员乘轮北上至秦皇岛转平，当时本院教学系别有铁道运输系，铁道财务系，铁道业务系，铁道材料系，并附设铁道中等技术科，教学分行车班、业务班及邮电班，次年又添设先修班，一九四六年至一九四七年，本院学系加多及员生人数也加多了，加之空军仍占

住院址一大部分，隔以铁丝网，如临大敌，以致房屋不敷用，且空军派兵荷枪沿铁丝网站岗，与同学常起冲突，几乎酿成大祸。一九四七年五月同学起了公愤，乃结队赴李宗仁的行营请愿，要求立即命空军迁出，交还院址，同学理直气壮，李宗仁不得不允许同学之请，乃命空军迁走，空军所占者全是教室，接收时破烂不堪，经修理后方能使用。一九四八年十一月解放军看着胜利，打到北平近郊，院长徐佩琨藉口南下，溜走了，未走以先派了一个九人委员会代行一切院务，以我为主席，自十二月十三日起，北平被解放军围住，一部份同学纷纷逃走，训导长张寅旭，教务长熊大惠，总务长李高传先后逃走，本院陷于无政府状态，九人委员会大半逃走了，大部份同学问我是否离平南下，我云我要留校，只要有同学一人留校，我亦不离开，所以同学们愿同我共甘苦，团结起来了，于是教授们组织了教授会，工友们组织了工友会，职员们组织了职员会，这三个会与学生会联合了，经过数次联合大会，议决组织了院务维持委员会，投票选举，结果我被选为主任委员，魏真副教授为秘书主任，万准长副教授为总务主任，张倜忱副教授为教务主任，魏锡瑞讲师为中技科主任，除此五人外，教授会派代表一人，职员会派代表一人，工友会派代表一人，学生会派代表一人，中技科派代表一人，组织成为常务委员会，议决一切事宜，一九四九年一月二十二日北平和平解放了，教育部钱俊瑞同志召集了各院校负责人讲了话，叫国民党党员登记，并交出手枪等物，就可以各安其业，又配给每人维持费和粮食，我也参加了这个集会，回校后，除布告外，又召集了大会，向大会报告了钱俊瑞同志的讲话，全体员生职工都欢乐非常，并感激共产党的仁政，二三天后铁道部派了一位老同志名陈××，(经访问得知这位老同志为陈武仲)，每日来院签定一切应办或决定之事，几天后又派来四位青年同志名贺蒙、李群瑞、赵锐、周云，住院指导一切，并协助办理各事，我个人得了他们的帮助不少，在一九四九年三月五日维持委员会将一切院务和院产移交给铁道部接管，举行一个仪式，教育部派了一位代表，铁道部派了一位代表，是日在大礼堂开了大会，主任委员致开会辞，并请两位代表即日派人来接收，两位代表相继致答辞，并转达铁道部令仍命原维持会人员继续维持一切院务，我自知能力薄弱，不堪胜任，乃数次赴部向武竞天副部长辞职，但武副部长每次都鼓励我干下去，我乃勉为其难又维持了月余，幸而有贺、李、赵、周四位同志的帮助未犯大错，后又去辞职，武副部长看我辞意坚决，乃云若你找着适当继任人，你可卸责，我即举荐了金士宣(在南京)和刘炽晶(在燕京)，南京太远，难以联络，故就近找了刘炽晶教授，我维持了院务一直到是年六月二十四日，刘炽晶教授到任时为止，后我又被派为副主任委员帮助了他约半年，随后改为院长负责制，铁道部委刘炽晶为院长。

编 后 语

依我看来本院在解放前经过了种种困难，多赖校友协助维持，如金士宣，赵传云等校友出力不少，本校同学在功课上比较用功，在政治上比较冷淡，但是在解放前夕有正义感的和为真理奋斗的人比较多些。在教务方面，解放前后大有出入，在解放前精神涣散，在解放后，诸事进步有蒸蒸日上之势。

护校运动的回忆

陈永善

1946年10月我在上海考取交大京院，乘到开滦运煤回空船从上海到秦皇岛转到北京府右街入学的。

学生身上挂的校徽是交大平院，而校门口的校牌却是北平铁道管理学院。(以下简称平院)当时学校有四个年级，二、三、四年级各一班，每班约四十人左右，是从内地(指四川、贵州)搬回来的，只有一年级新生是抗日战争胜利后第一次招考的共有一百多人，分四系：运输管理，财务管理，业务管理、材料管理。全校学生约二百多人不到三百人。

那时府右街校舍被铁丝网分开两半，南半部是平院，师生走东门，北半部被国民党空军某修理厂占据，走北门(李阁老胡同)。

交大三校(上海、唐山、北京)在国内素负盛名，一个学生考取了交大有很大的荣誉，可是到府右街的同学看到学校破烂不堪，又小又挤，每人心中都有说不出的滋味。

在这样分两半的学校中，当然，上课学习和生活活动都挤得没法形容，大家都有一股对国民党政府不重视教育的愤恨。

1947年5月上海交大爆发了护校运动，全校同学到南京去请愿，国民党政府用扒铁轨，破坏铁路的办法，阻止学生请愿队伍乘车前往，引起全国舆论大哗。这个外因引发了同学们积压在心中已久的愤恨。

近因是某日国民党航空修理厂的士兵向铁丝网南边泼水，正泼到某同学身上，引起两方口角，发展到互掷砖头石块，国民党士兵更以铁件掷砸同学，有一位同学受了轻伤，激起全校同学义愤，当时正在食堂开大会，于是全校同学整队到李宗仁行辕请愿。队伍被门卫阻在新华门外，由数名同学代表进行辕求见李宗仁，李避而不见，时间拖得很久，大队同学多次冲门，终于冲进行辕，李宗仁不得已，派参谋长代见。同学们提出航空修理厂立即迁厂，惩凶、赔偿和恢复平院原名等要求，参谋长答允代表并同意立即迁厂，请愿以同学们的胜利而结束。在收回被占校舍的晚上，全校同学开了庆祝会，燃起篝火当场烧了北平铁道管理学院校牌。接着全校罢课，派出四名学生代表到南京请愿，要求恢复原校名。代表到上海时，在上海交通大学体育馆向上海交大全校同学汇报平院护校情况，受到上海同学的热烈欢迎。在南京与国民党教育部的官员多次争辩，最后国民党教育部长只得出见，听取同学的意见并收了请愿书。

在战后北京学生运动中，平院的护校运动是比较早的，罢课时间达四十天也是比较长的。护校运动揭露了国民党反动政府不重视教育积极打内战的面目，锻炼团结了同学，为尔后的学生运动打下了基础。