

100351

北方交通大学志

(征求意见稿)

上卷

北方交通大学志编辑委员会

2000年1月

前 言

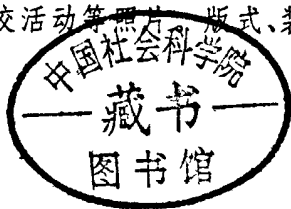
《北方交通大学志》征求意见稿现已编写完成，这是一部历史地、全面地、系统地反映北方交通大学校情的历史文献。它记述了学校从建校至1997年百年来学校各方面情况。全书共180万字，分上下两卷，现排印200册分送给部分同志审阅，拟根据审阅意见修改后，正式出版。

修志是一项重要工作，江泽民总书记在中国地方志会议上说：“它是一项承上启下，继往开来，服务当代，有益后世的千秋大业。”古人概括志书可起到“资治、教化、存史”的作用。教育事业和其它事业一样，都需要借鉴前人的智慧和历史的经验。因此，编好《北方交通大学志》是一项很有意义的工作。

1992年学校曾组织过校志的编写工作，但因当时党政领导忙于学校的改革，投入的力量不足而中断。1997年末，学校重新启动，成立了以党委书记张永牲、校长王金华为主任的编纂委员会，以党委副书记李士群同志为主编的编辑委员会，决定用两年的时间拿出一个校志的《征求意见稿》。党委分工由李士群同志具体领导修志工作，为了按期完成任务，制定了工作计划，确定了分阶段的奋斗目标，充实了编写班子，拨给了必要的经费。为了及时解决编写中的问题，李士群同志亲自主持并坚持每周一次正副主编碰头会。此外，先后组织了史志知识学习会、学校历史研讨会、编写经验交流会，还编发简报9期，推动了工作，加快了编写工作的步伐。1998年集中力量收集和整理资料，1999年暑期完成了校志各篇的初稿。经征求意见修改后，于1999年末如期完成《征求意见稿》的编写任务。

这次编写工作，涉及全校各个部门，参加编写和收集资料的人员100余人，得到了各级领导和广大师生及校友们的热情支持和帮助。投入这么大的力量修志，这在学校历史上还是首次。

北方交通大学是一所有百年历史的老校，在旧中国经历了清王朝，北洋军阀政府、国民党政府统治年代，历史长、经历曲折复杂，而历史档案又十分缺乏，编写任务相当艰巨，尤其要保证志书的质量，则更不是一件易事。由于我们缺乏修志经验，尽管大家尽心尽力的工作，但本稿仍存在很多缺点和不足之处，请审阅时给予指正，并请提出修改意见，以便进一步修改和完善。本书正式出版时还配有校址方位图和校景、人物、学校活动等照片，版式、装帧也将进一步规范。



《北方交通大学志》编辑委员会

2000年1月

目 录

上 卷

总述	(1)
大事记	(23)

第一篇 领导体制

第一章 隶属关系及领导体制	(75)
第一节 隶属关系	(75)
第二节 领导体制	(76)
第三节 行政领导体制	(84)
第四节 学校历届行政负责人	(91)
第二章 行政管理机构	(94)
第一节 历届机构设置	(94)
第二节 院、系、所(中心)	(119)
第三章 各类决策性委员会、领导小组	(121)

第二篇 本专科教育

第一章 办学思想与教学原则	(141)
第一节 新中国建立之前的办学思想与教学原则	(141)
第二节 新中国建立以来的办学思想与教学原则	(143)
第二章 培养目标与专业设置	(146)
第一节 培养目标	(146)
第二节 专业设置	(148)
第三章 教学计划与教学大纲	(155)
第一节 教学计划	(155)
第二节 典型教学计划	(175)
第三节 教学大纲	(190)
第四节 专业课典型教学大纲	(191)
第四章 教学环节	(201)
第一节 课堂教学	(201)
第二节 实践教学	(206)

第三节 考试考查.....	(215)
第五章 课程建设与教材建设.....	(219)
第一节 课程建设.....	(219)
第二节 教材建设.....	(221)
第六章 教学管理.....	(227)
第一节 教学行政管理组织及管理制度.....	(227)
第二节 教学质量监控.....	(234)
第三节 教学质量评估(评价).....	(238)
第七章 教育教学研究.....	(240)
第一节 研究组织.....	(240)
第二节 研究方向.....	(241)
第三节 研究刊物.....	(242)
第四节 铁路高等教育研究所.....	(243)
第八章 学士学位工作.....	(243)
第一节 新中国建立之前的学士学位工作.....	(243)
第二节 新中国建立以来的学士学位工作.....	(244)
第九章 成果与奖励.....	(245)
第一节 教学成果与奖励.....	(245)
第二节 教材工作成果与奖励.....	(246)

第三篇 学位与研究生教育

第一章 沿革.....	(249)
第一节 1954年—1966年.....	(249)
第二节 1978年—1997年.....	(249)
第二章 专业设置与重点学科.....	(251)
第一节 专业设置.....	(251)
第二节 重点学科建设.....	(252)
第三章 培养工作.....	(253)
第一节 培养目标与培养方案.....	(253)
第二节 培养计划、课程设置、管理与考核.....	(256)
第三节 培养工作的质量控制.....	(264)
第四节 中期考核.....	(267)
第五节 教材建设.....	(268)
第六节 指导教师.....	(270)
第四章 学位工作.....	(275)
第一节 学位授予制度.....	(275)
第二节 学位授予情况.....	(283)
第五章 招生及分配工作.....	(292)
第一节 研究生招生.....	(292)

第二节 研究生就业分配.....	(297)
第六章 教育与管理	(300)
第一节 入学教育、品德教育.....	(300)
第二节 助学金、奖学金制度.....	(302)
第三节 争先创优活动.....	(304)
第四节 全国性获奖情况.....	(305)
第五节 学籍管理.....	(305)
第七章 博士后科研流动站与国内访问学者	(307)
第一节 博士后科研流动站.....	(307)
第二节 国内访问学者与在职人员申请硕士学位.....	(307)

第四篇 成人教育

沿革	(311)
第一章 大学学前教育	(312)
第一节 工农速成中学.....	(312)
第二节 预科.....	(312)
第二章 培训与继续教育	(313)
第一节 干部学习班.....	(313)
第二节 外文班.....	(313)
第三节 电气化铁道干部班.....	(313)
第四节 铁路局、分局正副局长国家统考学习培训班.....	(313)
第五节 总会计师、总经济师岗位职务培训班.....	(314)
第六节 干部专修科.....	(314)
第七节 其他各类培训与继续教育班.....	(314)
第三章 函授教育	(318)
第一节 培养目标,专业设置.....	(318)
第二节 培养对象,覆盖地区.....	(327)
第三节 协作办学,共同建站.....	(332)
第四节 施教方式,教学环节.....	(334)
第五节 教材建设,供应办法.....	(334)
第六节 教学文件,管理制度.....	(335)
第七节 教学系统,管理系统.....	(337)
第八节 采取措施,质量监控.....	(338)
第九节 教育研究,通讯刊物.....	(339)
第十节 毕业人数,学位授予.....	(340)
第十一节 至1997年在学函授生人数.....	(344)
第四章 夜大学	(345)
第一节 培养目标与专业设置.....	(345)
第二节 培养对象与报考条件.....	(347)

第三节	教学组织与教学研究	(348)
第四节	教学文件与管理制度	(349)
第五节	在校学生,毕业人数	(349)
第五章	成人教育机构与人员	(350)
第一节	机构	(350)
第二节	人员	(351)

第五篇 科学研究与校办产业

第一章	概述	(353)
第一节	概况	(353)
第二节	管理机构、制度及研究机构	(356)
第三节	重要科技工作会议	(359)
第二章	课题、鉴定、获奖、专利	(361)
第一节	课题	(361)
第二节	成果鉴定	(389)
第三节	成果获奖	(395)
第四节	专利	(412)
第三章	科技服务	(414)
第一节	管理	(414)
第二节	成果推广	(415)
第三节	科技开发与合作	(417)
第四章	学术活动与论著	(417)
第一节	概述	(417)
第二节	国际学术会议	(418)
第三节	重要学术活动	(421)
第四节	科技论文	(424)
第五节	科技著作	(428)
第六节	学术组织与学术活动	(429)
第七节	科技刊物及科技资料	(437)
第五章	校办产业	(440)
第一节	基本情况、管理体制、机构和制度	(440)
第二节	校管企业	(442)
第三节	系所(处)管企业	(443)

第六篇 教职工

第一章	基本情况	(447)
第二章	教师	(449)
第一节	教师的来源与构成	(449)

第二节 教师的培养与培训.....	(456)
第三章 职工	(459)
第一节 职工的结构与分布.....	(459)
第二节 职工的教育与培养.....	(463)
第四章 职称	(468)
第一节 教师的职务评审与聘任.....	(468)
第二节 评审权限与评审组织.....	(480)
第五章 编制	(483)
第一节 定编方法.....	(483)
第二节 编制管理.....	(487)
第六章 考核与奖励	(488)
第一节 考核.....	(488)
第二节 奖励.....	(491)
第七章 工资与福利	(496)
第一节 工资.....	(496)
第二节 福利.....	(503)
第八章 离退休教职工管理	(507)

第七篇 学生

第一章 招生与毕业分配	(510)
第一节 招生.....	(510)
第二节 毕业分配.....	(522)
第二章 学生管理	(545)
第一节 管理机构.....	(545)
第二节 制度的建设与综合考评.....	(549)
第三节 荣誉与奖励.....	(551)
第四节 纪律与处分.....	(564)
第五节 收费、助学金及贷学金.....	(570)
第三章 德育	(576)
第一节 政治理论教育.....	(577)
第二节 思想品德教育.....	(580)
第三节 全员德育工作体制和德育工作队伍.....	(582)
第四节 文化素质教育.....	(588)
第五节 军政训练与国防教育.....	(591)

下 卷

第八篇 教学科研设施

第一章 图书馆	(595)
第一节 沿革.....	(595)
第二节 馆舍.....	(599)
第三节 馆藏.....	(600)
第四节 分类与编目.....	(604)
第五节 读者服务与自动化.....	(605)
第六节 业务研究与学术交流.....	(609)
第二章 实验室	(611)
第一节 沿革.....	(611)
第二节 实验室基本情况.....	(613)
第三节 管理.....	(623)
第四节 部分实验室介绍.....	(626)
第三章 计算中心、铁路科技干部培训中心及校园计算机网络	(630)
第一节 沿革.....	(630)
第二节 任务.....	(632)
第三节 设备.....	(634)
第四节 管理.....	(637)
第四章 电化教育中心	(638)
第一节 机构与管理.....	(638)
第二节 设备与设施.....	(639)
第三节 任务.....	(641)
第五章 体育设施	(646)
第一节 体育场馆基本情况.....	(646)
第二节 场馆管理.....	(647)
第六章 校办工厂	(648)
第一节 机电工厂.....	(648)
第二节 印刷厂.....	(659)
第七章 教室	(663)
第一节 府右街校舍教室情况.....	(663)
第二节 上园村校舍教室情况.....	(664)

第九篇 对外合作与交流

第一章 沿革	(672)
第二章 留学	(673)
第一节 出国留学	(673)
第二节 培养外国留学生	(677)
第三节 举办汉语短期班	(679)
第三章 国外、港台专家学者	(680)
第一节 聘请外籍专家与教师	(680)
第二节 来访专家和代表团	(681)
第三节 名誉教授和顾问教授	(683)
第四章 对外合作与交流	(684)
第一节 校际交流及与企业合作	(684)
第二节 派遣教师援外	(686)
第三节 出国访问与考察	(687)
第四节 国际及港澳台地区援助	(688)

第十篇 后勤

第一章 财务	(690)
第一节 沿革	(690)
第二节 预算内经费	(691)
第三节 预算外经费	(694)
第四节 固定资产管理	(697)
第五节 财务会计管理	(699)
第二章 审计	(700)
第一节 基本情况及沿革	(701)
第二节 审计工作	(702)
第三节 业务活动	(703)
第三章 基本建设	(704)
第一节 概述	(704)
第二节 基建机构	(704)
第三节 基建投资	(705)
第四节 校舍建设	(707)
第五节 基建管理	(718)
第四章 档案管理	(719)
第一节 基本情况及沿革	(719)
第二节 档案管理及利用	(722)
第五章 物资供应与管理	(724)

第一节	沿革	(724)
第二节	物资构成及经费来源	(726)
第三节	物资管理	(727)
第四节	制度建设与学术研究	(734)
第六章	治安保卫	(736)
第一节	沿革	(736)
第二节	职责及任务	(737)
第七章	总务	(742)
第一节	膳食	(745)
第二节	房屋管理	(748)
第三节	能源管理	(752)
第四节	汽车运输	(759)
第五节	通讯	(763)
第六节	校园环境	(765)
第七节	维修服务	(769)
第八节	医疗保健	(771)
第九节	生活服务	(778)

第十一篇 中共北方交通大学组织

第一章	组织机构、党代会	(782)
第一节	党委会	(783)
第二节	党员代表大会	(788)
第三节	党委工作机构及职责	(793)
第四节	学院党委、机关党委、党总支、直属党支部	(798)
第五节	制度建设	(809)
第二章	主要工作和活动	(816)
第一节	新民主主义革命时期	(816)
第二节	社会主义改造时期	(820)
第三节	社会主义建设时期	(824)
第四节	“文化大革命”时期	(828)
第五节	社会主义建设新时期	(831)
第三章	组织建设	(843)
第一节	基层组织	(843)
第二节	党员	(847)
第三节	干部与班子	(851)
第四节	党校工作	(858)
第四章	思想建设	(858)
第一节	宣传教育	(858)
第二节	宣传阵地	(861)

第五章 纪律检查	(862)
第一节 组织与职能.....	(862)
第二节 党内违纪的查处.....	(864)
第三节 党风廉政建设.....	(865)
第四节 监督检查工作.....	(867)
第六章 统一战线工作	(867)
第一节 党外知识分子工作.....	(867)
第二节 民主党派工作.....	(870)
第三节 侨务工作.....	(871)
第四节 “一国两制”和海外统战工作.....	(872)
第五节 民族宗教工作.....	(873)
第六节 统战理论研究与统战信息工作.....	(873)

第十二篇 民主党派群众团体

第一章 民主党派	(875)
第一节 中国民主同盟北方交通大学支部.....	(875)
第二节 九三学社北方交通大学支社.....	(878)
第三节 中国国民党革命委员会北方交大党员.....	(880)
第四节 中国农工民主党北方交大党员.....	(880)
第五节 中国民主建国会北方交大会员.....	(880)
第六节 中国致工党北方交大党员.....	(881)
第七节 中国民主促进会北方交大会员.....	(881)
第二章 群众团体	(881)
第一节 北方交通大学工会.....	(881)
第二节 共产主义青年团北方交通大学委员会.....	(891)
第三节 北方交通大学学生会.....	(903)
第四节 北方交通大学研究生会.....	(917)
第五节 校友会.....	(921)
第六节 北方交通大学归国华侨联合会(简称交大“侨联”).....	(928)
第七节 首都女教授联谊会北方交通大学分会.....	(929)
第八节 北方交通大学老战士协会.....	(931)
第九节 北方交通大学关心下一代工作委员会.....	(931)
第十节 北方交通大学家属管理委员会.....	(933)

第十三篇 院、系、所

第一章 电子信息工程学院	(935)
第一节 通信与控制工程系.....	(935)
第二节 计算机科学技术系.....	(959)

第三节	信息科学研究所	(974)
第四节	光波技术研究所	(980)
第五节	电子电路实验中心	(985)
第二章	经济与工商管理学院	(997)
第一节	经济系和会计系	(998)
第二节	经贸系	(1015)
第三节	工业与建筑管理工程系	(1027)
第三章	机械与电气工程学院	(1029)
第一节	机械工程系	(1029)
第二节	电气工程系	(1039)
第四章	土木建筑工程学院	(1046)
第一节	土木工程系	(1047)
第二节	建筑系	(1049)
第三节	工程力学研究所	(1050)
第四节	勘察设计研究院	(1050)
第五章	交通运输学院	(1051)
第一节	运输管理工程系	(1051)
第二节	管理科学研究所	(1074)
第三节	应用系统分析研究所	(1077)
第四节	运输系统模拟中心	(1081)
第五节	自动化系统研究所	(1084)
第六章	文理学院	(1088)
第一节	数学系	(1088)
第二节	物理系	(1092)
第三节	外语系	(1095)
第四节	社会科学部	(1098)
第五节	法律系	(1105)
第六节	体育部	(1106)
第七节	化学教研室	(1113)
第八节	思想文化艺术教育中心	(1113)

第十四篇 人物

第一章	小传	(1116)
第二章	简介	(1136)
第三章	名录	(1170)
附 录		(1176)

哈尔滨铁道学院等单位简介

总 述

北方交通大学是我国一所历史悠久的高等学校,它的前身是清朝末年创建的铁路管理传习所。在新中国成立前,北方交通大学与当今的上海交通大学、西安交通大学、西南交通大学曾几度同属于一个交通大学。四所交大有明确渊源关系。交通大学至今已有100年历史,是中国创建最早的高等学校之一。

学校在旧中国的曲折坎坷历程

铁路管理传习所创建于1909年(清宣统元年),在旧中国经历了清朝政府、北洋政府、国民党政府三个历史时期。学校的发展历程是曲折的、坎坷的。铁路管理传习所的创建和发展与国家的兴衰、中国铁路的创建和发展息息相关。1840年(清道光20年)鸦片战争之后,中国沦为半封建、半殖民地国家。1825年(清道光5年),英国修建了世界第一条铁路,全长43.5公里。封建的清朝政府,政治腐败,闭关自守,时隔半个多世纪,中国才开始修建铁路。鸦片战争后,英帝国主义,为进一步侵略中国,频频向清廷要求在中国修建铁路,均遭清政府的拒绝。1876年(清光绪2年)英商在上海未经中国政府同意,擅自修建了江湾至吴淞镇铁路,全长14.5公里(称吴淞铁路)。这是在中国土地上出现的第一条铁路。清政府得知后以28万两白银赎回将其拆毁。进入19世纪70年代,以李鸿章为首的洋务派一改过去反对修路的立场,认为兴建铁路是治国自强之道,积极主张修路,但清廷的顽固派坚决反对,认为修路有百害而无一利,极力阻挠。1881年李鸿章为将河北省唐山开平矿生产的煤通过铁路和海运送达至天津港,以供北洋舰队和商船之用,提出修建唐山至北塘港铁路,全长45公里。由于顽固派的阻挠,清廷最后只批准该路自唐山修至胥各庄,全长仅9公里,称唐胥铁路,于1881年当年动工当年建成,这是中国自己筹资修建的第一条铁路。围绕在中国是否应当修建铁路,清廷内部进行了长达20年的争论,中国铁路建设极为缓慢,20年来只修建130公里。直到1889年(清光绪15年)清政府才把兴建铁路定为国策,修路与反对修路之争才告结束。1894年(清光绪20年)中日甲午战争之后,各帝国主义列强见中国软弱可欺,乘机入侵,用强硬手段夺取中国的铁路筑路权和经营管理权,纷纷在中国修建铁路。1895年(光绪21年)法国修筑了滇越铁路,1896年(光绪22年)至1898年(光绪24年)俄国修筑了中东铁路,英德两国修筑了津浦、德国修筑了胶济等铁路。它们利用铁路控制中国的经济命脉,掠夺中国的资源。中国人民在这关系中华民族生死存亡的重要关头,于1904年(光绪30年)至1907年(光绪33年)爆发了一场席卷全国的收回路权的反帝爱国运动,要求清政府废除与帝国主义国家签订的出卖主权的条约,将路权收回各省自办。这场运动至1907年达到高潮。迫于人民的压力,清政府废除了与美英两国签订的粤汉、苏杭甬(后称沪杭甬)等铁路合同并宣布向民间开放路权,准许华商自办铁路。之后国内一度出现商办铁路的热潮,许多省设立了铁路公司,纷纷兴办铁路学校。清政府于1906年(清光绪32年)成立了主管路、航、邮、电四政的邮传部。

1907年(清光绪33年)邮传部司员曾鹑化(1901年留学日本,在著名的岩仓铁道学校专攻铁路,1904年回国后曾至各省考察铁路)以《上邮传部创办铁路管理学堂书》送呈邮传部,建议创办铁路管理学校。他在建议中称:“英国以铁路立国,美国以铁路强国、日本以铁路兴国,重视培养铁路管理人才”,“我国铁路学堂各省纷纷创办,然皆以建设、机械二科为限,而主体管理科反漠然置之”,“夫管理者支配铁路之总关键也”,“故无建设、机械则铁路不能成,无管理则铁路不能久,况办铁路以营业为目的,非以工程为目的……”。“司员以为宜将唐山路矿学堂专办铁路工程,上海高等实业学堂专办铁路、轮船、机械,拟建的邮电学堂改办铁路管理科,……。”这是一份颇有见识的建议,对铁路管理学校的建立起了重要的作用。1907年(清光绪33年)邮传部认为所辖沪宁、汴洛、道清、京张、广九各铁路次第通车、京汉路权亦经收回,需要管理人才,决定在北京建立铁路管理学校。当年在邮传部北侧购地建房,校舍于1909年(清宣统元年七月廿六日)9月10日落成,占地33亩。校舍北邻李阁老胡同(今西单力学胡同),东邻府右街,南邻一墙之隔的邮传部。学校定名为“铁路管理传习所”,隶属邮传部。这是中国历史上第一所铁路管理学校。学校是在收回路权运动高潮中诞生的,也是我国自己培养铁路管理人才的一个创举。

邮传部选派部参议员李稷勋为监督,负责全所一切事务。学校经费由邮传部铁路公费项下支销,公费不敷,由京汉、京奉两路酌量提拨。

铁路管理传习所设高等班和简易班,分别为铁路管理英文高等班,铁路管理法文高等班,铁路管理英文简易班、铁路管理德文简易班。高等班学制为三年,简易班学制为一年。高等班在北京、天津、上海、汉口、广州等地招考,简易班在北京、天津两地招考和由停办的津浦路实习所学生转送。全校学生总数达到400余人,不供膳宿。

高等班开设课程28门,简易班9门。因中国铁路管理权大部为外国人控制,各路规章制度和管理业务均用外语,铁路员工必须通晓有关国语言。因此,学校对外语课极为注重,规定英文高等班兼学法语,法文高等班兼学英语。各门课程均用外语讲授。外语课每周7~8学时,每学期均有,学生在校三年贯穿始终。

清政府时期,中国邮政业务归由外国人控制的海关税务司管辖,税务司司长为英国人。1911年清政府准备关税邮政分开,邮政自成系统,因而急需邮政管理人才。1910年(清宣统2年)4月7日邮传部决定铁路管理传习所内增设邮电管理班,学校更名为交通传习所。邮电管理班分三年制的高等班和一年制的简易班,两个班各招100人,共计200人,学校学生总人数包括铁路管理班一共达到600余人。

1911年(清宣统3年)爆发辛亥革命,1912年中华民国政府成立,邮传部改称交通部,学校属交通部领导。1911年和1912年学校未招生,铁路管理和邮电管理两班各招一届学生之后均未续办,至1913年初学生全部毕业,校内一度没有学生。

1913年(民国2年)5月,交通部因铁路各债权国不一,制度各异,准备统一会计、统计制度,需要这方面人才,决定在校内举办了一期统计班,招生80人,学习期限一年半。

中国电信事业清政府时长期由外国公司把持,因电信与政权关系密切,民国成立后,政府为了严格控制电信,需要培养自己的电信人才,于1913年、1914年在校内先后举办了几届有线和无线电信工程班,分高等、中等和速成班,学习期限长者2~3年,短者半年。

1914年由于津浦、京奉等铁路需要线路、桥梁维修、养护人员,在校内举办了几届铁路工程班,分英文和法文班,学习期限2~3年。至1914年在校学生总人数为300余人。

自学校创立至1914年,6年来学校办学方向不定,所办专业和学制,不断变换,招生不连续,办学无计划,学校还未走上正规办学的轨道。

1914年叶恭绰任交通部次长兼邮政总局局长。叶在清政府时任邮传部路政司司长。他赞赏孙中山的铁路救国思想,重视铁路管理人才的培养。认为铁路为专门学科,而管理又为铁路专科,与工程机械并重,应将部属上海工业专门学校、唐山工业专门学校、北京交通传习所三校所办专业进行明确分工,北京专办铁路管理。另外,中国邮政业务自1910年独立后,仍由法国人任邮政总办,实权操于外人之手。叶兼任邮政总局局长后,实权则被中国人所取代,为发展邮电事业需加强邮电人才的培养。因此,交通部决定于1917年1月将交通传习所改组为两校,一为北京铁路管理学校,一为北京邮电学校,次年叶恭绰兼任两校总监督。

铁路管理学校专办铁路管理科,北京邮电学校专办有线和无线电信工程科,原校址东西一分为二(邮电学校在东半部,铁路管理学校在西半部),两校各设校长。铁路管理学校设三年制的铁路管理高等科和二年制的铁路管理实习科。邮电学校设二年制的高等电气工程班、一年半制的有线电工程班及一年制的无线电中等班。两校均明确了办学专业方向。课程设置进一步完善,仍注重外语课。学校规定,学习成绩优良者派赴国外留学。自1917年至1921年路、电两校共派出留学生51人。自此,学校成为专办铁路管理和电信工程的两所专门学校。两校在校学生总人数共400人。

1919年5月4日北京发生了震惊中外的五四运动,学生以高度的爱国热情参加了全北京市的游行示威和总罢课,并首次建立了学生会组织,推选管理班学生郑振铎为代表出席了北京市成立的学生联合会。

1920年8月11日叶恭绰任交通总长,他曾先后到美英法日等国考察铁路,认为发展中国铁路需要重视培养人才,而目前部属的北京铁路管理学校、北京邮电学校、上海工业专门学校、唐山工业专门学校等四校,培养人才不够,所学技术不适应,且学制不统一,学科划分不合理,没有统一组织。他提议将四校合并组成交通大学。议案于1920年12月14日国务会议通过,20日大总统批准。同月交通部派次长徐世章筹办交通大学事宜。1921年1月21日交通大学筹备处成立,叶恭绰主张用欧美大学的办学思想办校、治学。2月拟订了《交通大学大纲》,并获大总统批准。

为摆脱政潮对学校的影响,效仿欧美管理学校的方法,《交通大学大纲》规定,交通大学设立董事会。董事会职权是: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。董事会成员资格是:有工业、经济专门学术者、富有教育经验者、交通事业成绩卓著者、捐助巨款于本大学者。董事会人数为21人,每年改选三分之一。1921年3月8日交通大学董事会宣告成立,9日召开第一次董事会,票选叶恭绰为交通大学校长。4月7日交通大学总办事处成立,地址设于北京。根据《交通大学大纲》规定,交通大学下设三个学校:北京学校、唐山学校和上海学校。北京学校设经济部(学制四年)与专门部(学制三年),经济部设铁路管理科,专门部设铁路管理科、无线电科、有线电科、电信特科(分电话、电报两门)。上海学校理工部设电气科、机械科、造船科。专门部设电气科、商船科、机械科、邮电科。唐山学校理工部设土木工科,专门部设土木工科。对三校原有学科进行调整,原上海学校的铁路管理科划归北京学校经济部,土木科划归唐山学校理工部。原唐山学校机械科划归上海学校理工部。原北京邮电学校高等班划归上海学校专门部。1921年7月1日三校宣告正式成立。

北京学校经济部铁路管理科,按欧美培养通才的方向,课程设置,更加完善,知识面更加广

泛。课程中增加了土木工程、财政金融、国际法等课程，四年总学时达到 5000 学时。学生毕业授予学位，经济部毕业为“学士”，专门部毕业为“业士”。

交通大学的成立，标志着学校进入一个新的历史阶段，由专门学校步入正规大学阶段。这是一个重要的转折，为学校的发展奠定了重要的基础。

北洋政府不是一个统一的实体，分直、皖、奉三个主要派系，各派互相角逐，政局动荡不定。1922 年 4 月发生了第一次直奉战争，直系打败了奉系和皖系，叶恭绰原与皖系人物、内阁总理梁士诒组成交通系，掌握银行、交通、矿山财政大权。直系取胜后，为攫取铁路等财源，决定铲除交通系势力，梁士诒、叶恭绰被通缉而逃往日本。交通总长由直系的高恩洪取代。为进一步肃清交通系的影响，高恩洪宣布撤销交通大学董事会，改组交通大学。1922 年 7 月将交通大学改组为两校：一为上海南洋大学，一为唐山大学。北京学校改为唐山大学分校。三校学生得知后坚决反对取消董事会，其中，北京学校的反应尤为强烈。学生集体面见交通总长据理力争，上书大总统历陈反对成立唐山分校十大理由。学生结队把守校门，拒绝分校校长进校。最后当局派军警护送校长邵恒浚上任。半年后学潮再起，学生登报声明不承认邵氏为校长，以邵不懂教育，滥用私人等理由要求交通部撤换。在学生压力下，1923 年 2 月交通部免去邵恒浚职务，改任原交通部航政司司长、曾在美哈佛大学留学的张福运为校长。3 月 1 日交通部决定将唐山大学分校更名为北京交通大学。

北京交通大学成立后，制订了《北京交通大学通则》，沿袭了交通大学的办学思想和管理制度。经济部设铁路科，仍为四年制的大学本科。停办了三年制的专门部（包括铁路管理科、无线电科、有线电科、电信特科），自 1924 年起不再招生。

自北京交通大学成立至北洋政府覆灭共有 5 年。由于军阀混战，学校经费艰难，学校难以维持。1926 年学校因发不出工资，欠薪长达 7 个月，教师罢教，集体赴交通部索薪，不能正常教学，并与北京八所院校联合行动形成了一次有相当影响的“索薪事件”。1924 年张福运辞去校长职务，改由朱我农继任。1925 年和 1926 年先后发生了震惊中外的“五卅运动”和“三·一八”惨案。在“五卅运动”中全校师生以极大的爱国热情参加了示威游行和各项宣传活动。北京交通大学是北京市学生联合会的成员学校并任会议主席。朱我农校长为北京各校沪案后援会主席，北京交通大学并为该会永久会址。在“三·一八”惨案中全校学生积极参加了抗议示威活动，其中有一名回校参加游行的校友李廉楨（共产党员）牺牲，四名学生受伤。

1928 年统治中国长达 16 年的北洋政府宣告覆灭，国民党政府开始统治中国。1928 年 6 月 28 日南京国民政府交通部决定将上海南洋大学改为第一交通大学，唐山大学改为第二交通大学，北京交通大学改为第三交通大学。三所交通大学校长均由交通部部长王伯群兼任。三校各设一名副校长。时隔 5 个月，1928 年 9 月交通部决定，将三校合并，组成交通大学，直属交通部。交通大学下设四院：改第一交通大学为机械工程学院、电机工程学院、交通管理学院。改第二交通大学为土木工程学院。改第三交通大学为交通管理分院，隸属于上海交通管理学院。交通大学本部设于上海。

北京交通大学学生对学校改为交通管理分院表示反对。1928 年 10 月 4 日国民政府决定成立铁道部，孙科任铁道部长，交通大学隶属铁道部。11 月 19 日孙科兼任交通大学校长。孙科听取了学生意见，于 1929 年 2 月 5 日铁道部训令：改北京交通管理分院为交通大学北平交通管理学院，7 月 2 日又改称“交通大学北平铁道管理学院”。自 1929 年 2 月至 1937 年 7 月“七七事变”爆发，共近 9 年，是学校历史上政局相对稳定的一个时期，经费得到增加，学校有较大发

展。

学校在学科设置上仍设管理科,学制为本科四年。自1933年起学生进入第四学年,将管理学科划分为两门,一为铁道管理科车务门,一为铁道管理科财务门。学生按门分为两部分,所学课程各有侧重,减轻了学习过于繁重的现象。但所学课程仍然相当广泛,车务门四年开设课程为50门,财务门为49门,总学时4000余学时。根据《交通大学规章》规定,自1929年起招生实行男、女兼收,是学校历史上第一次招收女生,当年共招女生7人。1929年起停办预科(1928年中学学制由过去的4年改为6年),直接由各地中学毕业生中录取新生。每年招生30余人,在校学生数为200~300人。1928年国民党政府迁都南京,交通部由北平迁往南京,将部机关两栋房屋(一栋为平房,一栋为二层楼房)划归学校,作为学生宿舍,自此学校部分学生开始实行住宿。1936年学校新建的图书博物馆、课室楼、男女生宿舍、饭厅,五项建筑先后竣工,教学和生活条件得到改善,学生全部实行住宿制。

建校初期学校只有一个图书室,几十册图书。1923年藏书达到1万余册。1936年新建图书博物馆后,第一次使用图书馆名称,藏书达到3万余册。

1933年9月北平铁道管理学院成立了研究分所(交通大学研究所于1931年6月成立于上海),研究分所任务为辅助华北地区社会经济之发展。

1929年11月部令平、沪、唐三校,在1928年以前毕业之学生成绩列于第一名迄今尚未派出洋者,得依章补派。北平铁道管理学院毕业生中有:许靖、刘廷玉、赵杰等三人。

1936年学校制定了校歌,歌词为梁启超之弟梁启勋所作(梁启勋当时在校任国文讲师)。

国民党政府统治以后,学校加强了对学生的政治控制,《交通大学规章》规定:“本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”,在课程设置方面,有“党义、党策”必修课。学校增设了训导处,后成为监视和限制学生爱国运动的机构。

1931年9月18日,发生了“九·一八”事变,1935年12月9日发生了“一二·九”运动”。全校学生积极投入抗日运动。在“九·一八”事变发生后,全院学生赴张学良副司令私邸请愿,要求抗日,并成立了平津学术团体对日联合会北平铁道管理学院分会,推学生刘立中、蔡中武为代表赴南京请愿,要求政府抗日。在“一二·九运动”中,学生成立了非常委员会,参加全市罢课、请愿和游行示威。

1937年7月7日日军入侵北平宛平县,芦沟桥事变爆发,7月29日北平沦陷。北平铁道管理学院院长徐承燠暑期不在学校,学校无人负责。同年7月行政院决定,全国各大学由教育部统一管辖。12月13日南京沦陷,国民党政府中央机关迁至武汉。1938年初留平学生10余人,与英语教师王芳荃前往武汉与教育部交涉。当时教育部长为陈立夫,次长为顾毓琇。学校1925年毕业校友、国民党中央组织部副部长张冲与陈立夫关系密切。顾毓琇在清华大学时为王芳荃之学生。经王芳荃与张冲、顾毓琇联系交涉。最后,1938年1月29日部令北平铁道管理学院并入先期迁至湘潭钱家巷的唐山工程学院上课,该院在原有的土木工程、矿冶两系之外又增加了一个铁道管理系。因学生人数增多校舍不敷,学校迁往湖南湘乡杨家滩。上课不到半年,1938年10月武汉沦陷,11月日军进攻湖南,国民党惊惶失措,在弃城逃跑之前实行“焦土政策”,纵火焚烧了长沙城,造成震惊中外的“长沙大火”。杨家滩距长沙仅100公里,学校人心浮动,决定再度内迁。开始往广西方向转移,到达桂林遭到日军轰炸后又步行到柳州,经校友帮助于1939年2月到达贵州平越(今福泉县)。这时管理系共有教师10余人,学生100余人。

自1939年2月至1944年11月,学校和平越近6年时间。办学条件很为艰苦。教室是占