

院史资料汇编

铁道部科学研究院
外事工作四十年

(1950~1988)

铁道部科学研究院外事办公室编

铁 道 部 科 学 研 究 院

外 事 工 作 四 十 年

(1950~1988)



铁道部科学研究院外事办公室

北京 1993.9

主 管	丁丕功	尹振远
主 笔	陈 志	

前 言

从1950年至1990年,铁道部科学研究院走过了四十年的光辉历程。随着我国外交政策的贯彻和发展变化,四十年来铁科院的外事工作,从五十年代由于帝国主义的封锁只能开展与苏联及其它社会主义国家的科技合作、交流,发展到现在,已经与世界上几十个国家和地区,建立了多种方式的科技合作与交流。国家的改革开放政策,推动铁科院外事工作进入蓬勃发展的新阶段。

目前,铁科院已设立了外事办公室,在党委和院长的领导下,办理日常工作;各研究所(处)由所(处)长负责,设有专(兼)职人员管理外事工作,全院已建立起外事工作系统,培养了一支外事工作队伍,为提高科研水平,发展科研事业服务。为了如实反映院外事工作的历史发展过程,总结经验教训,改进和推动今后的工作,外事办编写了院史系统资料汇编《外事工作四十年》。根据院史编辑部的要求,结合外事工作的具体情况,本文共分四篇,综述院外事工作的发展状况、工作内容、请进及派出人员情况、机构沿革、组织定员、职责分工等并附表(大事记、人物简介、派出去请进来的人员名单、管理制度等)。重点放在中共中央十一届三中全会制订和实行改革开放政策以后的十余年,因为五十年代及六十年代初期在当时的历史条件下铁科院的外事工作开展不多,而十年动乱中又基本上处于停滞状态。

本文的编撰工作由外办丁丕功、尹振远主持,请院史编委陈志主笔,丁丕功、尹令昭参加,院史编辑部给予指导和帮助。在编撰过程中,郑淑娟同志收集了许多资料,付出了辛勤劳动。在历史上曾主管或从事过外事日常工作的老同志齐光桂、李泮林、夏子敬、张惠生、白杰、庞瑞、尹令昭、田维平、章武华等,为本文提供了宝贵资料。在这里谨向他们表示衷心感谢!

由于时间紧迫,水平有限,经历四十年的变迁,资料收集不够完善,本文难免有遗漏和不妥之处,欢迎批评指正。

铁道部科学研究院外事工作四十年

(1950~1988)

目 录

前言

第一篇 综述.....	(1)
第二篇 机构沿革与组织编制.....	(5)
第一章 机构沿革及隶属关系的变化.....	(5)
第二章 组织编制与队伍建设.....	(6)
第三篇 外事工作的内容.....	(9)
第一章 聘请外国专家帮助工作,来华讲学,以及接纳 外国留学生、实习生	(9)
第二章 派遣领导干部、科技人员出国考察学习、技术 援助及讲学	(11)
第三章 选派人员出国留学、进修及学者访问.....	(12)
第四章 国际科技交流与科技合作	(13)
第五章 国际经济技术合作	(18)
第四篇 基本经验教训	(21)
后记	(23)
附件1 大事记.....	(25)
附件2 负责人简介及名录.....	(43)
附件3 历年出国团组及人员名录、部分请进专家名录	(45)
A 考察访问讲学、参加国际会议、学术交流	(45)
B 公派留学生、进修生、学者访问、出国工作 (时间在半年以上的)	(88)
C 请进的部分专家名录	(94)
附件4 已制订的外事工作规章制度.....	(99)

第一篇 外事工作综述

铁道部科学研究院(以下简称铁科院)的外事工作,包括国际学术交流(含聘请专家,专家互访、来华或出国讲学、进修,参加学术会议,技术咨询),科研合作,对外技术援助,国际技术经济贸易等方面,而以国际学术交流,科技合作为重点。

铁科院外事工作是科研管理工作的一个重要组成部分,它随着院的发展而发展,也随国际形势及国家外交政策的变动而变化。总结四十年来涉外活动的实践,铁科院外事工作的指导思想可以概括为:根据铁科院科研工作发展的需要,遵循国家的外交政策,多方位、多层次、有侧重地开展与世界各国、各地区铁路科研机构、学术组织以及有关国际组织的科技合作交流,吸取国外先进科学技术和科研管理经验,为铁科院的科学研究、科技开发、科技现代化服务,为建成国际第一流的铁道科研机构、发展我国铁路运输事业作贡献。

铁科院外事工作按其历程及特点,可分为三个时期:

一、1950~1965 年“学习苏联”时期

1950 年 3 月 1 日铁道研究所诞生,时值新中国成立不久,铁路线路及运输生产急待恢复,所遇技术问题急需解决,许多试验工作要求研究所承担。而建所伊始,又缺乏经验,如何选择课题,进行专题研究,尚待摸索;如何培养人才,建设队伍,需要筹划;试验装备和生产、生活设施急待建设;工作秩序和管理制度极需建立。解决上述问题的对策,除依靠研究所职工的积极性和创造性外,还需要在国内与中国科学院、国外与苏联铁道科研机构建立经常的业务联系,以资借鉴。

由于当时我国社会制度和政权性质与苏联相同,苏联在十月革命后社会主义建设已取得了举世瞩目的重大成就,再加当时正值美帝发动侵朝战争,并对我国采取封锁遏制政策,在这样的国际形势下“全面向苏联学习”和“一边倒”的政策深得全国人民的拥护。

1953 年铁道部苏联专家组对我国铁道科研的方向任务提出了建议,沙布里专家建议铁道研究所应增设水文研究机构。同年,中国科学院访苏代表团、滕代远部长和武汉大桥工程局彭敏局长分别来院作访苏报告,并具体介绍苏联的铁道科研情况,对职工鼓舞很大。李泮明副所长集中大家的意见,归纳分析,概括地提出了“学习苏联,结合现场,培养干部,联系各方”的建所方针,获得铁道部批准。“学习苏联”成为建国初期研究所各项工作(包括外事工作)的指导思想。为了更好地学习苏联,北京、大连两地集中力量举办了七期俄文学习班,参加学习的有茅以升所长、唐振绪副所长等 128 人,研究所大专以上的技术干部有 83%参加了学习。

1954 年,苏联专家耶·库·沙洛金来华,到研究所大连分所帮助工作,对修复机车定置试验台,编制蒸汽机车牵引计算规程作出了重要贡献。滕代远部长并采纳了他的建议,决定在北京东郊修建中国环形铁道试验线。1955 年 10 月以岳志坚同志为首的研究所 10 人考察团,对苏联运输科学院和环形试验线进行了全面的考察。1956 年,毛主席提出“向科学进军”的伟大号召,国家科委组织编制 1956~1967 年全国科学技术发展远景规划,苏联派遣以运输工程部副部长波·依·列温为团长的苏联铁路科学代表团参加了制订铁道科学技术发展 12 年远景

规划的全国铁道科学工作会议，会后，щии与铁科院签订了1956~1957年的合作计划；щиис与铁科院商订了成立丰台、武汉、西安三个中苏合作科学研究基点，分别从事混凝土结构（桥梁、轨枕、接触网支柱、隧道衬砌等）、桥梁基础和航空勘测等方面的新技术的试验研究工作；щии还派该院内燃及蒸汽机车研究组副组长敦布罗夫斯基为短期驻铁科院的顾问。以后，根据苏联经验，在铁科院推广了专题工作大纲等制度。与苏联铁道研究机构建立直接联系的结果，极大地密切了双方的关系，仅1957年苏方赠送铁科院的科技资料达931册。

1956年，我国参加了社会主义国家铁路合作组织（简称铁组）。铁组的基本任务是掌管国际铁路客、货联运，并与其他国际联运组织合作。铁组委员会下设包括科学技术合作在内的11个专门会议，组织日常工作。铁科院与这些国家铁路科技合作交流从此都纳入了铁组的活动范围，合作的形式主要有：进行多边或双边共同科研、交换技术资料、互派专家考察、培训实习生、派专家指导工作等。1956~1958年岳志坚、李泮明、郎涛南、唐振绪副院长分别带领科技人员赴波兰、东德、捷克、罗马尼亚、匈牙利参加铁路运输工程技术专业会议，并进行访问考察，密切了相互关系。我国对越南、朝鲜铁路进行了力所能及的技术援助。1957~1961年我国铁路共参加了41项合作专题，约占铁组每年科研合作专题总数的50~70%。1961年参加的27个合作专题中，铁科院承担了26项，其中，主持1项，参加25项，有14项参加了专家会议。组织参加铁组科技合作，成了当时铁科院外事工作的主要内容。

这个阶段，铁科院与苏联和铁组其他成员的铁路科技合作是卓有成效的。在科研管理方面，无论是研究机构的设置、课题的选择和确定、科研管理制度的建立、环形试验线的建设等均吸取了苏联的经验；铁科院在铁路桥梁深水基础、预应力钢筋混凝土桥梁、新型轨下基础、无缝线路、钢筋混凝土接触支柱、以至内燃机车设计、铁路电气化技术、新型铁路信集闭设备等方面，无一不是得益于苏联的技术援助和铁组的科技合作。通过国际科技合作交流也培养了干部，并增进了彼此间的友谊和相互了解。

1960年8月，苏联当局片面撕毁协议，撤走了在中国铁路工作的专家，整个中苏关系恶化，中苏铁路合作也陷入了“冷而不断”的境地，铁科院在外事工作中，采取不卑不亢、坚持合作、平等互利的原则。直到1964年铁科院仍派员参加铁组科技合作会议。1963年9月末隧道专家会议在北京举行，接待越南交通部科学研究院和罗马尼亚邮电运输科学研究院院长来院参观访问。在1965年中苏铁路双边科技交流完全中断以后，铁科院与铁组的科技交往也并未中止，铁科院承担的科研合作任务仍尽量去完成，如1965年铁科院参加的铁组合作专题，除3项未承担具体任务、3项尚未商定工作大纲外，有10项合作专题均完成了任务，并分别提出了研究报告。但建国初期形成的“全面学习苏联”、“一边倒”的外事工作局面，实际上已告终结。

这一时期，铁科院还千方百计设法打破帝国主义的封锁，借助桥梁专家茅以升院长在国际工程学术界的声望，参加在日本、西欧等国召开的桥梁和土力学学术会议，通过民间的学术交流渠道，吸取资本主义的先进科技，建立合作关系，并扩大铁科院的影响。

二、1966~1976年“低潮”时期

“文革”十年动乱，受国际国内政治形势的影响，铁科院的外事工作处于低潮。虽然我国仍留在铁组内，继续办理国际客货联运的日常业务，但科技合作与交流受到很多限制，有些活动不得不改由国家途径进行，其中与朝鲜、越南、罗马尼亚铁路还保持良好的协作关系。如铁科院

接待朝铁技术考察团前来参观访问,也派员参加考察朝鲜铁路技术;多次接待了朝铁、越铁的留学生和实习生,交换技术资料;结合引进罗马尼亚内燃机车,铁科院参与了两路内燃机车检修运用经验交流;相互考察了铁路混凝土梁、混凝土轨枕、扣件、接触网支柱的科研、制造和生产,交流了电子计算技术应用和离子氮化等新技术。

在与苏联、东欧铁路科技活动处于低潮的同时,我国与资本主义国家的交往逐渐增多,铁科院的外事工作开始以技贸结合的形式,开展国际科技交流,如从法国引进 3900 数据处理机,较早地在运输生产管理中应用电子计算技术;派员参加验收法国制造的电力和内燃机车,保证了进口机车的质量;同时铁科院也以先进科研成果 DD-2 电子调度集中出国展览,探索对外技术贸易的途径。

1973 年李泮明副院长重新恢复工作,他通过对国际形势的观察,结合铁科院外事工作的实践,提出了新形势下铁科院外事工作的设想,要求针对日本、亚太、北美、西欧、苏联及东欧五个地区,全方位地进行铁路科技情报研究,面向世界,开拓科技合作领域。他的这一设想,开阔了铁科院外事工作的思路。

适值 1972、1973 年中日、中美建交,恢复了我国在联合国安理会的合法地位,形势有利于我国打开与世界先进工业国家的科技合作关系。1973 年茅院长率中国土木工程代表团访日,之后,日本铁道技术代表团、日本铁道企业访华团来铁科院参观访问;1976 年铁科院分别派员参加铁路行车指挥和列车编组自动化考察组、铁道标准计量考察组赴日考察。1975 年铁科院接待了第一批美国客人前来参观访问,1976 年 11 月李泮明副院长率领考察组考察英国铁路,其所以首先选择英国铁路作为考察对象,是因为英铁历史悠久,基本上采用客货混流,提高行车速度主要靠改造机车车辆,以及达比研究中心具有较高的研究水平。考察达到了预定的目的,考察组在作报告中还提出了七项建议,包括:应全面摸清各主要工业发达国家铁路的现状和特点,进一步明确赶超方向;加快我国铁路科研机构的建设,企业研究所主要从事日常运营的科学服务,专业研究院所集中力量承担关键性的中、长期课题;尽快实现试验手段现代化;加快铁路科研骨干队伍的建设。报告还特别强调,为加强国际铁路科技交流,应加入各种国际性铁路组织(如铁盟 UIC);充分利用在华沙的铁组进行活动;参加国际范围内的铁路学术组织和学术活动;建立和加强与各国铁路科研机构的联系,交换研究报告和科技情报。此报告得到有关领导部门的好评。

在此期间,铁科院还根据铁道部的要求,承担了援建坦赞铁路急需的关键课题,如 45 kg/m 轨道结构、1067mm 窄轨线路设计标准、轻型液压捣固机、真空空气两用制动机、援坦内燃机车试验、高压电线路对铁路通信线路干扰的防护等等,并派出科技人员赴坦赞帮助工作。

上述这些方面的工作也为我院外事工作新发展作了准备。

三、1978 年后进入全面发展的新时期

党的十一届三中全会制定了社会主义建设总路线和改革开放政策,带来了科学的春天。推动了铁科院的外事工作全面发展。1978 年,苏华、周镜等同志先后随同郭维城部长赴法国、西德、比利时、英国进行友好访问,开始与这些国家建立起政府间的国际科技合作交流;李泮明同志率团考察波兰铁道科学研究院;李雨生、王子谦同志分别应邀参加第三届国际冻土会议和国际隧协第四次年会。1979 年,茅院长率中国科协代表团访美;唐振绪、陈九铭副院长分别访日并考察日本国铁研究所;卢肇钧研究员去墨西哥参加国际土协执行委员会议;李日旦同志赴华

沙就任铁组第九专门委员会主席；法国铁路联盟主席来访。1980年，英国运输大臣、AAR 哈里斯副主席、加拿大国铁理事会主席来访。形成了我院外事工作全方位、多形式的新格局。

所谓“全方位”，就是科技合作对象不以国家的社会制度、政权性质、经济发展状况作为选择标准，而是面向世界、互利互惠，友好往来。除原已参加的华沙铁组外，还参加了国际铁路联盟、亚太经社联，与 AAR、IEC、GIC 等国际组织加强了联系。不仅恢复了与波兰、民德、匈牙利、捷克铁路的合作，逐步与苏铁关系正常化，并且使中日、中美、中英、中法、中加等铁路的科技合作交流关系具体化、经常化，先后与三十多个国家的铁路建立了合作关系。

所谓“多形式”，是指在政府和民间的涉外机构的支持下，采取友好访问、学术交流、科研合作、技贸结合等各种方式，通过出国考察、访问、参加国际会议、留学、进修、学者访问、课题合作、联合试验等活动“走出去”；同时将国际上著名专家“请进来”，邀请来院参观访问、考察讲学、学术交流、科研合作、共同试验等等。

在国际科技合作中，既考虑合作对象“全方位”、合作方式“多形式”，而且还注意到突出重点、各有侧重，根据我国铁路当前运输生产及今后科学技术发展的需要，结合对方实际情况，进行具体组织，适时调整。如铁科院与波兰铁道研究院的科研合作从《列车无线通信》、《调度监督与调度集中》开始，因为在合作以前各自已有研究的基础，并且波兰还取得了铁盟列车无线通信的任务，便于交流；英国达比研究中心接待铁科院专家进行《轮轨相互作用》、《钢轨探伤车》、《列车控制微机联锁技术》考察和进修，这三项均是达比中心的强项，以后又进行了《重型轨道结构》、《机车车辆制动力和粘着力》等四个课题的合作研究；AAR 协助进行世界银行贷款项目“机车车辆和轨道动力学试验设备”可行性论证，在普韦布洛试验中心完成了我国 60kg/m 重轨线路结构的大运量试验；铁科院还和日本国铁专家共同进行了大型货车和轨道动力学综合试验，通过试验引进了日本的测试设备和测试技术等等。

为了适应外事工作的新形势，1978 年铁科院在院办公室下设立外事组，以院办为主，有科研、计划、人事、学委会等部门参加，统筹全院的涉外工作。1985 年正式成立院外事办公室，配备了专职人员，由主管院长直接领导。各所也相应指定兼职人员办理日常涉外业务，形成了全院外事工作的体系，有力地促进了全院的外事工作。

据统计，从 1978 年到 1988 年，铁科院派出各种出国访问、考察、交流的团组三、四百批，派出人员约一千余人次；应邀来院的外国团组和专家计几十批几百人次；聘请有外籍名誉研究教授八人；经海淀区或铁道部批准并有一定经济效益的中外合作公司或技术中心有 10 个。这些都足以说明：目前铁科院科技合作的广度和深度较之过去都有明显的提高，外事工作已进入了一个新的发展时期。

第二篇 机构沿革与组织编制

第一章 机构沿革及隶属关系的变化

从1950年至1956年,在铁道研究所时期,茅以升所长主持全所的大政方针和重大决策等全面工作;日常的行政工作,科研工作由副所长李泮明主管。当时研究所的外事工作,是由茅所长召集,所务会议讨论决定,李泮明副所长领导实施,日常工作由所的行政处负责。行政处所属的人事科、总务科、计划科均设有兼职人员,在处长领导下处理外事方面的日常工作。例如1953年,李泮明副所长建议邀请苏联专家来大连分所帮助开展机车定置试验研究,经茅以升所长主持所务会议讨论决定后,由行政处处长齐光桂办文申报铁道部,经部长批准后,通过外交途径与苏换文,签订协议及聘书,确定了苏联专家耶·库·沙洛金1954年8月至1955年12月来大连分所给予技术援助。在沙洛金专家来华赴大连分所后,对于他的接待和安排,大连分所组织了一个由所长张惠生领导,由秘书荣更生,翻译韩玉珊、组长梁秉智组成的专家接待小组,负责苏联专家的生活、工作及讲课安排。

1956年铁道研究所发展成铁道科学研究院。外事活动增加,但外事工作管理的机制虽有扩展,但变化不大,院仍未设立专门的外事机构仍然由茅以升院长主管,日常工作由副院长岳志坚领导。由行政处会同院长办公室、人事室办理。日常的涉外事宜由行政处处长齐光桂负责协调处理。这三个部门均设有兼职人员。例如:院办字第10号会议记要载:“由茅以升院长主持,院长办公室会议听取了岳志坚副院长汇报中苏铁研院双边合作等问题的汇报,讨论决定同意岳、唐副院长参加铁道部组织的代表团赴民主德国出席技术会议。在他们出国期间,第一副院长工作由李泮明副院长负责,岳、唐分管的下属单位暂由李、郎二位副院长负责。”

1960年以后,铁科院进行了机构调整,行政处与院长办公室合并成立院办公室,人事、保卫合并成立人事保卫处。外事工作机制仍未变化,日常工作仍然由第一副院长领导,由院办公室主任组织院办、总务、计划、人事等部门的兼职人员办理。1962年院办公室主任齐光桂曾宣布在办公室下设外事组,由郑淑娟同志负责,组织协调各部门外事日常工作。可以说从那时候开始,院的外事工作才设有专职人员,才有了专职机构的雏形。1966年6月以后,受“文革”冲击,外事工作停滞。

1972年~1973年美国尼克松、日本首相田中角荣相继访华,中日、中美相继建交,我国的外交政策随着形势的变化作了相应的调整。当时,李泮明副院长已恢复了领导职务,他提出恢复和发展铁科院的外事工作的意见,建议成立外事组,建制在院办公室,并由院办牵头,人事保卫、科研、学委会等部门参加,设立专职人员办理日常工作。1972年9月正式宣布建立院外事组。

1978年以后,院外事活动增加,院长办公会议决定外事小组扩大为外事领导小组,由主管院长领导,院办、人事、保卫、科研、学委会参加。在院办设外事组,作为铁科院外事工作的办事机构,设组长一人,翻译若干人。

1978年实行改革开放政策,铁科院的外事工作蓬勃开展。1982年经苏华、程庆国等院领导

研究决定设立院外事办公室,主任由办公室主任兼任,设副主任及翻译若干人。虽然将日常办事机构由外事小组升格为外事办,但仍归口办公室主任领导。

1985 年院领导决定,并报部核备,正式设立由主管院长直接领导的外事办公室(处一级机构),设主任、副主任及翻译等定员 5 人。各所相应设立兼职人员处理日常涉外工作。由所长领导,设专、兼职人员(有的由秘书专职或兼职管、有的所由人事干事兼任)。从此,铁科院的外事工作有了比较健全的机构,设置了必要的领导干部和工作人员,从院到所建立起一个外事工作的系统,在主管院长的领导下,接受铁道部有关部门的任务安排,拟定申报院的外事工作年度计划,协调院内各处的关系,和院所的关系,归口办理日常的涉外工作。

第二章 组织编制与队伍建设

(一)1950 年~1955 年铁道研究所时期

外事工作主管:副所长李泮明

协调及处理日常工作:行政处长齐光桂

办事人员:院长秘书

(二)1956 年建立铁道科学研究院以后至 1962 年

外事工作主管:副院长岳志坚

协调及处理日常工作:办公室主任齐光桂

办事人员:院长秘书郑淑娟

(三)1962 年 9 月以后宣布成立外事组

主管:副院长李泮明

日常工作处理:副院长齐光桂

协调及办事机构外事组组长由郑淑娟秘书兼任

(四)1973 年 9 月~1977 年 12 月铁道部科学研究院外事组

主管:李泮明

外事组成员如下:

组长:办公室副主任马朝

组员:院办秘书郑淑娟

人事处:刘秉浩

保卫处:毛瑞山

科研处:何亚东

学委会:吴瑞、冯先需

(五)1978 年~1984 年设立院外事领导小组

主管:院负责人李泮明、苏华、程庆国(先后)

成员:办公室马朝、洪文逵(先后)及秘书郑淑娟

人事处:张牧

科研处:夏子敬

保卫科:聂凤歧

学委会:吴瑞、雷腾

日常工作由办公室归口,徐娟同志负责办理。

(六)1984 年~1985 年 4 月成立由院办主任领导的外事办公室

主管:院长程庆国

外事办公室主任:院办主任洪文遼兼

副主任:章武华、郑淑娟

成员:徐娟、尹振远等

(七)1985 年 5 月~1988 年底院外事办公室,划出办公室,正式成为院长领导下的处级机构

在主管院长领导及铁道部有关外事工作部门的指导下,负责协调院机关各部门及院所的关系,归口办理院的日常涉外工作。

主管:院长程庆国

外事办公室主任:章武华副主任代;副主任:郑淑娟

翻译及工作人员:徐娟、尹振远、廖燕南、马明汉

各所的涉外工作由所长负责,设专(兼)职人员(秘书或人事干事)办理日常工作。

第三篇 外事工作的内容

铁科院的外事工作包含着两个方面：其一是外事工作的管理，包括规划计划、规章制度、上下联系、接待服务等；其二是学术上、科学技术上、技术经济上以及人才培养上的国际交流与合作。前者其它篇章已有论述，本篇只谈后者。

第一章 聘请外国专家来院帮助工作或讲学； 以及接纳外国留学生、实习生

从五十年代初、研究所开始了聘请外国专家来华帮助工作和讲学。聘请的第一个专家是苏联科学技术副博士、机车专业副教授耶·库·沙洛金。他从1954年8月至1955年12月到铁道研究所大连分所帮助工作，他指导、讲学并与中国科技人员一起干，修复了日伪时期留下的机车定置试验台；开展了蒸汽机车牵引热工性能试验、四轴货车基本单位阻力科学试验、机车阻力试验；修改《技规》中第一、二表的科学试验等。大连机车试验室的恢复和各项机车性能试验的开展，在我国均属首次，为我们使用、维护、改造和新造蒸汽机车提供了结合我国国情具有实用价值的科学数据。而且通过十六个月的讲学、修复、试验等科研实践，培养了一批从事机车研究试验的科研技术干部。他对我国铁道机车的科学研究是做出了贡献的。此外沙洛金专家还帮助中国铁路编写了第一部《机车牵引力计算规程》，向铁道部提出：为各类机车车辆等开展综合试验建设环行试验线基地”的建议，后经铁道部研究采纳。1959年1月至6月铁科院聘请苏联运输科研院室主任、副博士聂斯特拉哈天等四人来华合作进行煤气内燃机车试验。1959年12月至1960年7月，铁科院聘请苏联专家主任工程师格鲁士柯夫来华帮助进行电力机车试验。1960年以后，来华帮助和讲学的外国专家不仅仅是苏联及东欧社会主义国家的，面扩大了。1968年“中仪公司”邀请日本技术人员森登志夫先生来院帮助检修金化所引进的电子显微镜，并介绍使用维修经验。1977年联邦德国尤利德公司总工程师埃勒斯来院机辆所讲学，题为《新型合成摩擦材料》。1975年铁建所选线设计室组织了来华访问的墨西哥经济贸易发展会的专家进行电气化铁路技术“座谈讨论会”。由于国际国内政治形势的影响，从五十年代到七十年代中期，请进来帮助工作、讲学、座谈讨论、研究技术的外国专家人数不多，面也不广，但对我院的科研和建设还是帮助很大的。

1978年改革开放以后，铁路运机工电各专业、日美欧州各先进工业国的专家纷纷来华访问，而院外事部门也把握时机，将邀请外国专家来华讲学及交流技术列为重要任务之一，因此每年这方面的活动大幅度增加，对取得科技讯息、了解国际动态、交流学术观点、促进科研工作、开创经济效益等方面都发挥了良好作用。例如1978年3月美国来斯汀豪斯空气制动机公司副总裁、高级专家制动权威赖特·勃莱恩来铁科院机辆所讲学，介绍“美国铁路新的重载制动系统”帮助我们了解国际制动技术新动态，报告颇有价值。1979年8月美国土木工程学会土力学代表团访华，做了学术报告11篇，铁建所土工室做报告一篇，书面交流五篇，中美双方专家互相交流，建立关系，双方受益。1979年10月美藉桥梁专家黄益先生访华来铁建所桥梁室

作“斜拉桥设计”报告,为该室开展斜拉桥的研究提供参考。1979年10月日本政府派铁路线路专家来华短期工作,铁道部成立线路专业组,铁科院派李仲才、胡竞嵘、李明清、徐涌参加专业组,与日本专家研究讨论、共同工作,对于线路室的科研工作亦有益处。1978年2月中国土木工程学会与日本土木技术代表团在北京进行为期十天的路基滑坡方面的技术交流。西北研究所马骥、湛壮丽参加并作了“中国滑坡概况”、“关于滑坡滑带动抗剪强度特性”的报告,与日本专家斋藤迪考等讨论交流路基滑坡土力学。1983年6月美国里海大学教授方晓阳来西北研究所讲学:“关于滑坡及地基基础问题。”这些学术交流对西北所科技人员开展科研有帮助。1979年10月日本新干线建设局局长斋藤功率隧道技术专家访华团一行六人来华到西南研究所访问、讲学、座谈、交流。1985年10月北美铁道协会芝加哥技术中心史蒂尔先生等二人到西南所访问、讲学。1985年11月日本建设公团佐佐木一行三人到西南所访问,开设了短期技术讲座和座谈交流。1986年8月法国土力基础学会技术主任郑瑗教授到西南所讲课,并座谈交流。西南所的科技人员认为这些专家讲课和座谈交流,帮助了解国际土力学、土建技术发展动向,开启思路。1982年5月美国联邦谷物检验署主任、轨道衡专家B·F·班克斯先生访华,前来国家轨道衡计量站进行了为期五天的讲学和座谈交流,从美国轨道衡计量技术发展动态、动态及静态轨道衡精度保持方法、及检定技术等三个方面讲课并座谈和解答题问。通过讲学和座谈,我方了解到美国有5600台轨道衡,其中15%是动态电子轨道衡,它向微机控制,转向架计量式发展,轴计量式已不发展。美国静态机械轨道衡中的一半改造成运用传感器和带单片微机的称重仪表的机电结合轨道衡。这些讯息通过轨道衡计量站向全国衡器界传布后,推动了我国转向架计量微机动态轨道衡及机电结合静态轨道衡的发展,微机技术促进了轨道衡计量的进步,而且凡是接受讯息积极研制推广的工厂(如天水红山试验机厂、承德自动化计量仪器厂)都盈利几百万元,发了财,国家轨道衡计量站也从引进推广静态机械轨道衡电子化改造技术中创收百万元。1986年10月美国北美铁道协会顾问,德克萨斯州AGM大学土木工程系教授哈里斯博士和美国运输部系统中心结构和动力学处主任董平博士,应程庆院长之聘,担任铁科院名誉研究教授。哈里斯教授参观了大型结构试验室和环行试验段,就建立铁科院与北美铁道协会及AGM大学的交流、合作问题座谈讨论,董平教授参观访问后,作了学术报告,讲了美国运输系统中心在钢轨疲劳和裂纹扩展、无缝线路及脱轨方面的研究情况,无疑地有助于我们的科研工作,因为我国铁路现场也遇到和向科研部门提出类似的问题,要求解决。

正如机车车辆专业的同志说的:“国外专家、学者常来机车车辆所参观、访问、讲学和座谈,国际交流加深了彼此的了解,促进了科研工作的发展,也增进了各国人民之间的友谊。”仅以机车车辆专业为例,除上述的大连分所及机车车辆组延聘苏联专家来华工作和接待国外来华人员外,历年接待国外来华的团、组和专家共67批,100余人次(详见附录)。

四十年来铁科院还接纳了社会主义国家、第三世界国家的留学生、实习生。例如:1952年7月朝鲜金策大学研究生赵庆瑞到大连分所学习,指导教师是研究员梁秉智,题目为“蒸汽机车鞣鞣涨圈泄漏防止的研究”,历时五个月,做完各项试验,定好论文大纲后,携带资料学成回朝鲜。1955年7月朝鲜派金显旭、玄永俊来北京铁道研究所实习三周回国。1956年越南派庄茂行、黎玉铁来北京实习枕木防腐和煤水油,由研究员郭惠平、副研究员蒋秋芝做指导教师,实习一个半月回国。1964年越南进修生杨学海来铁建所实习土工、软土方面的技术,研究员卢肇钧、周镜等为他讲课。

此外,1973年5月铁科院还接待了北方交大坦赞留学生机械班的100人左右,分批到实验工厂以及机车车辆和金属化学所的有关试验室实习及现场教学。

第二章 派遣领导干部、科技人员出国 考察学习、技术援助及讲学

在铁科院的外事活动中,出国考察、学习、支援及讲学这方面的工作是量大面广,影响最大,效果最好的。据不完全统计:四十年来共有近千人次,分别到过世界三十多个国家和地区。最早派出的两个代表团是李泮明率领的援助越南铁路专家组,于1954年末前往,参观考察并帮助工作,时间一年多,于1956年6月从越南回国;岳志坚率领的访苏考察团,一行8人赴莫斯科对全苏运输科学院及环行试验线进行考察学习,时间四个月,于1956年3月回国,成员有庞瑞、宋昌几、张海峰、易德纯、计生君、谭立成、葛绍荣、陈艾平、马鸣飞等。这两个代表团影响都是很大的,前者完成了从技术上帮助越南建国后恢复铁路的任务;后者为铁科院建设环线试验线开拓先行。在五、六十年代,我国与苏联及东欧社会主义国家铁路运输及科技方面的联系交往,多是开技术会议与参观访问同时进行,在那里开会,东道国负责接待和组织参观访问,经铁道部外事部门安排,批准出国的代表团,在当时的历史条件下,都是领导干部带技术人员参加,组团前往。例如1956年6月郎涛南副院长,陈廷祐研究员组团前往民主德国莱斯登交通大学参加“铁联”第二届科学报告会,内容很丰富,包括铁道管理、电气化铁道、交通建筑、运输经济及通讯等方面,会后在德国参观访问。1956年10月,岳志坚、唐振绪副院长、研究员陈迁祐、副博士谭立成等八人到民主德国德累斯顿参加国际客货协九国铁道科学院及设计院代表会议,民主德国交通部副部长主持会议,热情接待,组织参观。1960年以后有所改变,也有室主任、专题组长或科技人员组团或单独出国访问考察。例如1960年3月铁道部批准由茅以新和金化所王善彰等组成铁研院铁道组去民主德国莱比锡博览会参观有关铁道技术的展出。1960年10月铁科院派出代表团应邀去民主德国铁路参观访问,共参观了东德的科研、设计、运营单位十二个,写了长达万言的考察报告,在当时对我国铁路有参考借鉴作用。1963年8月铁道部工务局蒋传济,铁建所李日曰前往匈牙利参加铁组九专养路机械化专家会议,并在匈参观。1972年通号所派韩彦观、曾道崇等同志携带研究成果DD-2型调度集中赴法国、加拿大参加技术展览会展出交流。1973年机辆所黄学贤、谢忠廉参加铁道部“验收团”赴法国验收内燃机车,为期半年。1974年2月及3月孙晓军、刘建功到坦赞铁路工作组工作。1974年8月标准计量所梁秉智研究员去罗马尼亚参加国际电工委员会第三十九届年会并在罗参观访问。1974年9月铁建所副博士程庆国参加部组织的赴罗马尼亚铁路考察组,考察铁路预应力混凝土桥梁和轨枕。1974年7月计划处尹令昭、金化所祁登朝参加赴朝鲜技术考察组的工作。1974年12月铁道部又批准王中南等六人到坦赞铁路工作组工作。

1978年以后,随着国家改革开放政策的贯彻,铁科院与世界各国铁路部门的交往大幅度增加。1978年9月苏华同志随同郭维城部长率领的中国铁路代表团,前往法国、西德、比利时进行友好访问,不仅开阔了眼界,而且开启了政府间的铁路科技合作交流关系。1978年11月13日应英国政府的邀请,铁建所研究员周镜随郭维城部长赴英国友好访问,参观了交通运输及铁道科技。1979年4月应日中经济协会邀请,唐振绪副院长随同刘建章副部长赴日进行参观访问。1979年6月应日本邀请,以陈九铭副院长为副团长的中国铁道科学研究考察团一行九人到日本国铁研所等单位进行参观访问。1979年2月铁建所研究员卢肇钧赴墨西哥参加了国际土协执行委员会会议,会上他与世界土力学界的专家教授重新建立了联系,为以后我国铁路派出工程师参加国际土协的工程建设及科学试验工作开辟了途径。1979年4月通号所副研究

员叶绍智去意大利考察学习电子计算机及数据传输设备,为我国铁路引进技术,在运输系统上应用数据传输、电子计算机联网的先进设备创造条件。1979年7月运输所吴家豪与机辆所孙振声、科情所刘国平一行应邀去日本进行铁路运输综合考察,对铁科院在80年代开展提高速度,提高通过能力,提高运力的研究颇有裨益。1979年7月铁建所李利庆副博士去南斯拉夫考察斜拉桥、斜腿钢桥和大跨度钢结构焊接技术,开阔眼界,有助于桥梁室八十年代开展建桥技术的研究。1984年电子所所长崔俊工程师前往日本考察管理现代化和洽谈接收日方的电子计算机,为电子计算所扩充设备、开展电子计算技术在运输生产管理的应用研究和推广等方面,开拓途径。1983年2月机辆所吴培元、李明和通号所林通源一行,前往美国澳大利亚考察铁路重载列车运输;1983年3月李泮林副院长率领代表团一行五人,团员有环行段黄承宙、机辆所陈可兴、方福保、田春林等,前往罗马尼亚、捷克进行环行试验线技术装备考察。上述这些考察为铁科院开展重载和准高速列车运行试验,作了先行。1983年9月应美国谷物检验局的邀请,标准计量所副研究员程桦和铁道部科技局高工张士相前往美国访问和讲学,沟通了中美轨道衡计量的技术交流,有利于扩大中美贸易中,准确秤重的互相了解和信任。据统计(详见附表)从1951年~1988年铁科院出访的科技人员和领导干部近千人次,各个专业有约三分之一的高中级科技人员出国对本专业技术进行过考察和学习,无疑地对铁科院吸取国外先进技术和吸收新讯息,以提高科研的水平是大有帮助的。

第三章 选派人员出国留学、进修及学者访问

从五十年代到七十年代中期铁科院选送人员出去学习,多是去苏联和东欧社会主义国家,1978年改革开放以后,则多是选送去美国、西欧和日本。对于院吸取国外先进科技和培养高级科研人员,都是有很好的效果的。例如五十年代铁科院曾派出一批大学毕业的青年科研人员去苏联、匈牙利等国留学,当研究生进修,如冯登泰、李雨生、唐怡忱等。这些同志回院后,皆为各单位的科研或管理工作骨干。

1978年以后,随着铁科院外事工作的恢复和发展,公派和自费留学、出国进修、学习实习及学者访问、技术援助的人员大幅度增长,而且前往的国家和地区多为北美、西欧、日本、澳大利亚等资本主义工业国。进行的专业包括运、机、工、电、金属化学、电子计算技术、标准计量、科技情报等铁道科学的各个方面,派出人员的面遍及院属京内外十个研究所。据初步统计从1978年~1988年,十年中派出留学及进修、研修学习人员一百余人,是前三十年的20倍。分布情况如下表(见下页)

表中合计派出学习人员共107人(尚有一部分出国工作的科技人员未统计在内,名单见附录)。

公派出国学习、进修人员,绝大多数学成回国,大多数按期回院工作。自费留学人员也有少数学成回院工作。由于派出去短期学习、实习以及一、二年进修的中青年科技人员大多数是大学本科毕业生而又工作若干年基础好又具有科研实践经验,他们出国深造后,加快成为本专业的高级科技人才,对我院科研、管理、干培都有较大影响和发挥很好的作用。例如由北美协会接纳1981年去美国工作、研修及深造土力学专业一年的杨灿文同志现在成了博士研究生指导教师,在国内土力学界享有盛名。机辆所派往西德奥地利深造、获得博士学位的董锡明同志,回国后在科研工作作出优异成绩,被国家授予有突出贡献专家的光荣称号,成为博士生导师。运输所副所长研究员吴家豪在本专业具有一定成就后又两次出国研修,造诣更深,成为国内站