

中国铁路教育史

(1949—2000)

中国铁道学会教育委员会

西南交通大学出版社

• 成 都 •

内 容 简 介

本书主要记述了中国铁路教育事业的发展历程。共分九部分：铁路教育综合篇、铁路高等教育篇、铁路职业学校教育篇、铁路职工教育篇、铁路干部教育篇、铁路中小学教育篇、中国铁路教育重要纪事及中国铁路教育历史剪影和附录。

图书在版编目(CIP)数据

中国铁路教育史：1949—2000 / 中国铁道学会教育委员会. —成都：西南交通大学出版社，2007.9
ISBN 978-7-81104-636-6

I. 中… II. 中… III. 铁路工程—职业教育—教育史—中国—1949—2000 IV. U2-4

中国版本图书馆 CIP 数据核字(2007)第 082877 号

书 名	中国铁路教育史(1949—2000) Zhongguo Tielu Jiaoyushi(1949—2000)
作 者	中国铁道学会教育委员会
责 任 编 辑	刘立 秦薇 臧玉兰
出 版 发 行	西南交通大学出版社 (成都二环路北一段 111 号)
发行部电话	028—87600564 028—87600533
邮 政 编 码	610031
网 址	http://press.swjtu.edu.cn
印 刷	成都蜀通印务有限责任公司
成 品 尺 寸	210 mm×297 mm
印 张	63.75 另彩页:3.5
字 数	2 275 千字
版 次	2007 年 9 月第 1 版
印 次	2007 年 9 月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-81104-636-6
定 价	200.00 元

图书如有印装问题 本社负责退换
版权所有 盗版必究 举报电话：028-87600562

序

这部书，是一项浩繁而艰辛的工程。

中国铁路教育的历史，要追溯到 19 世纪末，清廷对修建铁路争端的结束，各交通学堂(学院)即开始创办，并派员出国留学，后来成为世界著名工程师、以修建京张铁路著称于世的詹天佑就是其中的一员。新中国成立后，各级学校大量的兴办与发展，对于铁路发展的重要作用与贡献，范围就更加宽阔、更为广大了。

这是一部资料翔实、引用文字准确的书。如此细密确切，查阅了许多档案资料、探访了不少与事同仁，对照核实，费事尽力。应该感谢编写和提供资料的人，他们当中不少同志，几乎终身从事铁路教育事业；退职之后，又凝聚成努力做好这件事的集体。他们没有失去教育工作者的责任和勇气，实在难能可贵。

翻阅这部分门别类、有述有据、精细质朴的大书，令人感动。过往繁荣与忧患的种种情状，历历在目。从滕代远、吕正操，直至以后的万里等部长，关切教育的动人举措，以及各级学校中教师、学者的作用与成就，对铁路培育的人才，科研的成果，都充分体现了铁路教育之大成，令人深有感悟。

这部历史记录，着力表明了以下三点：

一、教育是一种巨大的力量。新中国的铁路，是在 20 世纪三四十年代残酷的抗日战争与解放战争后破烂不堪的基础上，逐步恢复起来的。记得在解放战争尚未结束时，我曾与军民、官兵、俘虏、大人、小孩同乘在一辆闷罐车内，傍晚停车，到路边老乡家住下，天明敲锣上车，继续前行。随着全国解放，国家振兴，需要铁路迅速恢复，尽快通车，这就急切地需要大批干部进行管理，需要大批熟练的工人上岗操作。此时，铁路的大学、中专、技校和职工教育，亟待加强以适应形势，于是教育迅速成为提高生产力的重要环节。生产的需求，产生对知识的渴求，从而引申到对教育的尊重，促进了教育的发展。且看如今铁路的各级管理干部，有多少是铁路高等院校、中专和技工学校培养出来的；有多少精通本职的科技人才，正在岗位上施展才能；有多少工人在获取了基本知识之后，发奋实践，达到称职与优秀，有的还走上了部、局领导岗位。在接

受教育的基础上，通过实践，便形成我们常说的：“知识就是力量”。从而高质量地形成了新的铁路队伍。

二、在一定的历史时期，铁路办教育，在于企业本身具有办学的超常的独特需要。大量的铁路中小学沿着“扶轮”学校的初步基础，迅速发展，其实质是对铁路职工深切的关怀。突出地要求铁路中小学要办够、办好，务必使边远偏僻地区的铁路职工子弟都能有上学的机会。对这个问题，细致到由部长明确要求注意食宿，并安排上车走读的车厢、车次，以求职工安心专注地工作，真可谓体贴入微。边远小站职工承受劳累与生活的辛苦，是寄希望于他们孩子的未来与成长的。能做到随着铁路向边远地区的延伸、发展，达到孩子们，包括少数民族职工子女都能就近入学，实非易事。而且，铁路中小学办学质量高，社会声誉好，职工是满意的。这些情况，充分体现了企业办学的人文关怀。

三、企业管理与机构体制的健全，并高效率的运行是行业、企业长期重视和积累的结果。铁道部1950年春便设有教育局，局、厂、段、站都设有专职教育机构与人员，形成了从上到下的管理体制，并逐步建立了一套完整的规章制度，保障了协调发展，合理布局，规范办学，提高质量，确保需求。其间，虽然经历了诸多政治运动，尤其是“文化大革命”的混乱，但拨乱反正也还是依靠这些管理机构与人员，得到有成效的尽快恢复。这说明，道德的建树，必须从有效而健全的教育着手，并有一定的组织机构保证。新中国铁路办学的理念，培育了多少有用之才。改变一种体制，必须有更为完善的构想作为替代，教育事业方能蓬勃健康地发展。

如今，新的时代，新的任务层出不穷。建设小康社会与科学发展观，对于教育的要求更为深远与急迫，我们期待着教育的新景观呈现。



2006年10月11日

编写说明

20 世纪后半期的中国铁路教育，是陪伴着共和国的诞生与成长以及中国铁路的进步历程而展开的。半个世纪以来，她始终为铁路事业的建设和发展忠实地服务。经过几代铁路教育工作者的艰辛奋斗，不仅培养了大批各级各类人才，而且还为铁路的技术进步、科学研究等方面都作出了历史性的贡献。然而，这个时期铁路教育的历史记载尚属空白。当我们迎来 21 世纪的时候，在祖国大地和谐发展与崛起的大潮中，中国铁路发生着深刻的变化，波及到铁路教育，尤其是院校的管理体制发生了重大变革。因此，记录这一时期中国铁路教育的历史，对于承前启后，对于总结过去、开创未来，就显得更加重要，更加具有历史价值和现实意义。

2003 年 1 月，中国铁道学会教育委员会在北京召开工作会议。在铁道部劳动和卫生司、铁道部人事司的支持下，会议研究确定组织编写队伍，利用 3—4 年时间完成《中国铁路教育史(1949—2000)》编写任务。为此，2003 年 3 月，铁道部劳动和卫生司、铁道部人事司、中国铁道学会教育委员会联合发出关于编纂《中国铁路教育史(1949—2000)》的通知。由此，中国铁道学会教育委员会开始具体承办组织编写这部书，并于 2006 年 11 月完成定稿。

几年来，在尽可能广泛收集资料，组织调研座谈的基础上，分九个部分进行了编纂工作。这九个部分是：铁路教育综合篇、铁路高等教育篇、铁路职业学校教育篇、铁路职工教育篇、铁路干部教育篇、铁路中小学教育篇、中国铁路教育重要纪事、中国铁路教育历史剪影和附录。在编纂这部书的过程中，参加编写工作的众多铁路教育工作者，以对历史负责的科学态度和求真务实的勇气与信念，付出了艰苦的努力，克服了各方面的困难，终于完成了这项颇有意义的工作。

编纂《中国铁路教育史(1949—2000)》是一项系统工程，工作量大，需要研究、探讨的问题很多。这就要求我们必须锲而不舍、精心设计、认真组织、顽强工作。新中国半个世纪的铁路教育充满着执著奋斗、无私奉献的沧桑历程，始终激励和凝聚着我们这些亲历者，要承担起历史的责任，去圆满地完成这件事。几年来的实践，我们深深地感到，编写这部书的过程，又一次再学习、再认识的过程；与此同时，也再次感受到教育事业的无限生机和从事教育工作的无比幸福与荣光。

当我们即将完成全部书稿汇集成册时，特别呈请 97 岁高龄的刘建章老部长为本书题写了当年邓小平同志对教育工作的重要指示，表达了我们共同的愿望。建章老部长从共和国成立初期就多年分管铁路教育工作，一直关心铁路教育事业的进步与发展，关心铁路青少年的健康成长，直至 2003 年全路职业教育工作会议，他自始至终参加并讲话，都给予我们深刻的教育。我们还邀请了 86 岁高龄的原铁道部教育局章洛老局长为本书撰写了序言。他离职后一直担任中国铁路老年大学校长，始终为铁路教育事业工作不息。他们对教育事业的忠诚和热爱必将给我们乃至后人带来鼓舞与激励，带来信心与力量。

当我们完成全书的编写工作之时，感到有以下问题，尚需向广大读者做一说明。

一、编纂《中国铁路教育史(1949—2000)》，是几代铁路教育工作者的共同心愿。这部书是几代铁路教育工作者艰苦奋斗、励精图治、辛勤耕耘、孜孜以求的历史结晶和集中体现。以编年为主线，辅以专题记叙，作为史书，能否充分表达其深刻内涵，能否较为完整地反映历史面貌，我们做了努力，但终因诸多方面的原因，还是留下了不少缺憾。一部分原始资料的散失和相关人士的离去，已无法弥补；对编写史书，我们尚缺乏足够的知识和经验；众多人员参与，分篇分组编写，相互之间体例风格的协调亦感不足。这些，只好留待后人去研究与评说。

二、由于缺乏资料等方面的原因，本书未涉及台湾地区和港澳地区的铁路教育；未涵盖国家铁路部门所属教育以外的为中国铁路服务的有关教育单位和部门；在研究生教育方面，未涉及铁路高等学校教育以外的培养单位；鉴于铁路内部管理体制的因素，对于幼儿教育也未予以涉及；本书以国民教育为范，对于非国民教育系列，只是对涉及的相关部分做了一定的反映。

三、为便于阅读和分析研究，除对要事、大事和一些综合性的资料，专门编辑了《中国铁路教育重要纪事》和《附录》外，还在铁路高等教育篇、铁路职业学校教育篇、铁路职工教育篇和铁路中小学教育篇的后面，分别编辑了“本篇相关资料”。由于在这个历史时期当中的一些政治运动，造成大量文献、资料的丢失和断档；诸所高等学校的几经搬迁也散失了不少资料；加之历史上各方面统计的误差等因素，本书仅就可以收集和掌握的情况，进行了整理和归纳，难免存在遗漏和不准确的地方。

四、全书内容限于1949年1月1日至2000年12月31日。考虑到这部书编辑出版是在2000年以后的实际，发生在2000年以后的一些情况，为便于读者了解，在各篇的“本篇相关资料”等处亦有所反映。

五、作为全书的一个组成部分，我们编辑了中国铁路教育历史剪影，共收集了200余幅照片，辅以描绘半个世纪以来中国铁路教育的历史轨迹。

在此，衷心地感谢帮助过我们的朋友和同仁！诚挚地恳请路内外专家和各方人士指正。

编 者

2006年11月

目 录

铁路教育综合篇

第一章 中国铁路教育的发展历程	1
第一节 新中国成立前的铁路教育(1871—1949)	1
第二节 国民经济恢复和发展时期的铁路教育(1949—1956)	9
第三节 开始全面建设社会主义时期的铁路教育(1956—1966)	15
第四节 “文化大革命”时期的铁路教育(1966—1976)	24
第五节 建设中国特色社会主义时期的铁路教育(1976—1985)	28
第六节 建设中国特色社会主义时期的铁路教育(1985—2000)	34
第二章 中国铁路教育的体制、管理与科学研究	43
第一节 铁路教育的体系与结构	43
第二节 铁路教育管理机构沿革	49
第三节 铁路教育的分级管理体制	51
第四节 铁路教育的科学研究	60
第三章 中国铁路教育的主要成果与基本经验	69
第一节 铁路教育的主要成果	69
第二节 铁路教育的基本经验	75

铁路高等教育篇

第一章 国民经济恢复和发展时期的铁路高等教育(1949—1956)	81
第一节 新中国成立前铁路高等教育的回顾	81
第二节 新中国成立初期党的教育方针在铁路高校中的贯彻	84
第三节 学习苏联教育经验 改造铁路高等教育	91
第四节 开展科学研究 服务铁路生产	103
第二章 铁路高等教育在探索中发展(1956—1966)	107
第一节 贯彻社会主义教育方针	107
第二节 “大跃进”时期的铁路高等教育	111
第三节 贯彻《高教六十条》 调整整顿高等学校	118
第四节 对教育革命的探索	130
第三章 “文化大革命”时期的铁路高等教育(1966—1976)	139
第一节 铁路高等教育的停滞、混乱与损失	139
第二节 林彪、“四人帮”对铁路高等教育的破坏与干扰	143
第三节 铁路院校在艰难中前进	149
第四章 拨乱反正 铁路高等教育健康发展(1976—1985)	155
第一节 铁路高等教育拨乱反正 走向改革开放	155
第二节 把学校的工作重点转移到教学科研上	161

第三节 铁道部发展高等教育的指导思想及政策、措施·····	170
第四节 铁路高等学校深化教学改革 提高人才培养质量·····	174
第五节 铁路高等学校学位和研究生工作的恢复和发展·····	183
第六节 石家庄铁道学院的成立与发展·····	187
第七节 铁路高等医科和师范教育的发展·····	190
第五章 蓬勃发展的铁路高等教育(1985—1995)·····	199
第一节 贯彻关于教育体制改革的决定 改进和加强高等学校思想政治工作·····	199
第二节 贯彻《中国教育改革与发展纲要》 铁路高等教育迅速发展·····	206
第三节 加强重点学校建设 争创国内一流学校·····	214
第四节 积极开展科学研究·····	227
第五节 深化铁路高等学校管理体制改革·····	231
第六节 积极发展成人高等教育·····	240
第七节 铁路高等学校的图书馆建设·····	243
第八节 铁路高等教育研究·····	252
第九节 成立铁路高等学校董事会 产、学、研联合办学·····	254
第六章 铁路高等教育改革的深化(1995—2000)·····	257
第一节 庆祝交通大学建校一百周年·····	257
第二节 面向 21 世纪 深化铁路高等学校教学改革·····	263
第三节 铁路高等学校管理体制深化改革稳步推进·····	275
本篇相关资料·····	283
一、铁路高等教育主要统计资料·····	283
1. 铁路普通高等学校全日制教育概况·····	283
2. 铁路普通高等学校师资队伍职称结构·····	284
3. 铁路普通高等学校本、专科学生人数统计·····	285
4. 铁路普通高等学校研究生人数统计·····	286
5. 铁路普通高等学校成人教育毕业人数统计·····	286
6. 铁路普通高等学校本、专科及硕士研究生专业设置(2000 年)·····	287
7. 铁路普通高等学校博士学位点及流动站发展情况·····	288
8. 铁路普通高等学校国家级、省部级重点学科及重点实验室·····	291
9. 铁路普通高等学校科技成果获奖统计(1954—2000)·····	293
10. 铁路普通高等学校教学成果获奖统计(1988—2000)·····	294
11. 铁路普通高等学校教材成果获奖统计(1982—2000)·····	294
12. 铁路普通高等学校校舍面积统计(2000 年)·····	295
13. 铁路普通高等学校教育经费来源统计(1956—2000)·····	295
二、铁路普通高等学校科技成果项目(1954—2000)·····	296
三、铁路普通高等学校校友中的院士及“两弹一星功勋奖章”获得者名录·····	302
四、铁路普通高等学校名录·····	303
五、各铁路普通高等学校简介(2000 年)·····	305

铁路职业学校教育篇

第一章 国民经济恢复和发展时期的铁路职业学校教育(1949—1956)·····	317
第一节 积极兴办铁路职业学校·····	317
第二节 铁路职业学校科组、工种设置和科组调整·····	322
第三节 学习苏联职业学校教育经验 推进教学改革·····	325

第四节 为朝鲜、越南培养留学生·····	328
第二章 开始全面建设社会主义时期的铁路职业学校教育(1956—1966)·····	330
第一节 规划铁路职业学校教育的发展与发展中的调整·····	330
第二节 “大跃进”时期的铁路职业学校教育·····	334
第三节 铁路职业学校教育的调整、巩固、充实、提高·····	339
第四节 新办铁路职业学校和开展“半工半读”教育制度试点·····	347
第三章 “文化大革命”时期的铁路职业学校教育(1966—1976)·····	351
第一节 铁路职业学校陷于动乱之中 遭受空前浩劫·····	351
第二节 铁路职业学校的初步恢复和整顿·····	353
第三节 为坦桑尼亚、赞比亚铁路培训人才·····	355
第四章 建设中国特色社会主义时期的铁路职业学校教育(1976—1985)·····	357
第一节 全面拨乱反正 恢复整顿铁路职业学校教育·····	357
第二节 全面规划、积极发展铁路职业学校教育·····	371
第三节 办好铁路重点中专、技工学校 切实加强学校领导班子建设·····	375
第五章 建设中国特色社会主义时期的铁路职业学校教育(1985—1995)·····	379
第一节 贯彻《中共中央关于教育体制改革的决定》·····	379
第二节 贯彻第二次全国职业技术教育工作会议精神·····	383
第三节 贯彻《中国教育改革和发展纲要》 进一步确立铁路职业学校的发展目标·····	387
第四节 深化教学改革 加强实践性教学·····	391
第五节 加强教学管理和专业、课程、教材建设·····	396
第六节 加强师资队伍建设·····	404
第七节 加强和改进思想政治工作·····	408
第八节 加强体育、美育和图书馆工作·····	414
第九节 大力发展校办产业 开展技术服务和多功能办学·····	416
第十节 改革招生分配制度·····	418
第十一节 加强评估与督导 争创国家级重点职业学校·····	419
第十二节 十年的主要成果和特点·····	425
第六章 建设中国特色社会主义时期的铁路职业学校教育(1995—2000)·····	428
第一节 贯彻《中华人民共和国职业教育法》和第三次全国职业教育工作会议精神·····	428
第二节 铁路职业学校教育教学改革全面深入发展·····	430
第三节 深化教育改革 全面推进素质教育·····	439
第四节 深化铁路职业教育管理体制改革的布局结构调整·····	444
第七章 铁路职业学校教育管理机构、科学研究和信息交流·····	449
第一节 铁路职业学校教育的管理机构和管理体制及其演变·····	449
第二节 铁路职业学校教育研究机构的建立与研究活动的开展·····	452
第八章 铁路职业学校教育的回顾·····	458
第一节 主要成果·····	458
第二节 主要经验·····	461
第三节 主要问题和教训·····	466
本篇相关资料·····	468
一、铁路企业职业学校教育管理机构名录·····	468
二、铁路各类职业学校名录·····	476
1. 铁路普通中等专业学校名录·····	476
2. 铁路技工学校名录·····	480
3. 铁路职业高级中学名录(1990年)·····	485
4. 铁路高等职业技术学院名录·····	486

5. 铁路高级技工学校名录	486
三、铁路职业学校教育系统全国及省部级劳动模范、优秀教师和优秀教育工作者名录	487
1. 铁路普通中等专业学校	487
2. 铁路技工学校	489
四、铁路职业学校教育有关统计资料	491
1. 铁路中等专业学校学生、教师情况	491
2. 铁路技工学校学生、教师情况	492
3. 铁路职业高中学生、教师情况(1984—2000)	494
4. 铁路普通中等专业学校干部、职工中专班情况(1983—2000)	495
5. 铁路普通中等专业学校专业设置及教师结构情况(1981—2000)	495
6. 铁路中专、技校基本建设投资及事业经费情况(1981—2000)	496
五、铁路国家级重点职业学校简介	496
1. 铁路国家级重点普通中等专业学校简介	496
2. 铁路国家级重点技工学校简介	506
3. 铁路国家级重点职业高级中学简介	515

铁路职工教育篇

第一章 国民经济恢复和发展时期的铁路职工教育(1949—1956)	517
第一节 职工教育列入铁路工作议事日程	517
第二节 扫盲运动和开展业余教育	519
第三节 职工初、中等教育和技术教育的开展	521
第二章 开始全面建设社会主义时期的铁路职工教育(1956—1966)	525
第一节 国家的教育方针	525
第二节 从初级到高级的职工教育培训	525
第三章 “文化大革命”时期的铁路职工教育(1966—1976)	533
第一节 铁路职工教育遭到严重破坏	533
第二节 铁路职工教育在困境中顽强坚持	533
第四章 建设中国特色社会主义时期的铁路职工教育(1976—2000)	536
第一节 拨乱反正时期的铁路职工教育	536
第二节 智力开发和全员培训	542
第三节 青壮年职工文化、技术补课	546
第四节 岗位培训	550
第五节 职工高等和中等专业教育	559
第六节 职工学校	574
第七节 标准化教室	579
第八节 企业教育综合改革	583
第九节 7277 素质工程	588
第十节 职工教育科学研究	589
第十一节 职工教育管理	601
第十二节 建立社会主义市场经济体制与职工教育结构调整	611
本篇相关资料	613
一、基层站段标准化教室名录	613
二、职工学校名录	615
三、成人中等专业学校名录	618

四、成人高等学校名录	619
1. 职工高等学校	619
2. 普通高等学校成人教育	621
五、部及部属单位职工教育管理机构名录	621
1. 铁道部	621
2. 铁路局、总公司	622
六、职工教育研究机构名录及职工教育期刊一览	630
1. 职工教育研究机构	630
2. 职工教育期刊	631

铁路干部教育篇

第一章 国民经济恢复和发展时期的铁路干部教育培训(1949—1956)	633
第一节 铁路干部教育培训的历史背景	633
第二节 铁路干部教育培训的任务与方针	637
第三节 扫盲运动与铁路干部文化教育培训	638
第四节 政治理论教育与理论教员队伍建设	641
第五节 学习苏联铁路与中长铁路经验	643
第六节 铁路干部教育培训管理体制及铁路干部学校的建立	647
第二章 开始全面建设社会主义时期的铁路干部教育培训(1956—1966)	650
第一节 探索社会主义铁路干部教育培训发展道路	650
第二节 文化学习、业务技术培训的全面发展	659
第三节 政治理论教育培训的改进与发展	662
第三章 “文化大革命”时期的铁路干部教育培训(1966—1976)	672
第一节 铁路干部教育陷入空前动乱 培训工作遭受严重挫折	672
第二节 极“左”思想影响下的铁路干部教育培训	673
第三节 实施《关于加强铁路工作的决定》 恢复铁路干部教育培训	675
第四章 建设中国特色社会主义时期的铁路干部教育培训(1976—2000)	678
第一节 拨乱反正和改革开放初期的铁路干部教育培训	678
第二节 铁路干部教育培训的改革和进一步发展	691
第三节 铁路干部教育培训的深化改革和全面发展	714
第四节 铁路干部教育培训跨入新的历史发展阶段	734

铁路中小学教育篇

第一章 铁路中小学教育概述	755
第一节 新中国成立前铁路中小学教育的诞生和发展沿革	755
第二节 新中国成立后铁路中小学教育的特殊地位与作用	762
第三节 铁路中小学教育的领导管理体制	764
第二章 国民经济恢复和社会主义改造时期的铁路中小学教育(1949—1956)	775
第一节 国民经济恢复时期的铁路中小学教育	775
第二节 社会主义改造时期的铁路中小学教育	781
第三章 开始全面建设社会主义时期的铁路中小学教育(1956—1966)	786
第一节 社会主义建设初步探索时期的铁路中小学教育	786

第二节 社会主义建设继续探索时期的铁路中小学教育	788
第四章 “文化大革命”时期的铁路中小学教育(1966—1976)	794
第一节 铁路中小学教育陷入混乱	794
第二节 “文化大革命”中铁路中小学的“教育革命”	795
第三节 “文化大革命”中铁路中小学的办学	796
第五章 建设中国特色社会主义时期的铁路中小学教育(1976—2000)	799
第一节 拨乱反正时期的铁路中小学教育	799
第二节 铁路中小学的教育教学工作	803
第三节 铁路中小学的教师队伍建设	817
第四节 铁路中小学的教育科学研究	824
第五节 改革铁路中等教育结构 积极兴办职业高中	830
第六节 铁路边远沿线地区中小学办学	839
第七节 铁路中小学教育示范性学校的建设	849
本篇相关资料	855
一、各铁路局教育处历任普教科科长名录	855
二、1994 年全国铁路中小学校数统计	855
三、1994 年全国铁路中小学校名录	856
四、全国铁路中学规模概况	874
五、全国铁路小学规模概况	875

中国铁路教育重要纪事

第一部分 国民经济恢复和发展时期(1949—1956)	877
第二部分 开始全面建设社会主义时期(1957—1965)	888
第三部分 “文化大革命”时期(1966—1976)	900
第四部分 建设中国特色社会主义时期(1977—2000)	907

附 录

第一部分 全国铁路教育重要会议	968
第二部分 铁路教育管理机构及相关人员名录	974
一、铁道部教育行政机构沿革及人员名录	974
二、铁道部所属普通高等学校党政主要负责人名录	976
三、铁道部所属企业教育管理机构沿革及相关人员名录	982
第三部分 铁路教育科学研究机构及所办刊物名录	990
第四部分 中国铁路教育有关统计资料	991
一、铁路各类教育学生及教职工情况统计	991
二、全国铁路营业里程和职工队伍总数	1002
第五部分 其他相关资料	1004
一、中国铁路主管机关及主要负责人名录	1004
二、国家教育行政机构沿革	1004
参考文献	1005
后 记	1006

铁路教育综合篇

第一章 中国铁路教育的发展历程

第一节 新中国成立前的铁路教育(1871—1949)

一、铁路教育在清政府晚期诞生(1871—1911)

中国出现铁路是在19世纪后半叶,当时的中国正处在半封建半殖民地社会。一方面,西方列强围而觊之,攻而食之,在中国修建和管理铁路成为他们侵略中国的手段之一。另一方面,清政府腐朽力量拒绝火车这个新生交通工具,愚顽到上演了“马拉火车”的笑剧。1862年,英国驻广州领事馆的梅辉立最早向清政府提出修建广东至广西的铁路,未获同意;1865年,英商杜兰德在北京宣武门外修建仅一里(0.5公里)多长的小铁路作为试探,但终被步军统领命令拆毁;直至1876年,中国出现第一条营业性铁路——吴淞铁路,这条由美国策划、英国修建的铁路,从1874年修建路基到1876年12月竣工通车,自始至终也未得到清政府的允许,它的结局是于1877年10月关闭,最后被两江总督沈葆楨下令拆除。中日甲午战争、八国联军入侵,让清政府的软弱暴露无遗,帝国主义列强加快了侵略步伐,他们在中国划分势力范围,把在各自势力范围内建铁路、开采铁路沿线矿藏写进不平等条约。

其间,清政府内部的革新力量也在积蓄和壮大,作为当时西方工业文明的代表——铁路,在中国一俟出现,便被一些有识之士视为强国之必需。诚如洋务派代表人物李鸿章在《妥筹铁路事宜折》言:兴建铁路有利于国计民生、军事国防、拱卫京师、漕粮转运、邮递货贸、开发矿藏、商旅往来,将可以“振兴全局,俾俄日两国潜窥伺之心”。1889年,清廷颁发上谕,就修建津通铁路事让各省将军督抚各抒己见。5月5日,清廷再次颁发上谕,采纳张之洞关于修建卢汉铁路的奏议,斥责反对修建铁路的诸大臣为“偏执成见,不达时务”。同时明白宣告“毅然兴办”铁路,并定为“自强要策,通知全局,次第推行”。至此,在修建铁路问题上两种不同意见的斗争结束。自1876年至发布上谕时的13年里,中国自办铁路仅唐山到天津间130公里;发布上谕之后至1894年8月1日爆发甲午战争的5年多,中国自办铁路已达479公里;至1911年清朝覆灭时,中国土地上已修筑铁路9100公里,其中东北地区3400公里。

随着中国铁路线的逐渐延伸,中国的铁路教育也从无到有,从零散到有序,从依靠外援到自力更生兴办起来。

(一) 铁路教育肇始于公派留学

最早向清廷提出应派人出国学习以储备人才,提出要修铁路的人是著名的改良主义者容闳。他于1868年拟订了一个条陈,建议“政府拟选派颖秀青年,送之出洋留学,以为国家储蓄人才。派遣之法,初次可先定120名名额以试行之。此120人中,又分为4批,每年递派,每年派送30人。留学期限定为15年。学生年龄须以12岁至14岁为度。视第一、第二批学生出洋留学卓有成效,则以后即永定为例,每年派出此数。派出时并须以汉文教习同往,庶幼年学生在美,仍可兼习汉文。至学生在外国膳宿入学等事,当另设留学生监督两人以管理之。此项留学经费,可于上海关税项下,提拨数成以充之”。

此条陈几经周折,于1871年经曾国藩、李鸿章上奏获准。遂于1871年9月,在上海山东路万国公墓的对面设沪局,并在上海、宁波、福建、广东等地挑选聪颖幼童,先在沪局接受严格训练,然后送往美国。第一批学生于1872年8月赴美,其中20余人学习交通技艺。这是中国近代史上第一次向国外派遣留

学生,也是第一次选派留学生学习铁道技术。至1881年撤回留学生,沪局共选派4批120名幼童赴美留学,其中20余人在回国后成为中国第一代铁路管理者和工程师。

在第一批幼童中就有后来成为世界著名工程师的詹天佑,詹天佑出生于1861年,1872年赴美学习,于1881年毕业于耶鲁大学土木工程系。1888年进入中国铁路公司工作。在修建滦河铁路大桥时,他针对河流特性,在中国首次采用气压沉箱法解决了桥墩基础打桩的困难,开始显露才华。1902年,詹天佑负责修建新易铁路,以工期短、费用省而著称。此后,相继修建或主持修建京奉、京张、张绥、津浦、川汉、粤汉、汉粤川等铁路,其中尤以在国内外强大的政治、经济压力下,毅然主持自行设计修建工程艰巨的京张铁路著称于世,举国视为自力更生、艰苦奋斗的典范,极大地振奋了民族精神。詹天佑历任工程师、总工程师、督办和交通部技监,对我国铁路网的规划,干线的勘测设计,线路、桥梁、隧道的设计和施工,都有开创性的重大贡献。他致力于科技同仁的团结,为中华工程师学会主要创办人之一。1919年,詹天佑病逝,他是我国近代科学技术的先驱之一。

此后,1872年,清政府开始派留学生赴英,1875年始派留学生至法国,1876年始派留学生至德国,1895年始派留学生至俄国,1896年始派留学生至日本,1903年始派留学生至比利时。这其中均有学习铁道交通技术的,尤以派往比利时的人数为最多。值得一提的是,当时清政府规定所有派往英、法、德等欧洲国家学习的学生,一般都要先选学完15门课,然后再学有关专业课程,在指定学习的15门课中有一门就是铁路学,此举有利于铁路技术在中国的推广与提高。

留学教育为中国铁路教育的发展奠定了基础。一方面是为中国铁路教育准备了师资,如罗忠忱、伍镜湖、李斐英等知名教授,均是当时留学归国的教授,他们又带出一批批留校任教的学生,从而推动了中国铁路学校师资队伍本土化的进程;另一方面,由于最初是由英国、法国外籍教师任教,中国铁路教育以英法模式为主,比较单一,逐步兴起的留学教育,也带回了具有各国特色的教学模式,中国铁路教育能够在教学内容、教学计划、教学方法、教学管理等方面吸收借鉴各个著名大学的经验,取得了长足的发展,为今后“交大”声名鹊起奠定了扎实的基础。

(二)中国最早的铁路教育

中国第一条自办铁路是1881年通车的唐(山)胥(各庄)铁路,后经管理铁路事业的海军衙门上奏,这条铁路展修为唐(山)(天)津铁路。1888年,为适应唐津铁路通车后铁路人才的急需,经李鸿章奏准,在天津北洋武备学堂开办了一个铁路班,有学生约20人,聘德国人教授铁路工程和行车运输课程。1892年冬有学生12名毕业,均分配在关东铁路参加新线修建工程。1900年八国联军入侵时学堂停办,校舍亦被焚毁。天津北洋武备学堂的这个铁路班是中国铁路培养铁路专门人才之始。

中日甲午战争后,为达成兴国强军的愿望,培养新式人才成为当时舆论的热点,不少中西学堂即是在那时兴办的。朝臣中不乏致力于创建铁路学堂者,如1895年盛宣怀、王文韶拟设天津中西学堂,“以西法为宗”,习“凡铁路、机器、开矿、治军诸务”;1896年张之洞奏设陆军学堂附设铁路学堂,言“又铁路一项,学有专门,与陆军尤相关系。……今拟另延洋教习3人,招习学生90人,别为铁路专门,附入陆军学堂,以资连贯”。张之洞奏设的南京陆军学堂办起来了,但附设的铁路学堂并未诞生,因南京附近矿藏急缺采矿人才,才于1898年附设了一个矿务铁路学堂,鲁迅先生曾于1899年在此学堂读书。

(三)中国铁路高等教育的奠基

1896年11月,津榆铁路总局筹设的山海关铁路官学堂成立,其英文名称为:Imperial Chinese Railway College,专授铁路工程,学制3年,当年开始招生,并有毕业生。这是现今西南交通大学的前身。1900年,因八国联军俄军侵入山海关占领校舍而被迫停办。1905年5月,关内外铁路总局在唐山恢复设立山海关铁路官学堂。1906年3月,开平煤矿公司洽商增设矿科,遂改名为唐山路矿学堂,1907年2月正式开学,学制4年。山海关铁路官学堂的成立,标志着中国铁路教育进入了一个新的发展阶段。

1896年,清廷批准盛宣怀关于开设南洋公学的奏请,1897年4月7日,公学在上海开学,设师范院;秋季,又设外院(相当于小学);1898年增设中院(相当于中学),以上均为普通教育。1902年左右,蔡元培先生曾在此校任特班总教习。1900年夏,已并入北洋学堂的原卢汉铁路学堂的二三十名学生来校复课,添设铁路科,但1901年夏学生毕业后即停办。1905年,南洋公学更名为商部高等实业学堂,于1906年秋设铁路工程班,逐步成为培养铁路高级人才主要的学校之一,是为今天的上海交通大学、西安交通大学的前身。

1909年,邮传部铁路管理传习所成立,校址在北京府右街李阁老胡同。学生是从北京、天津、上海、汉口、广州等地招考录取的,11月13日正式开学。学校分为高等班(3年毕业)和简易班(1年毕业)。这是中国第一所培养铁路管理人才的高等学校,为今日北京交通大学之前身。

在此后历史的风云变幻中,这3所学校经历了分分合合的命运,但严谨治学、精心育人的作风却在一直传承,它们是中国铁路教育的明珠。

在清朝晚期,还有一些铁路高等学校相继成立,但由于经费困难,或迫于战乱,开办时间都不长,如东三省铁路俄文学堂、闽皖赣三省铁路学堂、浙江铁路学堂、湖北铁路学堂、江苏铁路学堂、江西铁路专科学校等,均于1911年前停办。

(四)铁路其他各类教育的起源

中国铁路创办的第一所职业技术学校是关内外铁路总局电报学堂。这所学堂创办于1899年,其性质是官办,校址在今河北省昌黎县。电报学堂学制半年,同时招公费生和自费生,学习电报、电学、英文等课,考试合格由总局分配工作。直奉战争爆发,校舍被军队强占,被迫于1924年停办,共毕业学生300多人。

20世纪初,中国出现了一段商办铁路的高潮,不少省的商办铁路公司也积极兴办学堂。

铁路职工教育始于清朝末期,主要集中在外国公司办的铁路和中外合办的铁路中。1909年设在焦作车站第一号房的道清路工匠夜学所是中国铁路历史上第一所职工学校。其他职工学校有稍后成立的京奉路唐山制造厂机器练习生处、京奉路唐山制造厂工余夜学校,1910年开设的津浦路济南巡警教练所、津浦路天津巡警教练所,1911年3月开设的京汉路长辛店机厂厂工夜学所及艺员养成所等。这些学校多利用夜间工余时间学习,其培养对象是在职职工,入学水平参差不齐,其培养目的多是外国语言文字实习,或是最基本的技术训练,个别学校开设有着眼于提高管理能力的训练课程。

清朝末期的铁路中小学教育规模较小。自办中小学的仅有东清铁路公司,起初仅是为了解决俄籍员工子女就学,1898年开始为修筑铁路的中国员工建立子弟小学,第一所学校建在哈尔滨香坊。1908年起又为沿线不便当日往返的中国员工子弟建立寄宿学校,双城堡学校是中国铁路普通教育史上第一所寄宿制小学。这一期间,东清铁路共为中国员工子弟建立学校17所,均为小学教育。

除东清铁路外,全国铁路中小学还有上海高等实业学堂(前身为南洋公学)附设的外院(小学)和中院(中学),以及唐山路矿学堂(前身为山海关铁路官学堂)附设的中学班。

总体来看,清政府时期的铁路教育带有明显的半封建半殖民地社会的印痕。在办学形式上存在着官办、外国公司办、中外合办、官办商捐、商办、私人办学等形式;在教育管理上,除中外合办及外国公司办的铁路教育实际上由其自行领导和管理外,铁路各类教育均受铁路管理局及其上级铁路主管部门的具体领导与管理。1906年10月清政府设邮传部,并将铁路归邮传部管理,1909年在部内设立了专管铁路教育的机构——邮传部参议厅学务科。此时,在教育宗旨、政策、规定等方面,铁路教育受清政府教育行政部门的约束与管理;在教育思想上,铁路教育(除外国公司和中外合办的学校外)的兴起与“洋务思潮”有着密切的关系,是变革自强这一积极主观愿望的直接产物,因此“中学为体、西学为用”的思想影响着铁路教育。

二、铁路教育在“中华民国”初期的艰难发展(1912—1927)

辛亥革命胜利后,孙中山先生于1911年12月6日在南京被推举为“中华民国”第一任临时大总统;1912年2月12日,即宣统帝宣布退位的次日,孙中山辞去临时大总统职,推举袁世凯继任;随即,袁世凯于3月10日在北京宣誓就任临时大总统,4月1日孙中山宣布解职,不久临时政府迁北京,“中华民国”进入北洋军阀统治时期。

北洋军阀政府时期政局动荡,内战不停。各军阀为扩充自身实力,不惜将铁路修筑权作为抵押品,以出卖筑路权来换取帝国主义列强的贷款,以贷款来购买武器。这个时期的铁路教育,整体来讲处于经费困难的境地,加之战事不断,部分学校时办时停。同时,由于铁路属运输主动脉,无论哪一任政府,都不能不考虑办好铁路、稳定铁路员工队伍,加之当时交通部有叶恭绰等一批有识之士积极兴办铁路,因此,铁路教育事业在艰难中亦有发展。

(一)孙中山先生督办全国铁路

孙中山先生十分重视铁路建设和铁路教育,他提出“交通为实业之母,铁路为交通之母”。从当今铁路在国民经济发展中的重要作用来看,孙中山先生的这一思想可谓高屋建瓴。

1911年12月,孙中山在赴南京就任前夕,应邀向上海南洋大学堂(即最初的山海关北洋铁路官学堂,今上海交通大学前身)师生讲演。他在讲演中为中国交通建设勾画了一幅宏图,要求10年内修建铁路10万英里,公路20万英里。他指出,革命胜利以后百废待举,需才殷切,要求同学们在校之日,奋发学习,掌握科学技术,以期在不远的将来,在科学上迎头赶上欧美强国。

孙中山先生在辞去临时大总统后,集中精力研究以铁路建设为重点的交通建设问题。1912年6月30日,中华全国铁路协会在北京成立,推举孙中山为名誉会长,并为他举行欢迎会。在欢迎会上,孙中山说:“今日之世界,非铁道无以立国。中国地大物博,如满洲、蒙古、西藏、青海等处,皆物产殷富之区,徒以交通未便,运转不灵,事业难以振兴,蕴华无由宣泄。”

同年9月9日,孙中山接受袁世凯请他“筹划全国铁路全权”的委托,督办全国铁路。当月就成立了中国铁路总公司,并在北京西单二条胡同设调查处,他亲自参加拟订修建铁路的规划。

孙中山先生的这些有关铁路建设的思想都融入了他的《实业计划》中,但在那样的动荡时局中,先生至死也未能完成宏愿。

(二)组建交通大学

民国9年(1920年)12月,时任交通总长的叶恭绰提出,交通部所属上海工业专门学校(即最初的山海关北洋铁路官学堂,今上海交通大学前身)、唐山工业专门学校(即最初的山海关北洋铁路官学堂,今西南交通大学前身)、北京铁路管理学校(即最初的北京铁路管理传习所,今北京交通大学前身)及北京邮电学校(其前身亦为北京铁路管理传习所)等4校移散各地,组织无系统,学科设置既有重复,又有空缺,提议将4校合并为一所交通大学,总校设在北京,以利于调整科目,统一学制,提高人才培养质量。此议于1921年提交国务会议通过。

1921年1月12日,交通大学筹办处开始办公,地点就在交通部总务厅内,2月拟订了《交通大学大纲》,2月10日大总统批准《交通大学大纲》。大纲共14章38节,明确规定了校名,学制,董事会的组成和职责,校长、主任、教职员的聘用和职责,评议会、行政会议、教务会议等的组成和职责,以及教务处、事务处的组成。其中,董事会的职责: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。

在交通大学设董事会,体现了叶恭绰教育独立的办学思想。叶恭绰在交通大学开学典礼上说:“交通大学自成立以来,积极改良已为有目共见,虽因出世甚晚,较之欧美先进相形见绌,然退而言之,彼之秘密我得窥见,彼之失败我未身尝,倘以最新最后之方法猛晋追求,未必无同趋一轨之日,是在我大学同人之努力矣。”此语不但极大鼓舞了铁路教育,在当时也鼓舞了中国的高等教育,而得以广为流传。

此后一年期间,交通大学董事会先后召开7次会议,就交通大学的管理、专业布局、教学资源调配、经费拨付等重要问题讨论表决。经董事会议决,由叶恭绰以交通总长兼任校长,分称各校为交通大学上海学校(沪校)、唐山学校(唐校),合并北京铁路管理学校及北京邮电学校为北京学校(京校),董事会聘任张铸造为沪校主任,凌鸿勋为副主任,罗忠忱为唐校主任、茅以升为副主任,胡鸿猷为京校主任、钟铎为副主任掌理校务,将上海之土木工程科移并于于唐山,唐山之机械工程科移并于上海,其后诸校虽间有分合,但“交通大学”之名,则成为通称。

1922年4月底爆发了第一次直奉战争,直系把持了北洋军阀政府。叶恭绰属皖系骨干,于是总统徐世昌下令通缉叶恭绰,叶恭绰逃亡日本,交通总长由高凌蔚代理。高凌蔚采取排斥一切的态度,极力否定叶恭绰在交通部所办之事,对交通大学采取了两大措施:一是更换领导;二是命令校长修订《交通大学大纲》,取消董事会。此举引起北京、唐山、上海3校师生及校友们的不满,3校于5月发起了“驱陆学潮”。“陆”即陆梦熊,是新任交通大学的校长。6月,沪校开始全校罢课。陆梦熊被迫辞职,交通部令关赓麟接任校长。学生会通电声明:在董事会没有重组以前,无论任何人为校长,概不承认。后经黄炎培等劝说,沪校学生始于6月20日复课。就取消董事会一事,先是沪校学生于5月27日电请交通部恢复董事会制,并以罢课反对;后是社会知名人士张謇、唐文治等分别电请交通部恢复交通大学董事会,南洋公学同学会董事黄炎培、穆湘瑶、胡敦等亦致电接任交通总长高恩洪,陈述“董事会实为良好制度,现今各大学均应