

交通科技情报事业三十年

(1956—1986)



KEJI

QINGBAO

交通部科技情报研究所

1987 · 12

G359.21
J302

交通科技情报事业三十年

(1956——1986)



交通部科学技术情报研究所

1987.12

前言

交通部钱永昌部长为本书题词

積極開展科技
情報工作為交
通運輸現代化
服務
錢永昌
九·二·八

交通運輸部科技情報研究所編

1981.12

前 言

《交通科技情报事业三十年》（1956—1986）是《交通部科技情报研究所20年》（1964—1984）的姊妹篇，是为记载我国交通科技情报事业三十年来所走过的历程，探讨在新形势下如何更好地为交通建设事业服务，同时，也是为了交通部编写《当代中国的公路交通》、《当代中国的水运事业》和《中国公路交通史》的需要而编写的。本书主要介绍我国交通科技情报工作自1956年开创以来的发展，在不同时期为交通建设事业所做的贡献、主要经验教训，对今后发展的展望；并以附录的形式收录了反映我国交通科技情报事业概貌的各种资料，如组织体系、机构简介、法规制度、情报刊物、技术交流活动、成果受奖情况等，是一本有一定使用价值和历史意义的科技情报文献。

在撰写本书的过程中，我们得到了交通部直属企事业单位各情报部门、各省（自治区、直辖市）交通厅科技情报站和交通系统各专业情报网的大力支持和帮助，在这里谨向他们表示衷心的感谢。

参加本书撰写工作的有杨靖副研究员、王天富副研究员、刘瑞琨研究员和李殿健高级工程师四人。限于工作水平和搜集历史资料的困难，加以不少单位组织机构变化比较频繁，书中所反映的情况和分析的观点定有不全、不当之处，敬请读者批评指正。

交通部科技情报研究所编史小组

1987.12

目 录

引 言	(1)
第一章 发展历程	(3)
一 初建阶段 (1956~1959年)	(3)
二 调整和发展阶段 (1960~1966年)	(6)
三 动乱和恢复阶段 (1966~1977年)	(14)
四 开创新局面阶段 (1978年~现在)	(23)
第二章 历届全国性交通科技情报工作会议	(40)
一 1980年交通系统各大区、水系、专业科技情报网网 长单位工作座谈会 (1980.1.10~14)	(40)
二 1981年全国交通科技情报工作会议 (1981.3.26~30)	(42)
三 1982年全国交通科技情报网站工作会议 (1982.3.23~27)	(45)
四 1983年全国交通科技情报网站工作会议 (1983.4.7~12)	(47)
五 1984年全国交通科技情报工作会议 (1984.3.22~27)	(49)
六 1985年全国交通科技情报网站工作会议 (1985.5.18~22)	(51)
七 1986年全国交通科技情报网站工作会议 (1986.4.5~9)	(53)
第三章 方针、政策与法规	(58)
第四章 回顾与展望	(68)

附录一 交通部直属企事业单位科技情报机构

	一览表	(78)
附录二	各省(自治区、直辖市)交通厅(局)	
(1)	科技情报站一览表	(83)
附录三	交通系统科技情报网一览表	(86)
附录四	交通系统科技情报工作机构简介	(90)
附录五	交通科技情报工作法规	(205)
(1)	一 国家科委关于加强全国科技情报工作	
(2)	的意见	(205)
(3)	二 交通科技情报工作条例	(210)
(4)	三 各省(自治区、直辖市)交通科技情	
(5)	报站工作条例	(216)
	四 全国交通系统科技情报网工作条	
(6)	例	(219)
	五 交通部科技情报成果奖励办法	(224)
(7)	六 交通系统科技情报网先进集体和先进	
(8)	工作者评奖办法	(230)
附录六	交通部直属企事业单位情报机构所办	
(9)	科技情报刊物一览表	(234)
附录七	各省(自治区、直辖市)交通厅科技	
(10)	情报站所办科技情报刊物一览表	(239)
附录八	交通系统科技情报网所办科技情报刊	
(11)	物一览表	(242)
附录九	交通系统科技情报网历年活动情况一	
(12)	览表	(245)
附录十	1980年以来交通系统荣获科技情报成	
(13)	果奖项目一览表	(299)

引言

科技情报工作是为科学技术进步与经济建设发展服务的一项科学技术工作，它对于社会的进步和生产的发展具有重要的影响和作用。在现代社会里，在新技术革命的历史时期，人们为了高效率地发展科学技术和经济建设，对科技情报的需求更加迫切；科技情报工作愈来愈受到重视，其发展程度已成为一个国家、一个行业科技发展水平的一项重要标志。

新中国诞生后，在党中央和国务院的领导下，从五十年代中期，我国就开始建立科技情报机构，嗣后逐步建成了全国科技情报系统。

我国的科技情报工作是为我国的科学技术发展和社会主义建设服务的，是一项科学性、政策性、时间性、社会性和服务性很强的科学技术工作，是实现社会主义现代化的重要手段，受到党和政府的高度重视。我国国民经济和社会发展第六个五年计划明确规定：“要有计划地引进、收集、整理、复制和报道国内外科技文献资料，加强国内外科技情报交流，逐步建成适应我国科技发展的科技情报系统。”我国国民经济和社会发展第七个五年计划又指出：“各级各类科技管理部门、研究机构、高等院校和科技情报单位，应当充分利用已有的科学技术成果、知识信息和科技人才，积极帮助广大企业，包括乡镇企业实现技术进步。”科技情报工作连续被列入发展国民经济的两个五年计划，说明已被视为加速经济建设和科学技术发展的重要战略措施。

交通科技情报工作是全国科技情报工作的一个重要组成

部分。它和全国其它部门的科技情报工作一样，自五十年代中期建立以来，随着我国政治和经济形势的变化，经历了起伏、兴衰的曲折道路，今天进入了开创新局面的兴盛时期，并在各个历史阶段，为我国交通事业的发展做出了积极的贡献。

交通运输是党的十二大所确定的国民经济发展战略重点之一。党中央指出：搞现代化，振兴经济，翻两番，一定要依靠科学技术进步。交通科技情报工作是交通科技进步和交通建设发展的尖兵，对交通事业的发展肩负着光荣的任务。应该在总结走过道路的基础上，得到进一步的加强和更快的发展，以适应交通事业迅速发展的需要。为此，回顾交通科技情报工作建立三十年来经过的历程，总结正反两方面的经验教训，探索符合我国国情和交通运输发展需要的情报工作道路，更有效地发挥交通科技情报工作在交通事业发展中的作用，是一项迫切而又重要的任务。

第一章 发展历程

我国交通科技情报工作的建立和发展，大体上经历了四个阶段，即初建阶段（1956～1959年）、调整和发展阶段（1960～1966年）、动乱与恢复阶段（1966～1977年）及开创新局面阶段（1978年～现在）。

一、初建阶段（1956～1959年）

建国后，经过三年经济恢复时期，1953年国家开始执行发展国民经济的第一个五年计划。党中央指出，全国人民的主要任务是集中力量发展社会生产力，实现国家工业化，逐步满足人民日益增长的物质和文化需要。在这一时期，交通运输作为发展生产的先行和纽带，受到了党和政府的高度重视，得到了较快的恢复和发展。

1956年，党中央发出了“向科学进军”的伟大号召。毛泽东同志提出：“我国人民应该有一个远大的规划，要在几十年内，努力改变我国在经济上和科学文化上的落后状况，迅速达到世界上的先进水平。”在国家制订《二十年科学技术发展远景规划》时，根据周总理的指示，把建立专门科技情报工作作为发展我国科学技术不可缺少的一项任务和紧急措施提了出来，列为该《规划》第五十七项。其中明确指出，要迅速、系统地把我国的科技情报工作开展起来。不久，又在中国科学院建立了科学情报研究所。同时，在党的第八次代表大会上，周总理又指示说：“为了发展我国的科学研究事业，还应该及时地解决必需的图书、资料、仪器和试验场所等问题，积极改善科学研究人员的工作条件，并进一步密切国际间科学研究工作的联系和合作，收集和交换国内外科学

和技术资料。”

为了进一步满足我国国民经济各部门对科技情报的迫切需要，加速我国科技情报工作的发展，1958年5月，国家提出了《关于开展科学技术情报工作的方案（草案）》。《方案》规定了我国科技情报工作的机构设置、管理体制和建立国内科技情报网的原则，决定扩大和加强中国科学院科学情报研究所，使之成为全国的科技情报中心，改称中国科学技术情报研究所；要求调整并加强国务院各部门的科技情报机构，使之成为各该专业的科技情报、资料中心，并在天津、上海等七个城市设立地区性的科技情报、资料中心；明确了掌管全国科技情报工作的国家机关是国务院科学规划委员会与国家技术委员会；提出了我国科技情报工作的任务是：“报道最近期间在各种重要的科学技术领域中国内外的成就和动向，使科学技术、经济和高等教育部门及时获得必要的情报和资料，以便于吸收现代科学技术成就。”这个《方案》是我国科技情报工作的第一个法令性文件。

1958年11月，国家召开了第一次全国科技情报工作会议。会议通过了《关于加强科学技术情报工作的意见（草案）》等文件，确定了科技情报工作的方针是为社会主义建设服务，也是为多快好省地建设社会主义的总路线服务。会后，《人民日报》发表了题为“做好科技情报工作”的社论，号召科技情报部门要及时传递、推广和交流国内外重要的科学技术、新的发明创造和科学研究成果，迅速形成一个脉络相通、分工协作的全国范围的科技情报网。

在上述形势和方针、任务的指导下，随着交通事业发展的需要，在这一时期，交通部所属的主要科研、设计单位，如公路科学研究所、水运科学研究所、水运工程设计院（以

后机构调整，改称水运规划设计院，简称水规院）、南京水利科学研究所（由水利电力部和交通部双重领导，简称南京水科所）等，先后建立了情报室（或称资料室、技术室），配备了情报工作人员，开始进行国内外科技文献的搜集、整理、编译、报道和检索服务等工作，在实践中积累经验，探索发展道路。交通部技术司也成立了技术情报室，负责协调交通部所属科研、设计单位的情报业务，归口管理技术保密工作。这时，交通系统还没有建立为全行业服务的科技情报中心。各单位的情报室，基本上是根据本单位工作的需要开展情报服务的。如围绕本单位科研、设计等工作的需要，搜集、提供情报资料；为本单位科研、设计人员翻译所需国外文献；定期编写报道本单位的科研成果简介；组织本单位与国外相应机构的技术交流等，但也兼顾到全行业的需要，出版过一些专题情报资料和定期刊物。虽然当时所做的工作是初级的、粗浅的，但初步做到了能及时为领导和科技人员提供所需的情报，为科研、设计以至整个交通事业的发展起到了一定的作用。如当时我部初建科研机构，缺少经验，公路科学研究所情报室及时把苏联、英国、匈牙利、波兰、捷克斯洛伐克等国有关科研机构的组织、人员配备、任务的确立、研究课题的选定、研究工作方法以及研究成果、规划、动向等情报资料搜集起来，经过整理汇编，送有关领导和人员参考，对我国公路科研机构的建立和科研工作的开展都起到了积极的作用。再如该室创办的交通系统第一个情报刊物《公路与汽车运输技术报道》和每年出版一册的《公路科学研究院科研项目简介》，及时交流推广了国内外公路与汽车运输新技术、新成果，受到了有关单位和广大读者的欢迎。

这一时期，交通科技情报工作虽属初建，机构很少，人员有限且无经验，一切工作都是从头开始，困难不少。但在党中央“向科学进军”的号召和交通事业迅速发展形势的鼓舞下，有国家制定的科技情报工作方针、任务和工作方法作指导，人人精神振奋，勇于创业，肯于钻研，热心为提高我国的交通科学技术水平和发展我国的交通建设事业服务，因而不仅较好地完成了各项任务，为发展我国交通事业作出了贡献，并且为以后交通科技情报工作的发展奠定了基础，开创了道路，培养了干部，积累了经验。

二、调整和发展阶段（1960～1966年）

由于“大跃进”和“反右倾”的错误，加上自然灾害和苏联政府背信弃义地撕毁合同，我国国民经济在1959～1961年遭受到严重困难。1960年冬，党中央决定对国民经济实行“调整、巩固、充实、提高”的方针，号召全国人民自力更生，发奋图强，克服困难，建设社会主义。在这种形势下，科技情报工作对于我国科学技术和国民经济的发展，具有更为重要的作用。

1961年1月，国家科委召开了第二次全国科技情报工作会议。会议围绕如何打破封锁，更快、更广泛地搜集到国外科技情报资料，并迅速整理、翻译，提供使用及如何加强国内外科技情报交流工作和建立、健全科技情报网以及培训情报工作干部等问题进行了讨论，制订了《1961～1962年科学技术情报工作规划（草案）》，建立和健全了一些规章制度。使我国的科技情报工作开始有计划地发展，并走向科学管理的轨道。

为组织协调全国各情报部门的力量，有计划、有目的、有分工地及时完成国外科技文献的翻译报道任务，1961年3

月，在国家科委的领导下，成立了中国国外科技文献编译委员会。

1961年2月，交通部召开全国交通会议，总结“三年大跃进”的经验教训。提出在今后的工作中，必须贯彻以农业为基础的方针，大力支援农业；必须不断加强设备的保养维修工作，保证交通设施的正常技术状态；必须合理解决交通体制问题，健全运输指挥系统；必须缩短交通建设战线，学会集中力量打歼灭战；必须确保安全，提高质量；必须不断提高经营管理水平，建立一套新型的社会主义企业管理制度；必须把技术革新、技术革命任务当做一项长期的战略任务；必须坚持群众路线，开展群众运动。这些要求，是交通科技情报部门在调整时期为交通事业服务的重点，也是工作的指导方针。

在三年调整时期，交通系统科技情报工作机构增加不多，且有所合并，但实力得到了加强，工作有了进一步的开展。

1960年，交通部技术司的技术情报室撤销。

同年12月1日，部属的两个主要科研单位公路科学研究所、水运科学研究所合并为交通科学研究院（以下简称为交研院），两所的情报室也随之合并为交研院情报室，人员得到了调整和加强，成为当时交通系统力量最强的一个科技情报机构，除主要为交研院服务外，在相当程度上还起到了为整个交通系统服务的作用。

1962年，上海船舶运输科学研究所（以下简称为上海船舶研所）成立了情报室，并逐步成为交通系统船舶运输方面的一支主要情报力量。

在调整时期，交通科技情报部门的主要工作和成绩有如

下几点:

1. 积极进行了情报工作基础的整顿和建设。

各情报机构都十分重视文献资料的搜集和建设工 作, 并且做出了成绩, 提高了情报服务效果。其中, 如交研院情报室通过各种途径, 广泛搜集了国内外交通专业书刊资料; 清理整顿了馆藏文献, 建立起了方便、科学的管理办法; 调查和掌握了有关国外专利文献的国内馆藏单位, 编制了检索工具书等。从而使交通科技情报工作的基础——文献的搜集管理走上了正规。为开展情报服务提供了条件和保证。再如, 南京水科所和上海船研所的情报室结合各自单位的实际需要, 广泛而有系统地搜集国内外情报资料, 并对馆藏文献进行了整理, 开展了检索服务工作, 均收到了良好的效果。

2. 围绕交通科学技术和建设事业发展的需要, 及时编写和翻译出版了一些专题情报资料。

如交研院情报室根据国家计委的统一布置, 组织有关部门的专家为各级交通部门编制规划提供依据和参考资料, 在广泛了解世界各国交通发展水平、动向, 并分析其与工农业生产的相互关系的基础上, 编写了《国外公路运输发展概况》和《国外水运发展概况》。又如该室为配合改善我国汽车运输组织工作, 翻译了《苏联汽车运输集中运送货物》; 为改进我国汽车保修方法和制度, 翻译了《汽车总成更换修理法》; 为解决汽车燃料困难, 编译整理了《汽车代用燃料和节油资料汇编》等, 起到了一定作用, 受到欢迎。

3. 创办了面向广大交通科技人员的情报刊物。

在中国国外科技文献编译委员会的组织协调下, 1962年, 交研院情报室与南京水科所情报室、上海船研所情报室合作, 创办了《交通运输快报》。该刊当时在及时报道国外交

通运输发展水平动向和新技术、新成果方面起到了很好的作用。

4. 承担了对外技术合作和引进技术的翻译任务。

根据交通部及其各科研、设计、生产部门对外技术合作和引进技术，以及有关外事活动的需要，各交通科技情报部门都承担了大量翻译任务，并取得了显著成绩。其中，交研院情报室组织交通系统情报人员于1960~1961年翻译和整理了社会主义国家公路专家会议百余万字的学术报告，由人民交通出版社正式出版。这一文献比较全面地反映了苏联及东欧各国的公路发展现状、趋势和技术水平。

由于在三年调整时期认真贯彻了中央的“调整、巩固、充实、提高”的方针和“关于自然科学研究机构当前工作的十四条意见”，我国的国民经济和科学技术事业，重新出现了欣欣向荣的大好形势。1962年，周总理在广州举行的科学工作会议上指出：“我们要实现农业现代化、工业现代化、国防现代化、科学技术现代化，把我们的祖国建设成为一个社会主义强国，关键在于实现科学技术现代化。”为了有计划地实现这一目标，1962年下半年，国家着手编制《1963~1972年科学技术发展规划（草案）》，科技情报工作被列为规划的一项重要内容（第45项）。提出：为了实现我国科学技术现代化的宏伟目标，科技情报工作迫切需要迎头赶上，先行一步；应该本着发奋图强、自力更生的精神和实事求是、循序渐进、齐头并进、迎头赶上的要求，全面开展工作。并规定了具体的奋斗目标和工作任务。新的形势对科技情报工作提出了更高的要求，也促进了科技情报事业的发展。

在新形势下，1963年春，国家科委召开了第三次全国科

科技情报工作会议。会议总结了我国科技情报工作建立以来的经验教训；进一步把我国科技情报工作的方针明确为：科技情报工作必须广、快、精、准地为社会主义的总路线服务；讨论了十年发展规划；提出了急待解决的问题和措施；明确了各专业部门、大区和省、自治区、直辖市情报机构的性质与任务。其中要求国务院各部委（局）都应根据工作需要，建立和充实科技情报机构，积极开展科技情报业务。

第三次全国科技情报工作会议后，直到“文化大革命”爆发之前，交通科技情报事业与全国科技情报事业一样，得到了很大的发展。

三年调整以后，我国的交通事业重新出现了蓬勃向上的大好局面。交通科学技术和建设事业的发展，迫切要求加强交通科技情报工作。这时，交通部及时作出决定，并经国家科委批准，1964年在交通科学研究院技术情报室的基础上，建立了交通系统的科技情报中心——交通部交通运输科学技术情报研究所（以下简称交通部情报所或部情报所），并不断充实了干部。该所的建立，大大促进了交通系统科技情报工作的开展。在此之前，1963年交通部成立了公路设计院（后又改称为公路规划设计院），该院同时成立的情报资料室，逐渐发展成为我国公路规划、设计方面的一支重要情报力量。

在调整之后，到“文化大革命”开始前，交通系统的科技情报工作取得的主要成绩有：

1. 文献资料的搜集、管理和服务工作取得了显著进展。

交通部情报所作为面向整个交通系统服务的交通科技情报中心，十分重视情报工作基础的建设，在文献的搜集、管理以及检索服务方面作了许多工作。如在调查和掌握我国交

通科研、生产需要的基础上，以“广、快、精、准”为要求，有计划、有重点地开展了国外科技文献的系统搜集工作；与国内有关单位广泛建立了情报资料交换关系；对馆藏文献进行了全面加工整理，改进了分类和管理方法，编制了检索工具，大大方便了读者，提高了文献的查准率和查全率；围绕交通科研、生产重点任务，进行定题情报服务，主动送情报资料到现场等，取得了很好的服务效果。交通系统其它单位的情报室，也多根据其所属单位的工作需要，加强了文献基础建设工作，取得了显著的成绩。到“文化大革命”开始时，交通系统的科技文献馆藏已初具规模，并且管理有条，服务热情周到，基本上能适应当时交通事业发展对科技情报的需要。

2. 编译报道工作有了很大发展。

这一时期，交通系统各情报单位开展情报报道工作很活跃。首先是在中国国外科技文献编译委员会的组织协调下，交通部于1963~1964年调整情报刊物，先后创办了七个面向全国公开发行的国外科技情报刊物，包括先后由交研院情报室和交通部情报所主编的《公路运输快报》、《船舶运输快报》（与上海船研所合作）、《公路运输文摘》、《水路运输文摘（第二分册）》（与水规院合作）和《国外科技文献索引（期刊部分）——公路运输》，水规院和南京水利所合编的《港工航道译丛》和《港工航道快报》。这些刊物的创办，使交通科技情报报道工作走上了正规，初步形成了情报刊物报道体系，基本上保证了各级领导和科技人员对有关国外情报的了解和需要，受到了广大读者的表扬和欢迎。通过这些刊物报道的许多新技术、新成果，得到了当时有关科研和生产部门的广泛重视和采用。