

铁道部科学研究院  
铁道运输及经济研究所志

(1956.9~1967.12.)

铁道运输及经济研究所

# 铁道部科学研究院运输及经济研究所志

(1956.9~1987.12)

一九八九年六月·北京



## 前 言

我国有编史修志的传统。国务院在1956年就提出了重修地方志的任务。党的十一届三中全会以后,中央又进一步把修志任务纳入了“七五”规划。铁道部科学研究院(简称铁科院)根据中央文件精神,从1988年开始,着手编写院史的工作,计划于1989年完成。同时要求各所编辑《所志》,按照“客观、科学、尊重历史,严谨、朴实、全面总结,以科研工作为重点,以客观叙述为主,力求完整、宁缺勿滥”的指导思想,进行了编修。

运输及经济研究所(简称运经济),于1959年正式组建。三十多年来,在铁道运输与经济方面做了大量的科研工作,取得了大量科研成果,对我国铁路运输生产和现代化管理与建设作出了贡献,并培养、锻炼了一批从事科研工作的专家和人才,积累了丰富的的工作经验,获得了较大的经济效益和社会效益。修志就是为了认真地总结建所以来“出成果、出人才、出效益”的经验,作为今后工作的借鉴。特别是目前正在深化改革之际,通过修志,可对全所历史、现状作一次较全面和深入的调查研究,提供较系统、翔实、可靠的资料,作为制定发展规划和进行改革决策的借鉴。因此,编写所志,有重要现实意义和历史意义。

为了编写《所志》,运经所组成了《所志》编写组,由吴家豪同志任组长(主编),组员有:方齐盛(编委)、马瑞芳(编委)、吴宏智(编委)、张恩、野玉珍、宋毅等同志。编写工作分三个阶段进行:第一阶段(1988.3~8)搜集资料,整理编写出分室资料长篇;第二阶段(1988.9~12)编写出《所志》初稿;第三阶段(1989.1~2)召开老同志座谈会,讨编、修改定稿。

运经所《所志》的编写,是在院史编委会指导下进行的;得到了全所职工,特别是已离所的领导、老职工的支持和帮助;还得到了院档案科的协助,在此,表示衷心的感谢。

由于历史资料不够完整,再加上受编写组同志水平和编写时间的限制,本《所志》定存在不全、不当之处,敬请批评指正,以便在今后继续修志时补充更正。

铁路运输及经济研究所《所志》编写组

1988年12月

# 目 录

<b>第一章 现状(1987.12)概述</b> .....	( 1 )
<b>第二章 所史发展综述</b> .....	( 5 )
第一节 建所前的铁道运输及经济研究工作与机构(1956.9~1958.12) .....	( 5 )
第二节 铁道运输研究所及铁道运输经济研究所的成立与发展(1959.1~1966.5)( 6 )	( 6 )
第三节 “文化大革命”时期的铁道运输研究所(1966.6~1976.10) .....	( 11 )
第四节 铁道运输及经济研究工作蓬勃发展时期(1976.11~1983.12) .....	( 13 )
第五节 铁道运输及经济研究所在科研体制改革中前进(1984.1~1987.12) .....	( 19 )
<b>第三章 研究方向和任务</b> .....	( 24 )
第一节 铁道运输及经济研究所的方向和任务.....	( 24 )
第二节 研究室的分工与专业组的设置.....	( 26 )
第三节 铁道运输及经济研究所十年规划(1981~1990)发展纲要.....	( 28 )
<b>第四章 研究成果与论著(1956.9~1987.12) .....</b>	<b>( 33 )</b>
第一节 重大科技成果及简介.....	( 33 )
第二节 重要科技成果及简介.....	( 37 )
第三节 主要论著与简介.....	( 66 )
<b>第五章 人物与人才(1956.9~1987.12) .....</b>	<b>( 73 )</b>
第一节 历届所级负责人及简介.....	( 73 )
第二节 历届室级负责人及简介.....	( 76 )
第三节 高级科研人员及简介.....	( 81 )
第四节 各个时期的全所职工名录.....	( 85 )
第五节 历届工会及共青团干部名录.....	( 113 )
<b>第六章 科研工作组织与管理</b> .....	<b>( 115 )</b>
第一节 科研计划管理.....	( 115 )
第二节 科研成果的评审与鉴定.....	( 118 )
第三节 技术档案、图书资料、仪器设备、机房及材料管理.....	( 121 )
第四节 科研经费与增收节支提成.....	( 123 )
第五节 在职人员继续教育有关规定.....	( 126 )
第六节 科研人员技术职称晋升与评审.....	( 128 )
第七节 行政、事务工作有关规定.....	( 133 )
第八节 所职工代表大会及暂行条例.....	( 137 )
第九节 所学术委员会及工作条例.....	( 140 )
第十节 《铁道运输与经济》杂志及编辑部工作条例.....	( 141 )
<b>附 件:</b>	
1. 运输及经济研究所组织机构发展演变图.....	( 146 )
2. 运输及经济研究所各发展阶段职工人数统计表.....	( 147 )

3. 运输及经济研究所历年科研项目统计表 (1957.9—1987.12) .....	(148)
4. 运输及经济研究所历年获奖科研成果统计表 (1978—1987.12) .....	(181)
5. 运输及经济研究所历年出国考察、进修统计表 (1979—1987.12) .....	(187)
6. 运输及经济研究所历年参加国际学术活动统计表 (1978—1987.12) .....	(188)
7. 运输及经济研究所历年培养硕士研究生统计表 (1979—1987.12) .....	(189)
8. 运输及经济研究所历年在职人员培训统计表 (1978—1987.12) .....	(192)
9. 运输及经济研究所历年学术活动统计表 (1984—1987.12) .....	(193)
10. 运输及经济研究所仪器设备目录表 (1987年12月31日止) .....	(194)
11. 运输及经济研究所改革实施方案 .....	(195)

# 第一章 现状概述 (1987.12)

## (一)

铁道运输及经济研究所，原名铁道运输研究所（简称运输所），系铁道部科学研究院的专业研究所之一。成立于1959年7月（按铁道部批文）。它是在铁科院1956年9月成立的铁道运输研究组的基础上发展建立的。所址位于北京市西直门外学院南路南侧。

运经所是铁路系统专门从事铁道运输及经济专业研究的科研机构，主要承担国家和铁道部下发的科研任务。自1956年9月至今（1987.12），共承担350多项科研任务，取得了近300项科研成果，其中获国家级奖励的重大成果6项，获部委级（一、二等奖）奖励的重大成果9项，各专业重要成果238项。为铁路运输生产、经营管理和铁路技术改造与建设作出了贡献，并培养了一批有造诣、有水平的有关铁路运输组织、运输经济、枢纽站场、冷藏运输、集装箱运输、装卸机械、旅客运输，以及电子计算机在铁路运输与经济中应用等方面的专家和学术带头人。现任所长何邦摸，副所长吴家豪、庞作相。

目前，运经所下设运输组织、车站枢纽、货物运输、旅客运输、装卸机械化、技术经济、管理经济、体制改革、计算机应用等九个研究室，以及办公室、科研管理、技术开发等三个管理科室。此外，还设有《铁道运输与经济》和《铁道装卸搬运》杂志两个编辑部（见运经所组织机构系统图）。1987年末，全所职工共161名。其中科技人员149名，占92.5%。在科技人员中，高级科技人员36名（研究员3名、副研究员32名、副编审1名），占24.2%；中级科技人员61名（助理研究员53名、工程师4名、编辑2名、翻译1名、会计师1名），占40.9%。目前，全所共有不同型号微型电子计算机22台，各种试验仪器设备105台，以及冷藏试验室一座。其中各种试验仪器设备计值95.10万元。共有办公室24间，计1167m<sup>2</sup>，简易办公室20间，计573.8m<sup>2</sup>。备有LADA型小型轿车和北京130改装的工具车各一辆。

运经所自1985年科研体制改革以来，事业费已部分自给。由于部、院领导支持，在全所职工共同努力下，使科研成果尽快转化为生产力。全年总进款1985年为83.09万元，1986年为125.33万元，1987年为133.14万元；年净增收1985年为44.82万元，1986年为75.0万元，1987年为73.43万元；人均年创收1985年为3091元，1986年为4777元，1987年为4662元。

## (二)

运经所目前的九个专业研究室的概况是：

**1. 运输组织研究室（简称行车室）** 原名行车组织研究室，成立于1956年9月。主要担当铁路运输能力、货流与车流组织、综合运输方案、车站枢纽作业组织，和运营管理现代化方面课题研究。现有科研人员14名。其中：副研究员2名，助理研究员6名，研究实习员4名，实习生2名。现任室主任朱家荷，副主任黄民。

**2. 车站枢纽研究室（简称站场室）** 成立于1956年9月。主要从事铁路站场设计和编组站、驼峰现代化研究。重点研究编组站、驼峰设计理论、方法、图型配线、主要设计技术参数，及其现代化运营要求、总体方案、发展方向、采用条件等有关课题。现有科研人员21名。



其中，副研究员7名，助理研究员9名，研究实习员3名，助理工程师1名，出国学习1名。现任室主任张觉印，副主任王家骏。

**3. 货物运输研究室（简称货运室）** 曾名商务工作组织研究室，成立于1956年9月。主要从事货物集装箱运输、鲜活易腐货物运输、长大笨重货物运输及满载加固、货物运输包装、货场设备、布置及现代化管理课题研究。现有科研人员24名。其中：副研究员5名，助理研究员10名，工程师1名，研究实习员3名，技术员2名，试验工3名。现任室主任马长山，副主任王捷生、刘彦元。

**4. 旅客运输研究室（简称客运室）** 成立于1985年4月。主要担当铁路客流调查分析、旅客列车开行条件、长短途旅客运输工作组织、市郊旅客运输等课题研究。现有科研人员6名。其中：副研究员2名，助理研究员1名，研究实习员2名，技术员1名，现任室主任金辰虎。

**5. 装卸机械化研究室（简称装卸室）** 成立于1961年4月。主要从事货物装卸搬运工艺、装备和专业理论课题研究。现有科研人员18名。其中：副研究员3名，助理研究员8名，工程师1名，研究实习员3名，技术员1名，绘图员1名，出国学习1名。现任室主任吴宏智、副主任方忠。

**6. 技术经济研究室（简称技经室）** 由原运输经济研究室（简称经济室）分设而成。成立于1987年4月。主要担当技术经济方法论、系统分析与数学方法应用，以及重大综合性技术经济问题的研究。现有科研人员14名。其中：研究员1名，副研究员5名，助理研究员3名，编辑1名，研究实习员3名，进修学习1名。现任室主任曹亚林。

**7. 管理经济研究室（简称管经室）** 由原经济室分设而成。成立于1987年4月。主要担当铁路运输成本、客货运价、运营支出定额、经济核算，以及铁路经济计划理论、指标体系、铁路发展比例、投资经济效果等有关经济计划管理方面的课题研究。现有科研人员13名。其中：研究员1名，副研究员2名，助理研究员6名，研究实习员3名，试验工1名。现任室主任马瑞芳。

**8. 体制改革研究室（简称体改室）** 由原经济室分设而成。成立于1987年9月。主要从事有关铁路经济体制改革方案、财务清算、收入分成、条例细则等课题研究。现有科研人员9名。其中：副研究员1名，助理研究员1名，研究实习员6名，技术员1名。现任室主任万香琴。

**9. 计算机应用研究室（简称计算机室）** 成立于1986年6月。主要担当电子计算机在铁路运输和经济上的应用研究。现有科研人员11名。其中：副研究员2名，助理研究员2名，研究实习员3名，技术员3名，实习生1名。现任室主任邹克勤，副主任刘春煌。

运经所目前主办的两种杂志的编辑、出版、发行概况是：

**1. 《铁道运输与经济》月刊** 于1979年创刊。由运经所和中国铁道学会运输委员会、经济委员会联合主办。编辑部设在运经所，目前有专职人员6名。现任总编辑吴家豪，副总编辑兼编辑部主任方齐盛、编辑部副主任王学智。编辑部在编委会指导下开展工作。编委会由两名顾问、36名委员组成。顾问为：金士宣、林达美，委员（按姓氏笔划为序）为于龙江、马许、王光华、王宗峰、王彭年、方举、方齐盛、安宝琦、许庆斌、吕荫华、师学斌、吴凤、吴家豪、李士珍、李宗选、李承斌、陈丰澄、陈录生、沈庆衍、沈明光、何邦摸、宋树勋、闵保华、罗冬树、庞作相、房洪吉、金毓铮、周振庆、胡均乐、赵泽清、徐俊、秦作睿、高家驹、郭锦文。自创刊至今（1987.12）已编辑、出版、发行正刊74期、专刊13期、共刊登



文章1506篇、计807.8万字，发行84.6万册。

2.《铁道装卸搬运》季刊 1983年创刊。由运经所装卸室与中国铁道学会运输委员会装卸学组联合主办。编辑部设在装卸室。目前有专职人员4名。现任主编吴宏智、副主编方忠。编辑部在编委会指导下开展工作。编委会由8名委员组成。主任委员李蕴璞，委员（按姓氏笔划为序）白义巨、庄玉新、刘全德、陈开权、李元璋、吴宏智、张质文。自创刊至今（1987.12），已编辑、出版、发行25期，约8.9万册，184万字。

### （三）

运经所现有中国共产党党员51名。中国共产党运经所总支委员会对全所的工作起保证监督作用。现届总支委员会由五名委员组成：李全贵（书记）、何邦摸（副书记）、曹亚林（组织委员）、关自英（宣传委员）、吴家豪（纪律检查委员）。按党员分布和便于开展工作，总支委员会下设五个支部：

1.经济支部 由技经、管经和体改等三个室的党员组成。目前有21名党员。支部委员会由三名委员组成。现届支委是：相承祖（书记）、金作怡（组织委员）、范增林（宣传委员）。

2.行车站场支部 由行车、站场、客运、电子等四个室的党员组成。目前有党员11名。支部委员会由两名委员组成。现届支委是：金辰虎（书记）、黄民（副书记）。

3.货运支部 由货运室的党员组成。目前有党员7名。党员较少，支部只设一名书记，现届支部书记由王林枝担任。

4.装卸支部 由装卸室的党员组成。目前有党员6名，党员较少，支部只设一名书记。现届支部书记由王文焕担任。

5.后勤综合支部 由党政管理科室和《铁道运输与经济》编辑部的党员组成。目前有党员11名。支部委员会由两名委员组成。现届支委是：关自英（书记）、孙万增（副书记），

运经所现有中国共产主义青年团员25名。共青团支部委员会由四名委员组成。现届团支部委员是：刘琼湘（书记）、王际洋（组织委员）、昌月朝（文体委员）、邱培红（宣传委员）。

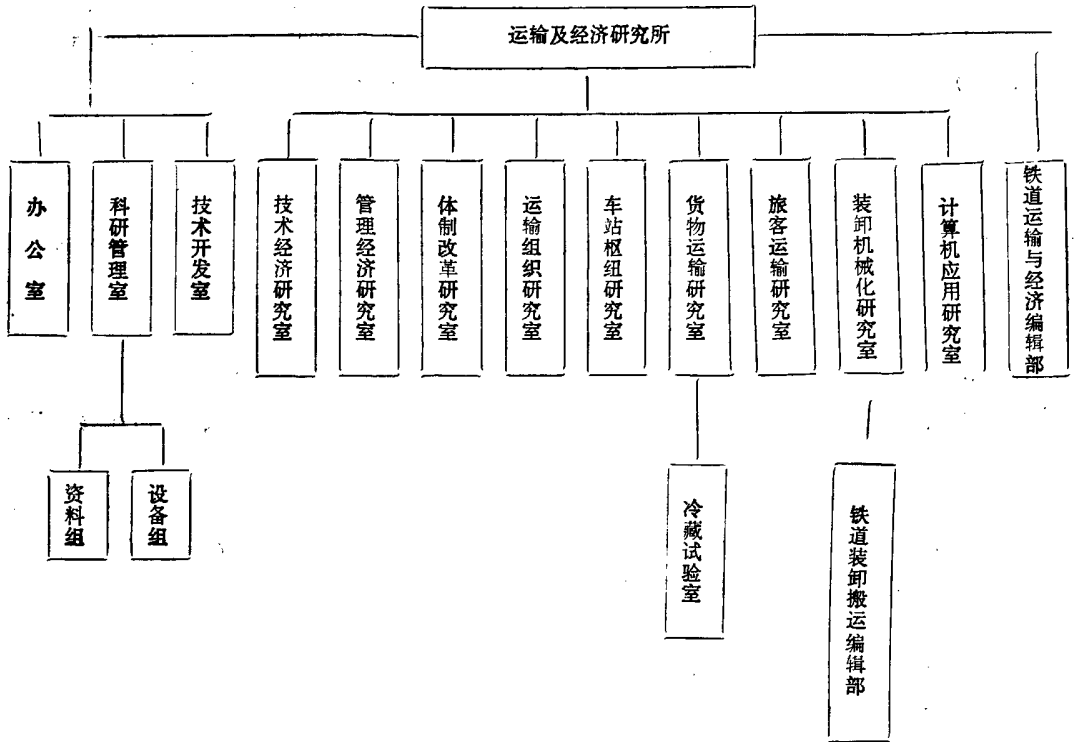
运经所的现届工会委员会由七名委员组成：赖秀生（主席）、王贵亭（副主席）、李德铭（组织委员）、张崎（宣传委员）、郑庆邦（生活委员）、张乃谌（女工委员）、于英杰（文体委员）。

运经所的学术咨询机构是所学术委员会。历年来，在组织学术活动、评审科研成果，考核科技人员职称晋级做了大量工作。所学术委员会目前由18名委员组成。现届遴选的委员是：吴家豪（主任）、闵保华（副主任）、方齐盛（学术秘书）（以下按姓氏笔划为序）马长山、马瑞芳、方忠、王孟芙、李光霁、朱家荷、庞作相、吴宏智、何邦摸、邹克勤、金辰虎、胡光荣、施景鸾、徐淑芬、曹亚林。

附：运经所组织机构现状图

# 运输及经济研究所组织机构现状

1987.12.30



## 第二章 所史发展综述

### 第一节 建所前的铁道运输及经济研究工作 与机构(1956.9~1958.12)

中华人民共和国诞生以前,我国铁路没有专门从事铁道运输与经济研究的机构。但是,已有一些立志发展祖国铁道运输与经济工作的专家、学者,如:金士宣、沈奏廷、许靖等。他们曾化费很大精力去建立和发展我国铁路的运输与经济科学。当时,他们主要是借鉴欧美铁路的经验,结合我国铁路的实际问题,开展一些研究和探讨。如:铁路工作的统计与分析,运营费用的划分和运输成本的计算,铁路行车和调车工作组织,编开直达列车和对车辆周转时间计算等等。当时著名的有关铁路运输和经济著作有:《铁路运输学(商务)》(金士宣著)、《铁路运价之理论与实际》(沈奏廷著)、《铁路运转管理》(许靖著)等等。这些研究工作和专著,对发展我国铁路的运输及经济科学研究,起到了启蒙和推动的作用,对培养和造就我国铁路的运输和经济科研、教学和中、高级管理人员作出了贡献。

中华人民共和国诞生后,铁路归社会主义全民所有,从而形成了全国统一的铁路网,并开始实行了集中统一的计划管理和调度指挥。在中国共产党领导下,依靠全路职工办铁路,同时系统、全面学习苏联铁路的管理经验,使我国铁路运输和经济工作的面貌迅速改观,推动了我国铁路运输与经济科学的迅速建立和发展。

1956年2月,北京铁道学院(简称京院、现北方交通大学前身)组织了铁路运输与经济学术讨论会,这是建国后对我国铁路运输与经济科学发展的初次检阅。在大会上宣读的重要学术论文有:《我国铁路重车流日常调正的几个问题》(金士宣)、《我国铁路零担货物中转作业的改进问题》(沈奏廷)、《关于改善列车编组计划计算方法问题》(林达美)、《美国铁路货物运输成本的计算方法和对其中若干问题的批判》(赵传云)、《关于在中国铁路上运用调车工作理论的问题》(王光华)、《区段站及小型编组站分阶段发展方法》(安宝琦)、《列车编组计划表格分析法》(朱松年)……等,都有一定的理论水平和实用价值。这标志着我国铁路运输和经济科学的建立有了良好的开端。

1956年8月,铁道部召开了全路科学大会,制定和通过了《铁道科学技术发展(1956~1967)远景规划纲要》(简称:《十二年远景规划》),共提出了十四项重大科研任务。其中前两项即属于铁路运输与经济方面的科研任务:

第一项——铁道运输及铁道建筑经济科学研究。研究的中心问题有:(1)铁路近期和远期的工作量及合理运输;(2)全国铁路网配置;(3)铁路技术改造经济效果;(4)铁路建筑经济问题;(5)铁路运营管理问题。

第二项——铁路运营科学的研究。研究的中心问题有:(1)运输直达化;(2)改进列车运行图;(3)增强铁路通过能力;(4)改进车站与枢纽工作组织;(5)提高机车车辆运用效率及改进技术计划和运行调整;(6)车站及枢纽设计问题;(7)改进旅客运输组织;(8)商务工作组织;(9)装卸作业机械化及集装箱运输;(10)易腐货物运输。

1956年9月,在铁科院成立了运输研究组(所级)。下设行车组织、车站枢纽、货运组织三个研究室。这是在我国建立的第一个专门从事铁道运输及经济研究的机构。当年第一批参

加铁道运输与经济科研专业队伍的技术人员有：王光华、安宝琦、张力、叶子刚、汪金燕、齐天扬、穆廷绅、施景鸾、方齐盛、费名申、张学义、马素贞、龚树楨等13人。由院任命王光华为代组长兼行车组织研究室主任，安宝琦为车站枢纽研究室副主任，张力为货运研究室副主任。全组在现铁道建筑研究所三楼办公。承担了四个项目的研究：（一）我国铁路调车工作方法（王光华主持，1956~1958）；（二）各种调车设备的设计问题（安宝琦主持，1956~1958）；（三）关于使用无盖车运粮食研究（齐天扬主持，1956~1957）；（四）我国保温车性能和使用研究（汪金燕主持，1956~1958）。

当初，运输研究组有中共党员2名，属铁建、运输支部领导，张学义任支部副书记。

1957年上半年，在整风反右运动中，铁路运输与经济科研工作基本停顿。下半年在反右运动后期，运输研究组搬至现通信信号研究所二楼办公。为便于开展党的工作，经院党委批准，与通号所联合成立运输、电务党支部，由王光华任支部书记，张学义任支部副书记。

1958年初，按院领导决定，运输研究组改称运输研究室，计划定员25名，并调哈尔滨铁路局副总工程师张崇任该室副主任。该室仍下设行车、站场、货运三个专业研究室。同时，拟成立经济研究室，其任务范围为：研究铁路运输中的有关经济问题，包括铁路网配置、合理运输、运输计划、列车重量与速度、财务及经济核算、成本、运价、劳动工资、组织机构等内容，计划定员14名。

9月18日，经铁道部批准，任命苗秋林为运输研究室主任。由于调入的经济科研人员甚少，经济研究室未能正式组建。

年终，运输研究室已扩充为29人（当年调入的有徐淑芬、王孟芙、刘兰玉、张恩等），共承担了12项研究任务。

1956~1958年，是我国铁路运输及经济专业科研机构 and 队伍的初创时期，科研面向铁路运输生产，为发展我国铁路运输与经济科研工作，迈开了可喜的第一步。但就当时的科研力量，远不能适应我国铁路运输生产和建设发展的需要。

## 第二节 铁道运输研究所及铁道运输经济研究所 的成立与发展(1959.1~1966.5)

1959年1月，经铁科院党委扩大会议决定，运输研究室改称运输研究所，由苗秋林任所长、张崇为副所长（当年3月病逝），并成立中共运输研究所党支部，书记为苗秋林，副书记为王光华。运输所下设的三个研究室不变。

当年，全所除继续研究10个跨年度的项目外，还承担了5项铁道部下达的重点科研项目，其中包括：《加强通过能力方法综合研究》、《土驼峰设计和作业研究》、《丰台西站驼峰自动化研究》等，以及4项院下达的科研项目，其中包括：《我国蔬菜运送方法研究》等。

7月，铁道部正式批准成立运输研究所。8月，又批准在京院经济系建立运输经济研究所，由铁科院和京院双重领导。旋由京院任命宋诚德为所长。从此，我国铁路运输与经济专业科研机构基本建成。科研队伍也随之迅速壮大。当年调入的有吴家豪、恽延世、刘守正、宋丙琪、郭清良、王文章等13位同志，使全所科研人员增至42名。京院运输经济研究所也挑选经济系应届毕业生崔俊（调干生、经济系党支部副书记）、曹亚林、马瑞芳、陈金林、胡晓模、阎留安、刘镇官等7人，参加铁道运输经济研究工作。年末，两所专职科研人员已有49人。

1956年春，铁科院党委扩大会议研讨了全院应围绕什么为中心（纲）组织科研工作问题，最后一致同意应围绕运输，首先是运输能力为中心（纲）。这样，就明确了运输所的科研方向和重点。

1959年，运输与经济科研工作有了较大发展，并取得了一批重要的科研成果。《土驼峰设计和作业研究》专题，在总结现场土驼峰设计和作业中的经验和存在问题的基础上，研究提出了《土驼峰设计》和《土驼峰作业》两项科研成果。在1959年5月铁道部召开的土驼峰现场会议上得到较高评价，该专题组被评为部级先进集体。专题负责人王光华、安宝琦作为代表，参加了铁道部机关先进集体和先进工作者代表会，得到了铁道部领导的表彰和奖励；《铁路运输综合作业方案》研究专题综合和总结了一些路局创造的“拉运方案”、“运输综合作业图”、“综合作业方案”等运输组织经验，建立了我国铁路运输组织工作综合部署计划，突破了苏联铁路运输组织工作的框框，为建立我国铁路的运输组织学，迈出了可喜的一步。专题组负责人张崇、张力编著的《铁路运输综合作业方案的编制与贯彻》科研成果，得到铁道部和现场的好评，并在全路推广应用；《丰台西驼峰自动化》、《加强通过能力方法综合研究》、《我国铁路编组站与枢纽设计经验总结》、《捎脚运输》、《高站台、低货位》等专题的研究，由于贯彻了“科研面向运输生产”、“三结合”、“大协作”的精神，科研、教学、设计运营单位相结合，齐心协力，联合攻关，在1959年都取得了较大进展，按计划完成了科研任务。

1960年初，铁科院党委遵照党中央和铁道部党组的指示，要求科研人员“树雄心，立大志，勇攀科学高峰，抓尖端，抓综合，抓理论研究，向高、大、精、尖、新进军”，同时组织编制了1960—1967年八年科研发展规划。在运输经济和运输组织方面，要求完成全国铁路网配置的研究，提出主要物资合理流向图，最经济的铁路建设方案，总结铁路经营管理和运输组织先进经验，完成装卸机械化和高效率使用铁路方法、途径的研究，创造坚实的运输经济和运输组织理论。据此，运输所和经济所共承担了29个中心课题研究。

1960年，运输所除继续完成5项跨年度的科研任务外，又承担了14项铁道部下发的科研任务，其中包括：《一条龙运输大协作经验总结》、《运筹学在铁路运输组织工作中的应用》、《编组站合理布置图型》、《各类调车设备能力的计算及采用条件》、《土驼峰洋化》、《铁鞋规格》、《我国现有集装箱的合理利用》等专题；经济所除继续完成2项跨年度科研任务外，也承担了7项部下发的科研任务，其中包括：《关于钢铁工业基地定点及合理运输》、《我国铁路货物运价》、《铁路运输成本计算分析及降低途径》、《铁路合理劳动组织和劳动定额》等专题。此外，按照铁道部科技委的指示，两所还承担了6项专题的协作任务，其中包括：《专用线共用》、《地方铁路运输》等。

为了完成上述繁重的科研任务，在两所科研力量不足的情况下，主要依靠科研、教学、设计、运营部门大协作，联合各方力量，开展科研工作。如当时的重点专题《一条龙运输大协作经验总结》专题，由苗秋林、宋诚德两位所长兼专题负责人，除两所20余名科研人员参加外，还有全路各大专院校几十名同志参加协作。第一阶段（1960年第一、二季度），由中共河北省委主持的，以河北省各交通运输单位为主，中央有关交通运输部门和科研、教科部门协作，共有近百人参加的“河北省一条龙运输大协作经验总结”。第二阶段（第三、四季度）着重调研铁路一条龙列车经验。《铁路枢纽和编组站设计经验总结》专题，除专题负责人安宝琦、吴家豪以外，专题组的8位成员，均为各设计院和大专院校派来参加协作研究的。

类似这样依靠大协作精神开展科研工作的还有《运筹学在铁路运输组织工作中的应用》等。这样，既联合各方、集思广益、保质保量完成了部下达的科研任务，同时，通过科研实践，也为协作单位培养了一批人才。

1960年春，运输所由通号楼搬到旧办公楼（现址）二楼办公。

为了将铁科院办成专业配套的综合性科研机构，1960年9月30日院务会议根据京院领导的建议，并取得铁道部领导的初步同意（1961年3月中正式批准），研究决定将原设在京院的运输经济研究所并入铁科院运输所，并改为运输经济研究室。12月，京院运输经济所10名科研人员全部调入运输所，并由铁科院任命崔俊同志为该研究室副主任。

当年，由于全所职工和协作单位共同努力，较好地完成了全年的科研生产任务。主要有：建国十年来的运输组织工作经验总结、铁路枢纽、编组站设计经验总结、一条龙运输大协作、捎脚运输、高站台低货位、装卸作业滑溜化和机械化等一系列铁路现场经验总结，促进了运输生产发展，并为建立我国铁路的运输组织学奠定了基础。《编组站合理布置图型》专题，通过对国内外十六种图型的设计、计算和综合技术经济比较，首次为我国铁路优选了四种合理布置图型，为铁道部采用，编入《标准轨距铁路车站与枢纽设计规范》。《集装箱运输研究》、《铁鞋规格》等专题研究，也取得了较大进展。

1961年运输所在正确贯彻执行党中央提出的“调整、巩固、充实、提高”的八字方针的指导下开展科研工作。当年部下达的科研任务共10项专题（包括跨年度的）。其中重点专题有：《铁路编组站总体改造与设计》、《路矿、路厂、路港运输设备总体改造》、《编组站中转作业组织经验总结》、《装卸作业机械化的经济效果》、《装卸滑溜化、机械化设计》等。

当年3月，在极左路线的影响下，运输所一批科研骨干力量，因种种“原因”，被调离北京去现场工作，其中有：恽延世、张力、汪金燕、齐天扬、穆廷绅、刘守正、宋丙祺等。

1961年下半年，党中央针对自然科学研究工作中存在的问题，向全国发出了《关于自然科学工作若干问题的指示》（简称《十四条》）。9月，院党委布置各所组织学习、贯彻。运输所通过学习，明确了“出成果、出人才”是科研部门的根本任务，开始树立一切为科研工作服务的思想，并按院党委统一部署，进行了五定（定方向、定任务、定人员、定设备、定制度），并建立了运输所学术委员会。

为了加强货运装卸机械化科研工作，经院领导批准，当年4月，运输所成立装卸机械化研究室，暂由货运研究室兼管。

因苗秋林所长调铁道部工作，当年3月25日，经铁道部批准，调庄玉新任副所长（兼党支部书记）。

为贯彻《十四条》，经六月院务会议决定，各所成立专门学术委员会，以加强各所学术活动的领导。当年7月1日，由院长任命王光华同志为运输所第一届学术委员会主任，安宝琦同志为学术秘书，所学委会委员会为王光华、安宝琦、庄玉新、吴家豪、施景鸾、许根源、费名申、张学义、周殿佩、徐淑芬、王孟芙、葛承基、崔俊、沈菊生等十四人。

1961年，运输所在院党委的领导下，由于正确贯彻了党的“八字方针”和《十四条》，调整了科研任务，开展了学术活动，初步建立和健全了各项制度，从而调动了全所科研人员的工作积极性，并逐步建立了正常的科研工作秩序，从而使运输所较好地完成了1961年的科研生产任务，取得了一批重要的科研成果。如：《运筹学在铁路运输组织工作中的应用》，

在确定货物合理到站、枢纽内货场合理分工、装卸劳动力合理调配等方面，提出了科学计算方法，现场采用后，收到了较好的运营效果和经济效益；《编组站总体改造与设计》专题，贯彻科研、教学、设计、运营单位相结合进行研究，提出了取消出发场（线），自编列车由调车场（线）直接出发的编组站设计方法和新图型，采用推荐方案，每一编组站可减少用地300~500亩，节省工程投资和运营费约300~500万元（六十年代价格）。由铁道部科技委茅以新副主任主持的鉴定会评审通过。鉴定意见认为“该科研成果理论价值和实用意义较大，可在现场推广运用，研究报告可编书出版”；《铁鞋规格》专题，与沈阳局科研院所合作，深入现场进行多次研究试验，提出了新型手动铁鞋的合理规格，通过铁道部审定，可在全路推广应用。

1962年，运输所遵照院党委的部署，在继续贯彻党中央提出的“八字”方针和《十四条》精神的指导下开展科研工作。当年承担了9项部下达的新列专题研究任务。

为加强运输所领导，院党委常委在3月10日曾研究确定王光华任运输研究所副所长，报部后，因王光华出任驻波兰华沙社会主义国家铁路合作组织顾问兼科技合作会议主席，故未正式任命。

1962年，虽然国家处于遭受天灾人祸的困难时期，但全所职工仍克服种种困难，千方百计完成科研生产任务。其中完成科研任务较好的专题有：《铁路企业站段经济核算》专题（根据中央工业企业七十条精神，对清算指标的选择、支出费用的划分、成本盈亏的分析等，提出了采用条件及改进意见，得到部财务局的好评）；《铁路工业编组站改造与设计》专题（在调查总结路厂、路矿、路港运输设备总体改变经验的基础上，结合贯彻企业负责制与经济核算精神，抓住重点，研究提出了影响铁路运输较大、问题较多的为钢厂服务的工业编组站设计方案和布置图型，为冶金工业部黑色冶金设计总院编制总图运输设计规范采纳）；《驼峰峰顶纵断面设计与车钩折损关系分析》专题（经过调查分析，发现了车钩折损的原因，提出了驼峰峰顶竖曲线半径加大到350米的建议措施，得到部运输局和现场的好评）；《危险品货物运输条件研究》专题（通过调查分析，对几种主要危险货物运输条件，提出了具体规定，为部编制《危规》提供了依据）等。

1963年，院党委按照党的八届十中全会提出的“以农业为基础、以工业为主导的发展国民经济总方针”，要求各所加强支农专题的研究，并要求在有关专题研究中，要体现此一总方针的贯彻与落实。为此，运输所在当年的科研计划安排时，列入了3项支农专题，即《中间站货运设备适应支农要求研究》、《支农集装箱研究》、《支农农药、化肥运送条件和方法的研究》；同时，对新列的《客货运量发展规律及计算方法》、《加冰所设置距离及其在枢纽内的配置》、《编组站分阶段发展》等专题，也要求充分体现支农方针。

当年，运输所共承担科研专题16项。其中新列的重要专题还有：《电子计算机选择货物产销联系最优方案》、《电子计算机铺划单线区段运行图（非平行）》、《铁路网主要编组站分布原则与方法》等。

1963年11月，铁道部组织召开全路运输与经济专业学术报告讨论会，运输所有五篇研究报告被选为优秀论文，在大会上宣读。这五篇研究报告是：《机务段经济核算》（相承祖、黄成铭）、《为钢厂服务的工业编组站设计》（吴家豪）、《峰顶纵断面设计与车钩折损的关系分析》（施景鸾、龚之廉、夏华）、《煤矿站取送车顺序研究》（朱天利）、《简易驼峰作业方法——峰顶推送速度研究》（王文章）。



1964年，运输所承担的科研专题共16项，其中7项为跨年度延续专题，9项为新列专题。较为重要的新列专题有：《车站劳动定额及定员研究》、《零担车编制原则及方法研究》、《托盘规格、类型、结构研究》、《几种主要蔬菜运送条件及期限研究》、《线路通过能力分阶段综合加强研究》等。

为明确装卸机械化研究室研究方向，5月18日，主管科研的铁道部余光生副部长与部科委于洲主任等来院听取意见。最后，余副部长指示：装卸机械化研究室应以解放工人的繁重体力劳动，扩大装卸能力，提高装卸效率为任务，以解决装卸搬运作业中的实际问题的应用研究为方向，以领导、技术人员、工人三结合，理论与实践相结合为根本研究方法开展科研工作。同时指出：“（当时）上海条件最适于开展这方面的科研工作”，建议该研究室全部科研人员前往上海江湾铁路装卸机械厂蹲点。院、所领导以及全室同志一致拥护余副部长的建议。全室科研人员于6月15日奔赴上海。6月18日，上海铁路局邵光华局长接见了全室科研人员，并与江湾铁路装卸机械厂的领导在一起，共同商定了在上海开展装卸机械化研究的计划。

为进一步加强铁路运输经济科研工作，1964年3月21日，在茅以昇院长主持召开的院长办公会议上，曾作出成立运输经济研究所的决定，计划定员42名，但未获铁道部批准。

6月22日，院党委调张少华任运输所党支部副书记，专职从事党的工作。

8月，院领导任命沈菊生为经济室副主任、吴家豪为站场室副主任。

10月，院党委公布全院各所领导干部名单，庄玉新被任命为运输所所长。

1965年上半年，开展“四清”运动。全所基本停止科研工作。

3月30日，国家科委彭敏副主任来院作“科研革命化问题”报告，号召并动员全院科研人员“下楼出院”，转变科研“三脱离”为“三面向（现场、实际、群众）”。

四清运动结束后，为了实现“科研革命化”，运输所广大科研人员于6、7月间，纷纷“下楼出院”。年度科研计划调整为10项，其中《总结铁路运输组织工作经验》专题组10余人去济南、大协、张八支线；《统计自动化研究》专题组10余人去郑州铁路局统计工厂；《车站装卸机械化与货场革命化研究》专题8人，早已去上海江湾铁路装卸机械厂；《西南三线建设站场设计研究》专题组6人去西昌、重庆和贵阳；《简易驼峰设备配套及作业方法研究》专题组3人去丰台；《B<sub>3</sub>、B<sub>4</sub>保温车热季试运及新冷源研究》专题组5人，深入现场搞试运等等。

当时为了加强全院科研管理工作，经院党委研究确定成立科研办公室，调运输所庄玉新任主任，并于3月24日；院党委正式任命崔俊为代副所长，刘福泽为支部副书记（刘未到任）。

至1966年5月，运输所已发展成为由五个研究室组成、初具规模、从事运输与经济研究的科研单位。共有职工103名，其中：科研人员99名，占96.1%；行管人员4人，占3.9%。

此一时期，运输所贯彻了中共中央《十四条》，明确了“出成果、出人才”是科研部门的根本任务，建立和健全了各项科研制度，开展了学术活动，从而调动了科研人员的积极性。坚持科研工作三面向，搞好三结合、大协作，较好地完成了部、院下达的科研任务，取得了一批实用价值较大、理论水平较高、经济效益较好的科研成果，为铁路运输生产和建设服务贡献了力量。

### 第三节 “文化大革命”时期的

#### 铁道运输研究所

(1966.6~1976.10)

1966年6月，“文化大革命运动”开始，运输所“下楼出院”的全部科研人员均按院党委决定返院参加运动。不久，院所领导和科研骨干纷纷被纠、被斗、被批，广大科研人员均感人人自危，全所科研工作基本陷于停顿。

1967年，部、院下达给运输所有9个专题和4个工作项目，但承担科研任务的不到40人。由于当时整个铁科院以及全国社会两派群众到处揪斗“走资派”和“牛鬼蛇神、地富反坏右”，到处破“四旧”，而且武斗成风，不仅无专题、工作项目的人员停止了科研工作，有专题、工作项目的人员也难以进行科研。

1968年5月，成立运输研究所革命委员会。当年，部、院下达给全所的科研任务有13项，其中10项为专题，3项为工作项目。但当时广大科研人员背着思想包袱搞科研，步履沉重，进展缓慢，基本上处于得过且过状态。

1969年，运输所革委会遵照院革委会的部署，上半年全力开展“清理阶级队伍”运动。上级只下达运输所4项科研任务，大多数科研人员无所事事，部分职工产生“斗、批、散”的思想。不久毛主席发出“要接受贫下中农和工人阶级再教育”的号召，院革命委员会得到部军管领导的批准，于1969年9月8日研究决定，全院各所科研人员和职工，除承担重大科研任务及老、弱、病、残、孕者外，一律下放现场劳动，接受工人阶级再教育。

运输所绝大部分职工，于1969年10月赴枝城，参加焦枝线修桥劳动。1970年3月，在工地开展了“深挖五一六分子”运动。

1970年12月，运输所在枝城参加劳动的全部职工，按部军管会领导决定，回院“抓革命、促生产”。经院军代表批准，运输所以毕长新为组长、罗冬树为副组长、王林枝、陈立宇、李全贵为组员的领导小组，负责全所工作。

1971年，继续开展深挖“五一六”运动，运输所只承担4项协作任务，无本所主持的研究项目。全所绝大多数职工按照中央指示“深挖洞，广积粮”、“备战、备荒、为人民”，分班、日以继夜，轮流进行烧砖、挖防空洞，以及参加“拉练”，支援郊区“三夏”、“三秋”劳动。

1972年1月1日，按中央决定，铁道部和交通部合并。不久，铁科院和交科院也合并，但原各专业研究所仍保持不变。

3月，院核心组按中央指示研究确定，恢复各所中共基层党组织活动，并任命肖荣久为运输所支部书记。

1973年，全院在毛主席“团结起来，争取更大胜利”号召下开展科研工作。运输所承担了9项科研任务，其中主持7项、协作2项。重点的专题有：《车流合理组织及对编组站发展要求》、《车辆放风制动》、《驼峰车辆溜放阻力》、《运费计算及制票自动化》、《集装箱运输》、《合理运输》等。但由于当时未将主要力量放到重要岗位上，同时，部、院领导同志为解决部分职工长期与家属分居问题，同意联系调出一些人员（自1971年至1973年终，运输所先后