

# 石家庄铁路运输学校校史连载

## (第一期)

河北轨道运输职业技术学院  
招生和就业创业中心  
(校友办公室)

## 前 言

石家庄铁路运输学校，是一所底蕴深厚、特色鲜明的职业院校，自诞生之日起，便与中国铁路运输事业同频共振、同向而行。数十载栉风沐雨，学校为国家培育了无数铁路领域的专业技术骨干与管理英才，素有“铁路小黄埔”的美誉。

历史，是镌刻精神的丰碑，更是指引前路的基石。学校始终珍视办学历程中积淀的宝贵记忆与精神财富，亦深知肩负传承使命，唯有将这段峥嵘岁月真实还原、生动留存，方能不负先辈耕耘，不负时代重托。

为此，学校正式启动校史梳理工作。我们将系统整理办学档案，走访校友前辈及其后人，力求全方位、深层次勾勒学校发展脉络，挖掘那些值得永远铭记的人物事迹与奋斗故事。这不仅是对光辉岁月的深情致敬，对前辈师者的追思感恩，更是为了从历史长河中汲取奋进力量，照亮学校未来的发展征程。

因岁月久远、史料散佚，加之编者能力所囿，校史文稿中难免存在疏漏与不足。我们诚挚期盼广大校友、师生同仁，以及所有关心学校发展的社会各界人士，不吝赐教、指正拾遗，踊跃补充赐稿，与我们一道，共同为这段历史赋予完整的脉络与鲜活的生命力。

愿以此篇，为过往立传，为未来奠基！

1949 年至 1959 年，学校发展轨迹与新中国铁路事业的起步和调整密切相关。

## 一、学校起源与初创阶段（1949 年）

据部分老同志回忆，学校历史渊源可追溯至比 1949 年更早的时期，1947 年，在石家庄宁安路现校址（原敌伪时期铁路员工宿舍大院）成立“铁道部职工培训班”，针对高层次技术人员培训，同时用于思想改造。由从铁道部选派的徐荣铮（后入学校职工班学习留校，并任校团委书记）等 5 人参与管理，此时间节点早于记载的 1949 年。

新中国成立前夕，在宁安路现校址创建了铁道部职工学校，这是学校的直接前身。这一时期，学校发展进入关键起步阶段。

1949 年 2 月，中共中央军委交通部在北京西交民巷成立“职工训练班”，组织原平汉铁路北段办事处及平津铁路局内国民党党团骨干约 160 人进行时局与政策的教育与学习，期限三个多月，于 1949 年 6 月结业，训练班由彭伯周同志任主任。

1949 年 7 月，“职工训练班”迁至石家庄铁道部职工学校（现学校宁安路校址），正式成立了“铁道部职工学校”，直属铁道部人事局领导，校长仍为彭伯周同志（同时兼任铁道部人事局副局长，严格来讲，其为短期培训班时期的校长）。校址后因马路修建及军管等因素，区域范围发生变动。

8月至12月，根据解放战争推进与建国初期的实际需求，学校核心任务定为对学员进行政治理论和专业技能短期培训，学员主要来自华北及济南局铁路系统，共计约800人。依据学员入学前的工作岗位，分别设立运输、工务、劳资三个专业班及一个政治班，为铁路系统培养专业人员。

此时的学校规模较小，教学设施相对简陋，最初以培训铁路系统在职职工为主，旨在为新中国培养急需的铁路技术和管理人才。但作为新中国铁路教育的早期尝试，奠定了后续发展的基础。

## 二、学校初步发展与转型阶段（1950—1952年）

### （一）1950年：培训任务拓展与领导班子调整

1950年1月，铁道部开始筹办中级技术学校。这一年，学校迎来多项重要发展。

年初，第一届职工班顺利毕业，徐荣铮等学员作为学校第一期职工班学员，毕业留校后为学校内部管理注入新生力量。

8月，根据铁道部和中央统战部指示，学校承接越南干部华语培训任务，共招收学员288人，教材由学校自主编写，培训时长约四个月，年底结业后，学校负责将学员分别护送至唐山工厂、长辛店工厂、丰台及石家庄机务段等单位开展后续培训，期间越南驻华大使黄文欢曾亲临学校视察。

同年，领导班子发生调整，彭伯周同志调离学校，贾冰岩同志继任校长（兼党总支书记），李义文担任贾冰岩的警卫员（后任学校保卫科长）。

### （二）1951年：校名变更与办学规模扩大

1951年1月，根据铁道部命令及石家庄市政府批准函，原“铁道部石家庄职工学校”更名为“中央人民政府铁道部石家庄中级技术学校”，并将中国交通大学北京铁道学院附设的中技科一年级和北京新知中学附设铁职班的学生及部分教工、设备移交学校。

2月，中技科（设有车务、电务、财会三个班）学生120

人，教员 6 人，北京新知中学铁职班（设有运输、财会两个班）学生 80 人，教员 7 人，由北京迁至石家庄。此举开启了学校中等专业学校办学的历史，标志着学校办学模式从短期培训正式转向正规中等职业教育。

此时学校设有车务、电务、财务、商务四个专业五个班，学生人数约 240 人。学校机构设置为一室（校长办公室）、三处（教务处、辅导处、总务处），管理体系逐步完善。

同年，学校扩大招生范围，面向华北、京、津及上海、广州等地招收初中毕业生，同时增设工务、电力两个专业，办学辐射范围与专业覆盖面进一步拓宽，此时，学校已发展为运输、商务、会计、电信、号志和工务等专业兼备的院校，成为新中国第一所部办部管的铁路中等技术学校。校长由贾冰岩担任（后到兰州交通大学任职），兼任党支部书记。这一阶段的专业与管理调整，为学校的专业化发展奠定了坚实基础。

### （三）1952 年：校址扩充与基础设施建设

1952 年，学校礼堂启动修建工程，同时为满足招生规模扩大的需求，购进西侧 100 亩土地（含原校办工厂厂址），开辟操场并兴建相关教学与生活设施，为后续正规化办学奠定硬件基础。

至 1952 年秋，在校学生已达 18 个班 846 人，学制灵活设置为一年、一年半、二年不等，以适应不同培训与教学需

求。

### 三、学校正规化与快速发展阶段（1953—1959年）

#### （一）1953年：专业班级设置与办学模式完善

1953年2月，铁道部按照专业化、单一化要求，统一更改中级技术学校校名并进行科组（专业）调整。

我校原有的工务、财务、电务、电力各科（专业）师生分别调往太原、天津、上海、济南各铁路中专学校。同时，将天津、衡阳、济南、太原、郑州各校的车务、商务专业师生调来石家庄我校，设置“行车及货运工作”和“商务管理”两个核心专业。

学校经过科组调整，正式走向正规化办学道路，设立中专制（此前多为一年或两年的集训短班），校名变更为“石家庄铁路学校”，学制改为三年。

班级编排上，班次编号以年级为百位数、序号为后两位，序号均从1起编排：1953年入学（一年级）：行车及货运工作专业下设7个班，为行车101至行车107；商务管理专业下设3个班，为商务管理101至商务管理103。升入二年级后，班次编号为行车201，以此类推。

除常规教学班外，另设有2个现场职工班，班级规模与结构清晰。值得注意的是，行车及货运工作专业101班学生均为从朝鲜战场归国后转入学校学习的解放军女文工团员，展现出学校办学与国家建设、经济社会发展的紧密联系。

办学规模方面，学校一届学生约 600-700 人，高峰时期在校人数达 2000 人，每个班约 40 人，办学体量显著提升。招生制度上，采用初中毕业报考模式，参照当时的招生统考办法，按成绩统一分配，招生范围覆盖全国，1953 级入学学生中，浙江、河北籍人数较多。

课程体系扎实完备，共开设 21 门课程，专业课教材多从苏联翻译而来，每学期开学及期末苏联专家都到校检查，指导学校工作，充分保障了教学质量。学生毕业前需进行一个至两个月的实习，虽比大学实习时间短，但有效衔接了理论与实践。

1953 年至 1957 年，学校接受朝鲜、越南留学生培训任务，越南 21 名，朝鲜 6 名。部分留学生毕业后赴北京铁道学院（北京交通大学）深造，开启国际交流与人才培养篇章。这些留学生回国后大多成为朝鲜、越南两国铁路事业中坚力量。

1953 年朝鲜驻华大使和文化参赞曾亲临我校。1959 年 9 月 29 日，越南驻华大使馆转来由胡志明主席赠给学校的“友谊”章一枚。电文如下：“敬爱的院长同志：值此伟大的中华人民共和国国庆十周年之际，胡志明主席指示我们转达你由胡主席赠给你的‘友谊’纪念章一枚，请你接受我们热烈的祝贺。借此机会，越南民主共和国驻华大使馆向你致以敬意。”

这一时期，师资力量建设同步推进，此时教师多为解放前夕铁路系统的技术骨干，涵盖车站站长、调度员、值班员等，部分为铁路局处长级别人员，专业经验丰富。其中，清华大学毕业的扶学练（曾担任长沙机车总工程师）调至学校，牵头筹建校办工厂，其工资高达 160 元，成为师资队伍中的重要骨干。

## （二）1954 年-1955 年：校名再次调整

1954 年 4 月，学校顺应发展需求，将校名变更为“石家庄铁路运输学校”，校名更加贴合学校核心办学领域，进一步明确办学定位。在办学管理层面，学校的专业设置、招生与分配计划、教学计划及教学大纲等核心事项，仍由铁道部教育局直接统筹管理。

这一期间，我校曾与苏联基辅市捷尔仁斯基铁路中等专业学校挂钩，铁道部教育局曾请苏联专家西南可夫来校视察。

1955 年 6 月，铁道部教育局发布《关于铁路学校改定校名的通知》，规定铁路学校按专业类别改名为铁路运输学校，并在校名的地名前面冠以“铁道部”字样，校名再次调整为“铁道部石家庄铁路运输学校”。

这一时期，学校在“一五”计划的推动下快速发展。

## （三）1956 年：毕业生分配与留校机制

1956 年 9 月，按照苏联模式，将原“行车及货运工作”和“商务管理”两个专业，合并为“铁道经营”一个专业，

学制延长为四年。同年秋（1956～1957 学年），举办三年制运输班，招收在职站段级干部。

1956 年秋，唐山铁道学院附设工农速成中学的部分办学资源，包括师资和设备，由北京潭柘寺迁至石家庄并入学校，进一步提升了教学实力。

1956 届毕业生实行全国统一分配，不考虑生源地等问题，遵循“哪里需要去哪里”的原则，为全国铁路系统输送人才。

本届共留校 20 余名学生，其中 14 人前往北京铁道学院（北京交通大学）进修，选拔留校学生主要包括两类人员：一是学习优异者（如全课程满分），侧重专业人才储备；另一是政治过硬者，重点培养为管理干部，为学校后续发展储备内部力量。

#### （四）1958—1959 年：办学层次的探索与调整

1958 年，我校与石家庄司机学校、石家庄铁中联合成立了三校联合炼铁厂（响应大炼钢铁运动）。同时，酝酿以三校合并为基础，计划建立一个包含高等教育、专科教育、中专中学、小学、幼儿园，简称为“高、大、中、小、幼”的一整套教育体系。作为第一步，先成立大学部，培养大专学生。

1958 年 7 月，学校改名为“石家庄铁路学院”，分大学、中专两部。大学部设运输、机械、电信三系，在原中专二年级学生中选拔 160 人入学。其中机械、电信两系在司机学校

开课，运输系及中专仍在本校原址。此时，学校在校学生三十七个班 1560 人（大学部 4 个班 160 人，中专班 33 个 1400 人）。同期，校长兼党委书记贾冰岩同志调赴兰州铁道学院，张道之同志继任校长，廉一波同志任党委书记。书记、校长调整由铁道部北京铁路局颁布人事令，1958 年 12 月任命，1959 年 1 月 1 日两名同志正式上任。

1958 年初，为贯彻党的“教育与生产劳动相结合”的方针，学校积极开展了勤工俭学活动。我校根据专业特点，经与有关单位协商并报北京铁路局批准，组织原学制三年、后延长学制一年的三年级 400 余名学生，一部分赴石家庄列车段和北京列车段担任乘务工作；另一部分则在京局管内津德、津古、石德、京南各段沿线各站担任行车、货运工作。路局按平均工资拨付学校，学校则发给学生生活费及津贴，余额作为学校收入。部分学生包乘北京~济南的 111/112 次旅客列车，曾多次受到局表扬，该列车被铁道部命名为“红旗列车”，包乘组被团中央命名为“先进集体”。担任主任列车员的韩进京同学发明了“快速票价计算器”，1959 年曾代表先进包乘组出席全国群英会。

1958 年 9 月至 11 月，二年级学生 400 余人承包了定县新塘河筑堤土方工程，削平了土名“三疙瘩”的三座小土山的土方，完成了导流堤土方工程。

1958年10月至1962年4月，经北京铁路局批准，学校接管了新建的褡裢——矿山村支线（全长35.2公里，设四个车站），承担国家下达的运输生产任务，将其作为生产实习和现场教学基地。学校选派教师和干部担任站长等领导职务，毕业留校学生承担主要工种，三年级学生分任其他工种，在现场实行半工半读。

先后有五批学生1100余人次在褡裢支线开展生产和实习工作，较好地完成了运输生产任务，多次受到石家庄分局和地方政府的表扬、奖励。

1959年，徐荣铮同志（实习场主任）代表先进集体出席全国群英会。当时，由学校承包一段铁路支线的运输生产任务是一项创举。三年半的实践证明，师生在生产中得到了真刀真枪的锻炼，加强了理论与实践的联系，提升了教学质量，毕业学生的实作动手能力较强，较往届学生更受现场欢迎。

1961年国民经济困难时期，由于学校一度停止招生，在校学生又大批下放支农，以致无法再抽调学生到支线接班，不得不忍痛放弃对该支线的管理。1962年9月，经北京铁路局决定，将褡裢支线移交石家庄分局接管，学校办铁路的短暂历史就此结束。

1959年9月，根据上级指示，铁道部对铁路教育进行调整，将天津、石家庄、太原三所铁路学院的大学部并入包头铁道学院，学校大学部“下马”，石家庄铁路学院恢复为中

专性质，校名恢复为“铁道部石家庄铁路运输学校”，回归中等专业学校办学定位，在探索中明确更符合学校实际与社会需求的发展方向，专注于铁路技术人才的培养。

## 结语

### 1949—1959年发展总结

1949—1959年是石家庄铁路运输学校从初创、转型到正规化发展的关键十年。

这一时期，学校经历了从职工培训到正规中专教育、再到短暂本科教育的曲折历程，历经多次校名变更，逐步完善管理体系、专业设置、师资队伍与基础设施，从短期职工培训逐步过渡到正规中等专业教育，不仅为全国铁路系统培养了大量专业技术与管理人才，还开展了国际留学生培养，同时在办学模式、课程体系等方面积累了丰富经验，为学校后续长远发展奠定了坚实基础。

这一时期的变革不仅反映了新中国铁路教育的探索与调整，也体现了学校适应国家发展需求的能力。其发展轨迹与石家庄作为新兴工业城市的崛起紧密相连，成为华北地区乃至全国铁路人才培养的摇篮，为后来的河北轨道运输职业技术学院奠定了根基。

## 学校第一任校长：1949 年 7 月-1950 年 12 月

彭伯周，（1905 年—1996 年 9 月 29 日），男，山西省定襄县人，中华人民共和国政治人物、教育家。

1927 年，毕业于太原市第一师范，后在定襄县立第二高小工作，担任校长。1939 年，调任晋察冀边区第一专员公署教育科长。1941 年后，担任定襄河南区办事处主任、中共忻定县委书记，创建定襄学院。1949 年，调任铁道部人事局副局长，兼石家庄铁路职工学校校长。1950 年，调任太原铁路局副局长。1951 年，改任天津铁路局副局长。1953 年，任太原铁路局局长兼书记。1961 年，担任北京铁道学院（后北京交通大学）校长兼书记。文革期间被贬陕西临潼。文革结束后，恢复北方交通大学校长一职，并任全国政协第五、六届委员。1996 年 9 月 29 日去世。

## 学校第二任校长：1950 年 12 月-1958 年 10 月

贾冰岩，1914 年生人，中共党员，河北安平人，长期投身革命事业与铁路高等教育、铁路系统管理工作，是石家庄铁路运输学校、兰州交通大学（原兰州铁道学院）早期重要建设者之一。以下是其生平关键节点：

早年就读于河北冀县师范学校，1938 年赴延安抗日军政大学学习，开启革命生涯。

抗战与解放战争时期，历任县武装部长、晋察冀军区作战科长、华北军区人民武装部秘书长等职，积累了丰富的军事与行政工作经验。

新中国成立后，进入铁路系统任职，曾任铁道部人事局教育处长。

1950 年 12 月-1958 年 10 月任石家庄铁路运输学校校长，担任校长期间，学校有了大规模发展，各方面日益成熟。贾冰岩来校时，李义文为其警卫员，后李义文任学校保卫科长。

1958 年 10 月，调任兰州铁道学院，先后担任临时党委副书记、党委副书记主持工作，以及副院长、院长、革委会主任等职。同时兼任兰州大学党委常委、兰州铁路局党委常委、副局长。

其为石家庄铁路运输学校、兰州铁道学院的初创与发展、铁路系统人才培养作出了重要贡献。

## 1949-1959 年学校优秀校友

1. 李增生（1952 届车务 01 班）：曾任北京铁路局太原干部中心教务处副处长，获全国先进生产者、山西省劳动模范称号，是铁路教育与管理领域标杆。

2. 张春海（1957 届行车专业 09 班）：中国作家创作协会会员、河北省作家协会会员。发表诗歌、歌词等一千余首（篇），被授予“十大爱国爱军艺术家”“中国诗学大师”等荣誉称号，荣获诗词创作成就终身奖“金钟奖”金奖、“金鸡奖”终身成就奖等奖项。

3. 刘长春（1959 届商务管理专业 405 班）：曾任对外经济贸易大学人才交流中心主任，专注铁路相关设计与教育管理，成果丰硕。

校史的温度，藏于每一份珍贵史料、每一段难忘往事、每一段独家记忆之中。现诚邀广大校友、师生及社会各界人士，踊跃分享与学校相关的老照片、旧档案、手稿书信、亲历故事等珍贵资料，让那些沉淀于岁月的办学印记得以鲜活重现。我们期待与您一同打捞校史记忆，传承铁路教育初心，共绘学校发展的精神长卷！

投稿邮箱：gdxyxiaoshi@163.com