

018202

第四院誌

1953—1993

铁四院志

1953—1993

铁四院志

著名书法家谢冰岩为本志志名题字

贺铁道部第一设计院成立四十周年

精心设计 锐意创新

吕正操
一九九一年十月一日

全国政协副主席、铁道部前部长吕正操题词

尊重科学
珍视质量

李轩
一九九二年
十月

铁道部原副部长李轩题词

四院精神

精心设计
开拓创新
团结协作
艰苦奋斗

序

《铁四院志》正式出版了。这本志书，真实地概括和全面地反映了铁四院 40 年来的历程和贡献，这是件可喜的事，也是铁路勘测设计战线上一件很有意义的事。

新中国成立后，为了适应铁路勘测设计事业发展的需要，1953 年成立了铁道部中南设计分局，1956 年扩编改制为铁道部第四设计院。在铁道部直接领导和湖北省、武汉市地方政府的支持关怀下，四院职工转战在中南、华东 200 万平方公里的土地上，冒酷暑，战严寒，跋山涉水，历尽艰辛，为我国的铁路勘测设计事业，呕心沥血，做出了卓越贡献。从 1953 年至 1992 年间，共完成勘测设计工作量 6 万多综合折算公里，涌现出了不少优秀设计、优质工程和重大科技成果。其中亚洲首屈一指的郑州枢纽郑北编组站，获 70 年代国家优秀设计奖和优质工程银质奖；大瑶山长大铁路隧道修建新技术，获铁道部科技进步特等奖；软土地基粉喷加固新技术取得了广泛的社会效益；在高速公路、高层建筑、港口码头等方面的勘测设计，也有不少好的成果，这充分说明铁四院在生产技术与科学研究各方面的长足进步。

随着生产的发展，党建工作和思想政治工作不断得到改善与加强，曾两次获湖北省“党风廉政建设先进集体”称号，被铁道部命名为“全路优秀思想政治工作企业”。双文明建设也喜获丰收，被湖北省授予“文明单位”称号。铁四院培养出了一支有理想、有道德、有文化、有纪律的职工队伍。职工生活也有明显改善。

党的十一届三中全会以后，铁四院进入了一个新的历史时期。改革大潮，汹涌澎湃，为企业注入了新的生机与活力。铁四院人以自己的科技优势，立足铁路，走向社会，面对海外。“精心设计，开拓创新，团结协作，艰苦奋斗”的四院精神，已成为全院职工的前进动力。

我在铁四院曾工作过6年,对这里的一切寄予无限深情。“踏遍青山人未老,风景这边独好”。荣誉应归功那些创业者和已故的前辈。鲜花应献给那正在默默忘我工作的无名英雄们。他们的功绩与日月同辉,与大地同在。

铁四院的修志工作,从征求意见,搜集资料,核对事实,到反复修改,精心选编,历经三个春秋,作者与编者都付出了大量的心血和劳动,应该向他们表示敬意!

《铁四院志》出版,以史为鉴,展望未来。只有认真总结过去,才能更好继往开来,这也是我的愿望所在。

李 軒

1

凡 例

一、本志运用历史唯物主义和辩证唯物主义的观点,按照实事求是的原则,系统记述四院历史发展的基本面貌,为社会主义物质文明建设和精神文明建设服务。

二、本志撰写采用以类系事和以时为经的方法,上限始于 1952 年筹建中南设计分局,下限断至 1992 年末。

三、本志分章根据专业分工与科学分类相结合的原则,同时兼顾部门的实际情况。

四、本志各章按先总后分和先外后内排列。首章总介概况,第二至六章分别记述有关新建铁路勘测设计、既有铁路技术改造勘测设计、铁路枢纽及站场勘测设计、勘测设计手段及技术水平以及战备、外委与援外工作,第七至九章分别记述有关管理、教育卫生与生活福利以及党群工作。

五、为扼要介绍四院历史中比较重要的事件,本志特编大事记,以补各章之不足。

六、为扼要介绍四院历史中比较重要的人物,本志特编人名录。由于篇幅所限,收入者限院党、政、技术领导,各方面代表及先进人物。

七、本志资料由院内各单位提供,来源于档案、文献、图书、报刊、口碑等。

目 录

序	
凡例	
照片	
第一章	概况 1
第一节	创业与发展历程
第二节	成就与贡献
第三节	主要经验
第二章	新建铁路勘测设计 21
第一节	进程与成就
第二节	建成通车的干线
第三节	建成通车的支线及专用线
第四节	重点工程勘探设计
第五节	主要经验
第三章	既有铁路技术改造勘测设计 55
第一节	进程与成就
第二节	增建第二线
第三节	单线技术改造
第四节	铁路电气化
第五节	重点工程勘探设计
第六节	主要经验
第四章	铁路枢纽及站场勘测设计 94
第一节	进程与成就
第二节	重点枢纽简介
第三节	主要经验及展望
第五章	勘测设计手段及技术水平 130
第一节	手段的改进
第二节	技术水平的提高
第六章	战备、外委与援外工作 166
第一节	战备工程勘测设计

第二节	外委工程勘测设计	
第三节	援外与国外铁路施工监理	
第七章	管理	179
第一节	计划管理	
第二节	技术管理	
第三节	科研管理	
第四节	人事管理	
第五节	财务管理与监察审计	
第六节	物资管理	
第七节	基地建设与管理	
第八节	生活后勤	
第九节	文件整理、档案管理与保密工作	
第八章	教育、卫生与生活福利	209
第一节	教育事业	
第二节	卫生事业	
第三节	生活福利	
第九章	党群工作	220
第一节	党的领导机制	
第二节	党的组织工作	
第三节	党的宣传工作	
第四节	党的纪检工作	
第五节	党的统一战线工作	
第六节	政治运动与落实政策	
第七节	院工会	
第八节	院团委	
第九节	公安保卫工作	
第十节	武装与人防工作	
第十一节	文娱体育活动	
第十二节	协会工作	
大事记		260
人名录		287
附录		300
《铁四院志》编纂委员会、编辑部		317
编后记		318

第一章 概况

第一节 创业与发展历程

鸦片战争的炮声,打破了旧中国闭关锁国的局面。欧风东渐,铁路信息通过各种渠道传入中国。世界上第一条铁路于1825年在英国诞生。中国的第一条铁路是1876年由英国怡和洋行在上海至吴淞间修建的,从而揭开了中国铁路建设的序幕。

从1876年至1911年清政府期间,共修建铁路9100公里;1912年至1949年民国时期,又修建17100公里,旧中国总共修建了26200公里,完全或基本由中国自力修建的仅占36%左右,大部分是由西方帝国主义国家修建并直接经营,明显地具有殖民地、半殖民地色彩。

旧中国铁路的特点是数量少,布局不合理,标准杂乱,质量低劣,运营设施简陋,但也不能否认,在客观上对当时的政治、经济与文化,起到了一定的推动作用。

中华人民共和国成立时,在中国大陆除因战争破坏或其他缘故被拆除3600公里铁路外,留下来的22600公里(不含台湾、香港与工矿企业专用线),能勉强通车的仅11000公里。整个路网缺乏全面规划,布局偏于东北和沿海地区,且各自为政,有的还互不联轨,形不成整体。铁路勘测设计,在民国时期虽曾设有勘测总队,但仅从事草初测工作。铁路建设的勘测设计,一般均由铁路局自理,专业也不齐全。

建国后,党和政府十分重视铁路建设,迅速展开了既有铁路的抢修工作,并抓紧对既有铁路的技术改造。与此同时,又布置对新线、枢纽的研究与勘测设计。1952年铁道部成立设计局,主管铁路基本建设的勘测设计工作;组建兰肃、湘黔、天成、集白、定西等铁路测量总队,以后又陆续改组成立17个勘测设计总队。同年9月,为展开大规模新建铁路基本建设,铁道部又组建西南、西北、中南、东北、华北等5个设计分局,将17个勘测设计总队按所在地区划归各设计分局领导,负责所在地区的铁路勘测设计工作。

铁道部责成衡阳铁路管理局负责筹建中南设计分局。衡阳局指派沈祖寿、刘果、钱梅岭组成筹建小组,经过积极筹备,中南设计分局(以下简称分局)于1953年2月4日,在当时中南局所在地湖北省武汉市正式成立。

铁四院自分局成立之日起至1993年,已有40年历史,从学习苏联、艰苦创业到改革开放、开拓经营,经历了一个曲折发展的历程。现将各个历史发展时期分述如下:

一、学习苏联、艰苦奋斗、创业奠基时期(1953~1957)

分局成立,赵化南任代分局长兼党委书记,沈祖寿任副分局长兼总工程师。铁道部将第一、十五、十六3个勘测设计总队划归分局领导。分局机关设10个生产专业科和其他职能部门(见附表1—1)。至1953年末,全局范围共有职工1854人。当时,分局的机构设置、专业及其人员配备,都按照苏联交通部设计局的模式,执行“一边倒”的政策。分局成立之初,机关在册的专业人员仅42名,其中线路、房建、机车车辆各8名,桥梁7名,电务4名,经调3名,地质2名,站场与施预各1名,有些专业人员是临时改行,边干边学,有的专业还是“空白”。这对当时执行中南、华东地区的铁路勘测设计任务是相当困难的。

1954年,铁道部作出了加强勘测设计工作的决定,为分局增派干部,分配大批大中专毕业生。分局将3个勘测设计总队改编为第一、二勘测设计总队,增建了第三勘测设计总队,并开始建立技术责任制、总体设计负责制,充实各专业科室技术力量。同年年末,赵化南、沈祖寿调离,铁道部任命薛焕章为分局长,严铁生为总工程师。

1955年,第一勘测设计总队随鹰厦线任务的转移而划归西南设计分局领导。3月,铁道部聘请了以依·瓦·别列雷根和布克什塔为正副组长的苏联专家组12人来分局工作。分局成立专家工作室,负责接待专家,并组织技术人员学习苏联经验,推广专家建议等工作。苏联专家在分局工作的2年时间里,据不完全统计,提出建议460余件,能计算出节约价值的达4500万元,对广大技术人员帮助也很大。

同年5月,张可翔任分局党委书记。8月,根据铁道部设计总局指示,分局撤销固定勘测设计总队,按任务成立派遣总队,实行院、外业综合队两级管理;技术人员实行全面派遣制,贯彻“谁勘测、谁设计,一竿子到底”的原则。从此,基本上解决了勘测与设计脱节的现象,并由勘测、站场两专业为主体,协调其他各专业的作业关系,以利于整个勘测设计质量的提高。

分局开创时期,职工的工作与生活条件十分艰苦。外业勘测全靠人力操作,笨重仪器机具主要靠人力转移,野外作业工人平日多以馒头咸菜充饥,住宿多在牛棚、庙宇或祠堂内。机关职工同样也很艰苦,开始时没有职工宿舍,单身职工都栖身于一间破旧的机车库内,冬天寒风凛冽,雪花飞扬,雨季屋外下大雨,室内下小雨,晚上睡眠须盖上防雨油布,吃饭大家都挤在一间用树皮盖的工棚内。随着机构的逐步扩大,后来虽陆续兴建了一些宿舍,但也是“僧多粥少”。当时条件虽然很差,但广大职工以苦为乐,以参加铁路勘测设计事业为荣,不叫苦,不怕累,艰苦奋斗,克服困难,钻研技术,埋头苦干,初步形成了一支能开得动的勘测设计队伍。分局的创建,为四院的奠基发挥了积极作用。

随着国民经济发展,大规模铁路建设项目上马,原来的设计分局建制和技术力量已不能适应新的发展需要。经中央批准,铁道部将各设计分局扩编为设计院。1956年元旦,中南设计分局改名为铁道部第四设计院(以下简称四院),仍执行原分局所辖地区的铁路勘测设计任务。2月,经中共中央政治局决定,调李轩任四院院长兼党委书记,后又兼政治委员。

四院成立后,技术人员仍实行全面派遣,由各专业科统一管理安排。当外业需要勘测时,各

专业派技术人员到外业队,由派遣总队组织综合生产,实行总体负责制。内业设计时,技术人员携带外业资料回院,由专业科组织设计,并负责设计质量把关。总体设计负责人用作业进度计划表组织各专业之间的协调生产。与此同时,院加强了计划与技术管理,及时解决生产技术原则问题;建立生产调度制度,加强计划任务在执行中的监督保证;公布两阶段设计样本,在允许与可能的条件下,实行初步设计与施工两个阶段设计,以缩短设计周期,满足施工要求;在学习苏联经验的基础上,考虑整章建制,摸索适合于自己的体制和制度。1956年12月,将勘测、地路、大型建筑、站场4个专业科升格为专业处。

1957年,根据铁道部指示,四院成立由中国苏联联合组建的联合航测总队,进行西安至汉口的航空测量,学习推广苏联航测经验。这不仅在全路,也是在全国开创了首次航测工作,培养了航测技术力量,取得了初步经验。

1953年至1957年的5年间,共完成勘测设计工作量3579.25综合折算公里(换算公里)(见附表1—2)。新线勘测设计施工建成后交付使用的铁路有黎湛等1132公里。既有铁路技术改造,包括增建第二线勘测设计施工建成后交付使用的有京广铁路李家寨至孝子店段,解决了京广铁路北段控制输送能力的薄弱环节。勘测设计的枢纽主要有郑州、武汉等9处,分别进行了总图规划和分期工程的各阶段设计,经施工后自1956年开始陆续交付运营,解决了运能和运量之间的矛盾。在这期间,由于较好地执行了基建程序,基本上做到了“勘测一条,设计一条,施工一条”,及时满足了施工与运营的需要。

二、调整机构、整章建制、充实提高时期(1958~1965)

1958年,全国出现了“大跃进”。四院为适应形势要求,首先在生产体制上作了大调整:主要是撤销4个专业处和经行、施预2个科,重新组合成3个综合线路勘测设计处和1个枢纽勘测设计处;撤销派遣总队,外业综合队分别归以上4个处领导,技术人员仍实行派遣;技术室与计划科合并为技术计划处。当时铁路建设遍地开花,放“卫星”,搞“献礼”,“快”字当头,“数量第一”。为了加快勘测设计进度,不少任务采用一阶段设计,因此,正常的生产程序被打乱,初步建立起来的一些制度无法执行。据统计,由一阶段设计交付施工的文件占全年施工项目的33%,仅1958年就完成了6875综合折算公里,为这一时期8年总工作量的四分之一还多,为前一时期的1.9倍。大部分设计文件因资料不全,文件不配套,质量不高而无法满足施工需要。

在克服纠正“大跃进”出现的问题,及时总结经验中,四院党委向全院职工提出了内外业工作必须遵循的“28字”方针,即外业勘测要求“认真选线,两个阶段,拉开档子,分组统管”;内业设计要“定下来,交待清,衔接好,文件全”。动员和组织力量对12个建设项目进行质量大检查。为确保外业资料质量,制订了《统一外业勘测工作精度要求》;召开设计与施工协作会议,恢复建立各项管理制度;围绕生产关键,大搞技术革命、技术革新的群众运动,发动群众献计献策;要求认真采用新技术,在保证质量的基础上,加快设计速度,促进施工与运营的高效能。在采用新技术上,主要:一抓设计“四化”,即设计综合定型化、制图活板拼装化,计算仪器图表化,资料采用手册化;二抓勘探工作机械化与轻装化;三抓推广新技术,更好为施工运营服务。

1960年,为适应外业需要,成立物理勘探队和松软地基试验队(即软土队)。技术计划处设航测科。同年11月,经中共中央批准,严铁生任院总工程师。

1961年,党在八届九中全会上提出“调整、巩固、充实、提高”方针。四院立即组织现场检查回访,经过认真讨论总结,李轩向铁道部党委提出《关于勘测设计工作10个问题的报告》(详情见附录)。部党委对此报告给以很高评价,并批转全路进行学习讨论。至今,该报告对勘测设计工作依然具有一定指导意义。

同年3月,四院成立精密测量队。7月为贯彻精简机构,压缩人员支援农业,撤销厂房科,将房建、车辆、给下水、电力等专业合并成立站场设备处。10月,撤销因“大跃进”而成立的3个综合线路勘测设计处,分别成立勘测设计处、地路处、桥梁设计处,保留枢纽勘测设计处。同时,为加强综合生产的领导,成立包括经行、路网、施预在内的总体处,协调各专业之间的生产关系,并将勘测队改为综合勘测队。

与此同时,由副院长薛焕章主持,进行了一系列整章建制工作,经过草案试行,讨论修改,至1962年正式公布了以技术岗位责任制和总体设计负责制为中心的19项技术管理制度。这套完整制度的建立与实施,是全院职工经过10年来,总结正反两方面经验的结晶。

1962年2月李轩调离。随后经中共中央批准,调杨嘉恩为四院党委书记兼政治委员。7月,为贯彻中央关于“精兵简政”精神,将总体处和勘测设计处合并为线路勘测设计处,撤销技术计划处,恢复技术室和计划科,同时也撤销了一些其他机构。

党的八届十中全会发出《关于进一步巩固人民公社集体经济、发展农业生产的决定》后,四院在支农上做了不少工作。如对18条线路和5个枢纽的设计,按照支农要求进行认真修改;拟定《勘测设计中具体贯彻支援农业的措施》和精减职工等。两年内共精减职工1656人,并动员了208名家属回乡。截至1963年末,全院固定职工人数压缩为2465人。

1963年2月,铁道部任命郭耻干代院长。12月,组织机构又有所调整:成立经行科、施预科,枢纽处改为站场处,站场设备处改为设备处,桥梁处改为桥隧处,计划科升格为计划统计处。

1964年,铁道部为贯彻中央“备战、备荒、为人民”的战略方针,发出了《关于加速修建西南铁路动员全路支援勘测设计和施工力量及有关问题的指示》。毛泽东主席提出“成昆路要快修”、“川黔、滇黔路也要快修”的指示。西南铁路建设总指挥部和工地指挥部也发出了相应文件和条例。四院支援二院1个成建制勘测队和50名技术人员,并接受川汉线任务,在四川秀山成立4101总队。当时由于川汉线任务重,时间紧,铁道部又从各铁路局调集400名干部支援四院;四院从精简回乡人员中招回400余名测钻工,充实4101总队。郭耻干和杨嘉恩分别兼任总队长和政委。与此同时,四院的“设计革命运动”开始。川汉线途经地区,重山峻岭,地形险恶,地质复杂。总队广大职工爬高山,下溶洞,踏遍了川、黔、湘、鄂四省的山山水水,进行了35万平方公里的大面积选线。铁道部长吕正操亲自到川汉沿线视察选线,慰问总队职工。

值得记载的是1965年9月25日,全国人大委员长朱德,国家副主席董必武,国务院总理周恩来,副总理贺龙、陈毅、李富春等中央领导,在铁道部长吕正操陪同下,在北京人民大会堂

听取四院副院长方力,4101总队副总工程师曹晋伦等汇报川汉铁路设计方案,为中央决策提供了可靠依据。这是四院史上闪光的一页,也是四院人的光荣。

1958年至1965年的8年间,共完成勘测设计工作量25800.09综合折算公里(换算公里)(见附表1—2)。新线勘测设计施工建成后交付使用的铁路有萧穿等干线747公里,洛宜等支线203公里。既有铁路技术改造,除继续完成1957年未完工程外,建成并在1961年前交付使用的双线有京广北段等1690公里。这些项目均为我国运输繁忙的线段,通车后对保证物资交流,促进工农业生产与国民经济发展,起到了重要作用。枢纽勘测设计的主要任务,除继续完成1957年未完工程外,增加了鹰潭枢纽的编组站(鹰潭东单向二级二场)。

在这时期里,四院机构调整频繁。三年自然灾害给广大职工与家属虽带来生活困难,浮肿、肝炎、血吸虫病流行,但仍响应党的号召,发扬“一不怕苦,二不怕死”的革命精神,生产自救,渡过灾荒,又以英雄的气概,豪迈的步伐,在总结“大跃进”的基础上,加强管理,提高质量,奋勇前进!

三、“下楼出院”极左思潮泛滥时期(1966~1976)

1966年1月,四院成立4102总队,承担焦枝铁路勘设任务。随后,又成立4103总队,承担铁沙铁路任务。5月,为适应战备和现场设计要求,四院作出了“下楼出院”的决定。机关进行精简,撤销站前各专业处科,合并成立综合线路处,为管理职能处。站后各专业包括站场,合并成立站场设备处为站后的勘测设计部门。总队负责组织勘测设计工作,恢复了院、总队、队三级管理体制。随着“设计革命运动”的不断深入,为克服干部与技术人员的“三脱离”,院机关以“下楼出院”的形式,迁往河南平顶山牛马庄办公,武昌杨园设留守处,其结果不仅干扰了正常的生产秩序,同时给许多职工家庭造成困难。“文化大革命”(以下简称文革)开始后,平顶山的职工陆续回武昌机关“闹革命”。

同年11月,因杨嘉恩病休,铁道部任命杨守高代理党委书记。

1967年是四院遭受“文革”冲击最严重的一年。各部门陷于瘫痪、半瘫痪状态。外业职工,甚至在国外执行援越抗美任务的队伍也纷纷回院“闹革命”。各级领导干部受批挨斗,知识分子被诬为“大、总、统”、“臭老九”。院内发生武斗事件。行之有效的19项制度被作为“修正主义白皮书”批判,正常的生产秩序完全被打乱。

1968年10月,四院成立革命委员会,下设政工、生产、办事、后勤等组,军代表陈豪之任主任。

1969年8月,武汉军区副司令员孔庆德来院作“参加焦枝铁路大会战”的动员报告。职工纷纷奔赴会战第一线,陆续投入焦枝、襄渝、枝柳、湘黔等线,参加现场设计,配合施工,坚持领导干部、工人、技术人员三结合,采取“边勘测、边设计、边施工”的方式,完成了任务。

焦枝铁路全长753公里。从1966年编制初步设计,1969年定测并在现场设计,陆续交付线路平剖面等施工资料,1969年底除站场设备部分外,设计基本完成并参加施工,至1970年“七一”接轨通车,“十一”移交郑州铁路局。该线仅化5年时间完成了勘测设计与施工。

枝柳铁路全长 883 公里,其中洛满至柳州 32 公里由柳州铁路局负责设计外,四院负责 851 公里,比焦枝线长不到百公里。1970 年 8 月开始现场设计,10 月施工队伍进点,到 1984 年 1 月才交付运营。从现场设计施工到交付运营长达 14 年之久,主要原因是当时受极左思潮影响,技术上的正确意见得不到支持与采纳;违反客观规律,盲目硬性地搞不测地形、一次定测,在现场用“一比一”比例尺决定线路方案,忽视了地形地质选线这一重要原则。其后果是勘测设计质量低劣,返工浪费大,后来虽做了大量的复查补课,挽回了部分损失,但延误了工期,教训极为深刻。

1970 年,为了试点推行设计施工一条龙,勘测设计与施工合一,铁道部第四工程局与四院在武昌合并组建新的铁道部第四工程局(以下简称四局)。6 月,四局实行军管,范世杰任军管会主任。1971 年,第一、三勘测设计总队分别与第五、三工程处合并进行为时一年多的基层勘测设计与施工合一的试点。1972 年 3 月,四局成立设计处,负责全局范围的勘测设计管理工作。10 月,湖北省军区撤销对四局的军管。

1966 年至 1976 年的 11 年间,共完成勘测设计工作量 7931.42 综合折算公里(换算公里)(见附表 1—2)。新线勘测设计施工建成后交付使用的干支线铁路有汉丹等 2562 公里。双线勘测设计施工建成后交付使用的铁路有京广(武昌至衡阳)等 930 公里。枢纽勘测设计施工建成后交付使用的有武汉(武昌南单向二级四场和江岸西扩建单向二级四场)等 6 处。这些项目对增强中南、华东地区的运输能力,巩固国防,促进国民经济与三线建设均起到了重要作用。

“文革”期间,极左思潮泛滥,四院广大职工,尤其是技术人员,在工作条件极端恶劣的情况下,怀着对祖国铁路建设事业无限热爱的心情,克服重重困难和阻力,以最大努力保证勘测设计质量,从而取得的成绩还是主要的。这 11 年是四院历年来完成勘测设计重点工程最多,建成通车里程也最多的一个时期。

四、全局整顿、改革开放、开拓经营时期(1977~1992)

1977 年 1 月,经国务院批准,局院分家,勘测设计与施工分开,分别恢复原建制的铁道部第四设计院和铁道部第四工程局。四院仍在武昌原址。四局迁安徽合肥。

10 年动乱的“文革”宣告结束,经过正本清源,拨乱反正后,进入改革开放,开拓经营的历史新时期,四院的各项工作又从一个新的起点开始。

1977 年 2 月,铁道部调白云峰任四院党委副书记,主持党委工作。翌年 1 月,铁道部任命白去峰为党委书记;任命方力为院长。3 月,根据铁道部通知,院名改称为铁道部第四勘测设计院,实行党委领导下的院长分工负责制。

四院恢复建制后,狠抓:1. 各级领导班子建设,按中央要求不断充实加强各专业处科领导;2. 整顿规章制度;3. 重新制定一套完善的勘测设计生产指标体系;4. 开展“质量月”活动。全面调整组织机构,撤销总队,实行院、队两级管理,直接领导外业队;恢复派遣总队和实行技术人员派遣制;撤销设计处,恢复成立线路、桥隧、地路、站场和设备处(包括通信信号),增设电化处,恢复有关职能科室;撤销站场设计队,其他勘测设计队改为综合勘测队。