

# 鐵道部科學研究院 環行鐵道試驗基地誌

(1958.1 ~ 1987.12)



環行鐵道試驗基地

# 铁道部科学研究院 环行铁道试验基地志

(1958.1—1987.12)

一九八九年十月·北京

## 前 言

根据铁道部科学研究院关于编写院史和所属各单位编志的安排与要求，环形铁道试验基地于1988年开始编写基地志；按照客观、科学、尊重历史，严谨、朴实、全面总结，力求完整、宁缺勿乱的指导原则，进行编写工作。

环形铁道试验基地的前身是环形铁道试验管理段，成立于1958年元月。三十多年来，环形铁道试验基地由小到大，由单一的环形试验线发展到目前具有综合试验能力的多学科大型试验中心，为铁道运输事业和铁道科学技术的发展作出了相当大的贡献；当然也积累了一定的资料，成为目前编写基地志的基础。但是，由于环形基地人员变动相当大，建段初期的老同志原来人数就不多，加上人员更替和机构变化频繁，资料积累得很不完整和详细，因此给编写工作带来了相当大的困难。

可喜的是，凡是在环形段（基地）工作过的同志或目前还在基地工作的同志，对此项工作非常支持，尽自己的力量提供资料、数据和照片，才使这本较为粗糙的“志”得以脱稿。

负责编写的几位同志，均不是在段（基地）工作的老同志，加上编写水平有限，肯定本“志”有大量不足和不妥之处，敬请领导和同志们批评指正，以便今后继续修志时补充更正。

1989年10月

# 环形铁道试验基地志

## 目 录

|     |                   |      |
|-----|-------------------|------|
| 第一篇 | 综 述 .....         | (1)  |
| 第一章 | 环形铁道试验基地概况 .....  | (1)  |
| 第二章 | 历史沿革 .....        | (5)  |
| 第二篇 | 试验生产 .....        | (16) |
| 第一章 | 试验设施 .....        | (16) |
| 第一节 | 铁道试验线路 .....      | (16) |
| 第二节 | 电力系统 .....        | (19) |
| 第三节 | 机车车辆 .....        | (22) |
| 第四节 | 专业试验室 .....       | (25) |
| 第五节 | 整备加工生产 .....      | (31) |
| 第六节 | 房屋建筑及占有土地 .....   | (35) |
| 第二章 | 环形试验线历年试验项目 ..... | (40) |
| 第三篇 | 环形铁道试验基地的管理 ..... | (62) |
| 第一章 | 机构和人员 .....       | (62) |
| 第二章 | 计划管理 .....        | (65) |
| 第三章 | 试验生产管理和安全工作 ..... | (67) |
| 第四章 | 生活后勤保证 .....      | (77) |
| 第五章 | 治安联防 .....        | (79) |
| 第四篇 | 党、团组织和工会 .....    | (81) |
| 第一章 | 党的组织 .....        | (81) |

|     |                                |      |
|-----|--------------------------------|------|
| 第二章 | 团的组织 .....                     | (83) |
| 第三章 | 工 会 .....                      | (84) |
| 第五篇 | 人 物 .....                      | (85) |
| 第一章 | 历届领导 .....                     | (85) |
| 第二章 | 职工名录 .....                     | (86) |
| 第一节 | 建段初期至“文革”前 (1957年至1965年) ..... | (86) |
| 第二节 | “文革”至1975年 .....               | (87) |
| 第三节 | 1976年至1983年 .....              | (88) |
| 第四节 | 1984年环形铁道试验基地成立 .....          | (90) |
| 附 录 | 环形铁道试验基地大事记 .....              | (93) |

## 第一篇 综 述

### 第一章 环形铁道试验基地概况

铁道部科学研究院环形铁道试验基地\*是一个由周长为9公里的园形试验铁路线和十几个大型试验室和试验台组成的,能进行机车车辆、铁道建筑、通信信号、铁道电气化设施、客货运输、特种运送多学科的综合试验基地。这个基地在亚洲是唯一的。在世界上以环形试验线为主体的试验段或试验基地还有苏联的全苏交通运输科学研究所的谢尔宾卡环形试验基地,美国北美铁道协会普韦布洛试验中心,捷克斯洛伐克运输研究院威利姆环行试验线和罗马尼亚运输工艺设计研究院的法乌列依环行铁道试验线。中国的环形铁道试验基地的历史仅短于苏联。

环形铁道试验基地位于北京市朝阳区酒仙桥北路东端,距市中心13.2公里,紧邻京包干线,距星火火车站3公里。整个基地占地2228.7亩,跨朝阳区南皋、金盏、东坝和将台四个乡。环形试验线内外地势平坦,有大片的良田和无数的鱼塘,环

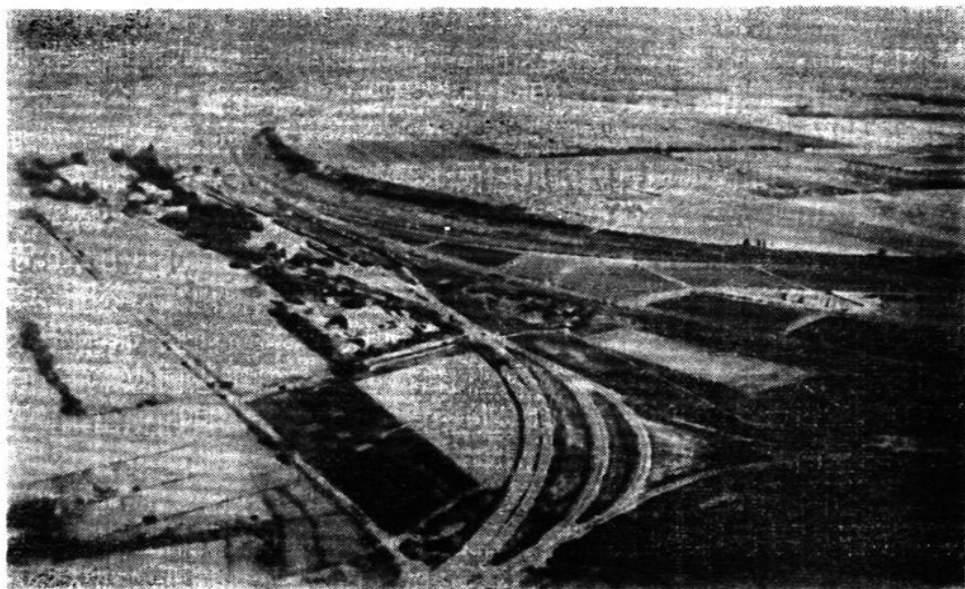


图1 环形铁道试验基地全景及环形试验线一部分鸟瞰图

•注:环形铁道是因环形试验线为一正圆形而得名,后来演变为环行铁道,目前则通称“环行铁道”。

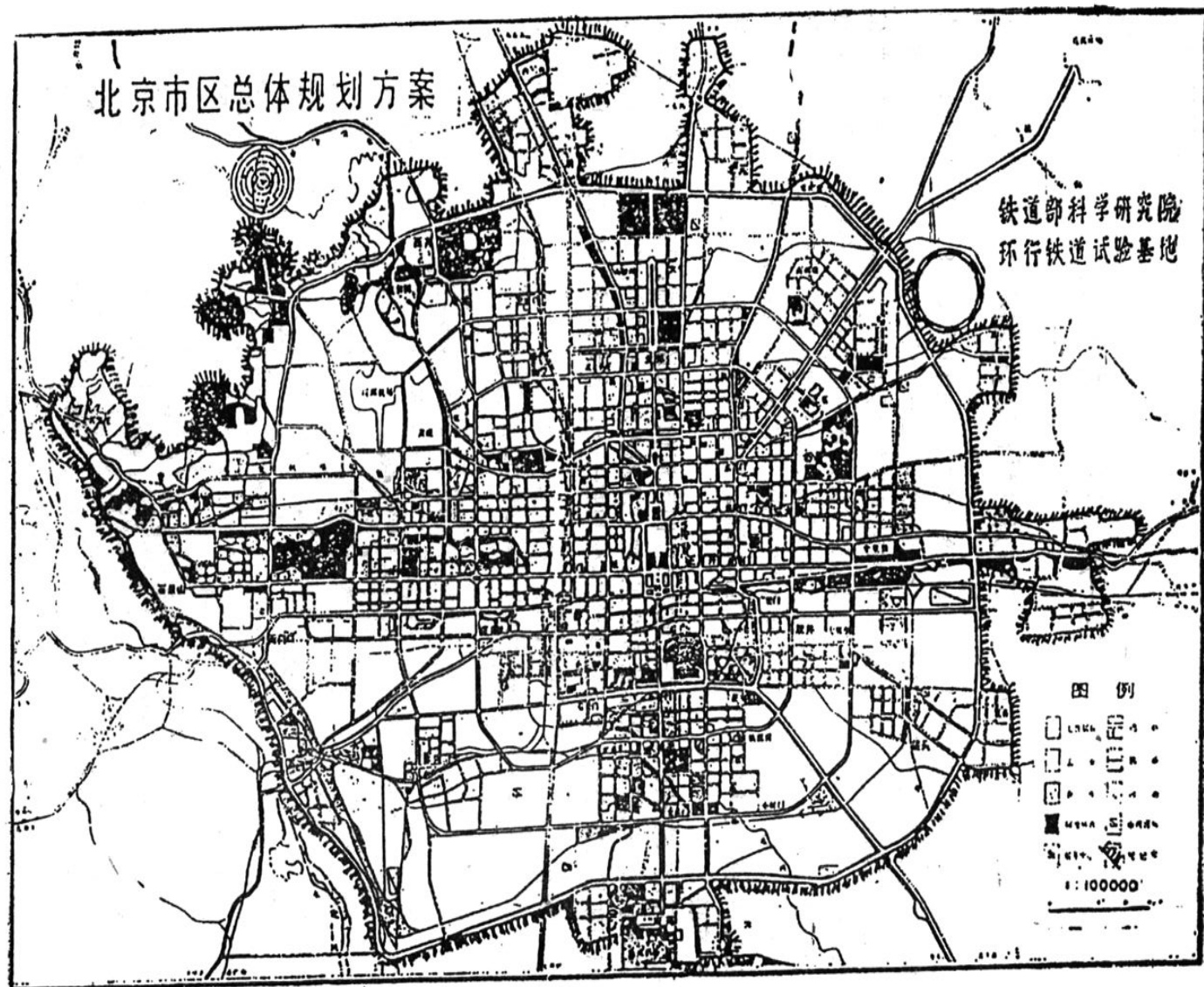


图2 铁道部科学研究院环行铁道试验基地地理方位



境十分优美（见图1和图2）。

1956年由铁道部滕代远部长亲自批准，决定在首都建造一环形铁道试验线，为铁路设施的改造，新产品新技术的开发，为保证铁路运输的安全可靠，提高运能，增加运行速度提供科学研究试验的场所。1957年底，包括环形试验线在内的17公里铁路线和为试验整备服务的蒸汽机车库在内的第一期工程完工。1958年元月环形试验线正式通车。同时铁道科学研究院环形铁道试验管理段宣布成立，开始了为铁路运输承担运行试验的历史。

三十多年来，随着科学技术的飞速发展和铁路运输的要求，环形铁道试验管理段的试验设施得到了较大的发展和提高。目前环形铁道试验基地已经发展成为一个以环形铁道为中心，并有机车车辆静强度试验库，机车车辆轮轴疲劳试验台，内燃机车大功率柴油机试验台，机车车辆称重台，高压试验室，车辆冲击试验线，150辆货车和30辆客车制动试验台，结构模拟爆破试验室等大型试验室的大型综合试验基地。试验室的总面积已达1.44万平方米。基地铁路总长32.5公里，其中电气化长度为21公里。

自环形试验线通车到1987年底，在基地共进行各种试验338项。主要有国产各型电力、内燃、蒸汽机车的参数研究，结构改进及性能鉴定试验；进口的电力、内燃机车的验收及性能试验；国产和进口的各型车辆，包括特种车辆的强度和运行性能的试验；各型混凝土轨枕，钢轨和扣件，道岔和转辙机的性能试验和考验；路基承载力及变形的试验；有线和无线通信设备及通信干扰的试验；各种接触网悬挂方式及其零部件性能试验；各种供电方式的试验；货物重载列车和扩大编组旅客列车的运行试验；组合列车及列车遥控遥信同步操纵试验；长、大、重及特种货物的运输试验等。值得特别提出的是，我国第一台巨龙型内燃机车，第一台卫星型液力传动内燃机车，第一台韶山1型电力机车，第一列高速电动客车，都首先在基地的环形试验线上进行了运行试验。五十年代末，为了给宝成铁路电气化作技术准备，在环形试验线上进行的接触网悬挂方式和供电方式及电力牵引的试验研究，我国第一列万吨重载货物列车的环线运行，在铁路史上均留下了光辉的篇章。科学研究成果迅速转化为运输生产力，推动铁路现代化的进程，环形铁道试验基地对铁路科学技术进步和铁路运输的发展作出了巨大的贡献。

为了科研试验工作的需要，基地内设有管理行车指挥运转室，承担基地铁路线路维修保养的养路工区，有负责接触网维修工作的接触网领工区，有保证试验牵引供电和电力供电的独立变电所，有为试验和科研加工和维修的整备车间，有为试验人员和基地职工服务的招待所、食堂和托儿所，有为基地承担水、暖供应和维修的水暖房修领工区。另外，为保证基地的治安和试验工作的安全保卫，基地还专门设有公安派出所。

中国共产党十一届三中全会提出了改革开放的大政方针，促进了铁道部与国



外的铁路技术的合作。1983年至1984年,中日双方的铁路技术工作者在基地共同进行了车辆动力学和轨道动力学的联合试验研究工作。1987年9月,联合国亚太经在基地举办了轮轨过渡磨耗和脱轨研讨会,并在环线上进行实际试验。而且每年都有许多国外的参观团、考察团和专家来基地参观和商谈具体的合作项目,大大提高了环形铁道试验基地在国际上的地位。

1958年成立的环形铁道试验管理段是铁道科学研究院属单位,1964年“四清”结束后,环形段划归机车车辆研究所。1968年8月,环形试验管理段成立了“革命委员会”,又与机车车辆研究所脱离隶属关系。1973年至1975年期间,环形段又归属机车车辆研究所。1975年环形段又转为铁科院独立单位,直到1984年,正式改为环形铁道试验基地。

多年来,环形铁道试验基地得到了国家和铁道部的关怀和支持。历届铁道部部长都曾来基地进行视察和检查试验工作。国家计划委员会、经济委员会和科学技术委员会的有关负责同志也曾多次来基地视察和指导工作,殷切希望环形铁道试验基地能早日成为水平先进、规模配套的国家级试验基地。

## 第二章 历史沿革

环形铁道试验线是为那些需要在列车实际运行条件下的试验研究课题,提供试验条件的;而且有的试验,在实际运营铁路线上实现起来相当困难,或者甚至是不可能的,而在环形试验线却成为可能。1955年,在中国工作的苏联铁路专家沙洛金同志,根据苏联已有的二十多年的实际运用经验,考虑到我国迫切需要进行新型机车车辆的试验,向我国建议修建一个环形铁道试验线。铁道部滕代远部长批准了此建议。1955年10月,以铁道部机务局局长岳志坚同志为团长的铁路考察团,赴苏联进行实地考察。

在此之前,1955年3月至7月,就环形铁道建在什么地方进行了大量的踏勘和调查工作。首先对于北京市清河镇铁路西侧永定河沙滩和长辛店南岗洼进行考察分析。由于考虑到将来试验电力机车会对附近的电台带来干扰,初步认为长辛店南岗洼较为合适。1956年2月至3月铁道科学研究院的张惠生、冯先霏、杨寿奎和铁道部第三设计院的关慰祖等人又对上述地区进行了复查,了解到南岗洼历史上曾有洪水冲断铁路的记载而不宜采用,几经周折才选定了目前所在的地址。

根据铁道部的决定,1956年3月铁道科学研究院成立了以庞瑞为组长(兼负责铁道线路)的环形铁道筹建小组,成员有冯先霏(负责桥涵)、杨寿奎(负责基本建设)、唐大森(负责材料)。同时成立一联络小组,成员有任凤祥、潘岳山和汪星楠。建造工程委托铁道部第三勘测设计院进行勘测设计。由关慰祖工程师负责总体设计。

最初设计的环形试验线周长为10公里的正圆形,这是为了便于将来试验运行中计算里程,同时也就有了“环形铁道试验线”的名称。1956年3月10日铁道科学研究院向铁道部第三勘测设计院提出了勘测任务书,5月8日提出了设计任务书。其主要内容是:

一、修建环形道的必要性。环形道的任务主要有以下几个方面:

1. 进行各型机车车辆性能及其附属装置的试验,包括蒸汽机车、电气机车及内燃机车的牵引热工试验,机车车辆及列车的单位阻力试验,动力及零件强度试验等。
2. 进行机车车辆与线路相互影响及线路上部结构的试验。
3. 进行热工过程机械化与自动化试验,燃气动力设备试验,煤气发动机的试验,煤气发生炉的热过程及变电所的各种装置的试验等(所列这些试验,要进一

步充实设备后才能展开)。

## 二、工程的主要技术条件:

1. 线路部分: 全部线路工程, 包括大环、环内线, 站场及联络线等部分, 自774厂专用线32<sup>K</sup> + 77.9<sup>M</sup>处出岔, 连同道岔长度在内共计23.25公里, 其中大环是一个正圆, 长10公里, 环内线共长6.556公里, 站场线共长5.642公里, 联络线长1.055公里。

环内线包括1000米半径曲线二个, 各长1.62公里, 800米半径曲线一个, 长1.099公里, 600米半径曲线一个长0.742公里, 350米半径曲线一个长0.394公里, 200米半径曲线一个长0.233公里, 两端曲线间夹直线一条长0.765公里。站场线包括车辆停留线两条, 其有效长度各为466米及440米, 机车停留线一条, 有效长度为144米, 入环线长度为767米, 入库线及库线长度为649米, 三角线长1078米。联络线有两个曲线, 站线有四个曲线, 最小半径为200米。

大环和内线的标高是34.8米 (根据774厂专用线水准基点), 全部在一个水平上, 入环线坡度为1.6‰, 站场坡度为1‰, 联络线最大坡度为2.5‰。

大环与环内线的线路上部结构, 按1级线路标准修建, 全部为50公斤国产鞍山钢轨, 标准长度为12.5米, “I 乙”型注油枕木, 尺寸为16×23×250厘米, 每公里直线上铺设根数为1600根, 在曲线上按规定增铺160根, 道床厚度为45厘米, 包括粗砂底碴20厘米, 碎石面碴25厘米, 路基宽度除环内直线部分为5.6米, 其余大环及环内各曲线的宽度, 一律为6.6米。

站线的线路的上部结构, 采用较低标准, 全部是43公斤、12.5米长的鞍山国产钢轨, “I 乙”型油枕, 每公里直线上铺设1440根, 在曲线上按规定铺设160根, 站场最外股中心至路肩为2.8米, 入环线路基宽4.9米, 碎石道床25厘米。

## 2. 桥涵部分:

全部线路上共有桥涵二十三座, 其中小桥十二座, 计3米跨度者七座, 4米跨度者一座, 6米跨度者三座, 8米跨度者一座, 都是铰T型梁, 总延长188.96米, 一律按中-26级设计。涵管共11座。

## 3. 附属工程:

全部附属工程, 包括自用公路一条, 长1.6公里, 改移公路一处长437米, 新作土公路一条长699米, 改移大直道三处, 全长585米。平交道八处, 站场内排水沟一条长900米。

4. 其它设施: 包括蒸汽机车试验整备库一座, 运转整备室, 扳道房, 警卫室, 给煤给水设施, 清灰及检查坑等设施。

1956年5月28日, 在北京市城市规划局的主持下, 与区乡政府、农林局、公路局、下水道公司及电业局等有关单位就环形铁道的建设达成协议。5月30日由设计、施工及有关单位会同察看桥位及道口地点后, 由铁道部第三勘测设计

院开始设计。于1956年10月下旬，开始部分施工。工程由北京铁路局工程队和石家庄线桥工程队承担。

在施工过程中，由于地下水位过高，另外，原设计方案环形试验线北部需跨北小河六次，致使桥涵工程量较大。铁道部第三勘测设计院的夏善昌同志建议环线移位可减少施工土方和工作量。但经多次研究南移有困难。后来按北京铁路局监察室的建议，经1957年元月15日铁道部部务会议决定，修改原设计，将环线周长由原定10公里改为9公里。（见图3）铁道部第三勘测设计院立即进行设计修改，于1957年4月19日提出了北京环形试验线变更设计技术设计文件。

1957年4月起全面施工，至11月份，环形铁道的线桥和部分辅助设施基本完成。

根据部令铁办余（57）字第582号文，1957年12月16日由铁道科学研究院、第三勘测设计院和北京铁路局共同成立了环形铁道试验线的验收委员会，铁道部派技术局李绍昌工程师参加。验收委员会组成是：

1.主任委员：郎涛南 铁道科学研究院副院长

2.委员：关慰祖 第三勘测设计院总体工程师

李绍昌 铁道部技术局工程师

赵凤恩 北京铁路局基建处总工程师

梁树藩 北京局工程处总工程师。

张惠生 铁道科学研究院机务组副组长，环形道负责人

3.工作人员：庞瑞、杨灿文、冯先霁、梁子仲、杨寿奎、罗祖容、段育科、钱厚孝、区鸿瑞、张大疆、屈以诚、吕泰新、曹健、廖瑞桁、邹良严、吴世安、贾路明、阚立春

4.各验收组组长

线路检查组：庞瑞

桥涵检查组：冯先霁

附属工程检查组：杨寿奎

财务检查组：段育科

验收工作至12月27日完成，1958年1月又进行了复查。验收结果是环形试验线工程优良，站场线工程良好，联络线合格，桥涵工程良好，附属工程合格。1958年1月环形试验线正式通车，同时铁道科学研究院环形铁道试验管理段宣布成立。

1957年12月7日，铁道科学研究院向铁道部第三勘测设计院提出第二期工程勘测设计任务书，1958年元月18日双方签订了环形试验线第二期工程的设计协议书，1958年3月4日第三勘测设计院提交了“北京东郊环线试验段第二期工程设计意见书（代初步设计）”。二期工程根据铁道科学研究院提出的任务书及双方



协议书，规定下列工程项目：

1. 内燃电气机车库及内燃电气机车试验车间与试验设备。
2. 内燃电力机车整备设备（燃料、油脂及水）及化验室。
3. 牵引变电所（包括主控制间及动力用电6千伏的配电间）。
4. 接触电线网（布置范围为环线，环内线，入环线及部分站场线）。
5. 库内变电间及动力照明供应设备。
6. 线路试验室，本设计包括房屋及供水、供电、通信、播音等设备。
7. 线路维护工区室。
8. 材料库及锅炉房（采用机车锅炉）。
9. 段内股道配线共计增铺编组线1条，停留待班线2条，通内燃电气机车库3条，通内燃电气机车试验间2条，通牵引变电所1条，锅炉房1条，延长卸砂卸油线至地下油库。
10. 生活办公楼，单身宿舍，食堂和警卫传达室。
11. 段内通信及播音设备（设置交换机）。
12. 相配合的增加段内上下水设备。

上述工程项目房屋总建筑面积计划为7966平方米，其中生产用房6856平方米，生活福利建筑用房1110平方米。总预算投资632.4万元。

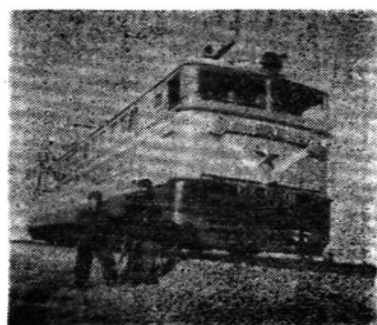
该设计意见书是在环形铁道试验线基础上，规划了内燃机车、电力机车及其相关的试验室和设施，是铁路综合试验基地较完整的蓝图。意见书中不仅对上述工作进行了详细的分析论证和设计，而且还涉及了环形试验管理段的组织定员。机构安排。值得提出的是，文中明文规定家属宿舍由铁道科学研究院在段外东八间房附近修建，而不列入二期工程，选址东八间房本身就给环形试验段以后的发展带来了极不良的影响。

按照铁道科学研究院要求，二期工程应于1958年底施工完毕，1959年交付使用。但是第三勘测设计院对于内燃机车和电力机车的试验设施缺乏经验，而铁道科学研究院也不能给出具体解决方案，所以二期工程设计分成两个步骤，把有关内燃及电力机车的设计待双方派员赴苏考察回来后再定。1958年5月第二批赴苏考察团出国考察。成员有铁科院的易德纯、关景旭、黄承宙、吕文涛和铁三院的龚工程师。历时5个月，详细考察了苏联有关内燃和电力机车的试验设施和试验方法。

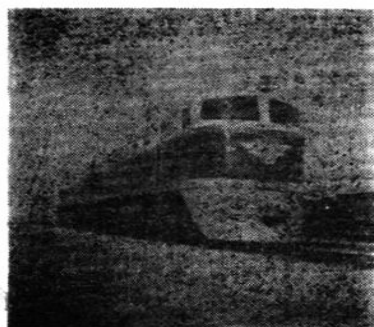
1958年9月20日二期工程正式开始，环形试验线电气化工程由铁道部电气化工程局和北京供电局承担。当时我国尚未生产过铁路牵引变压器。环形铁道试验管理段段长张惠生同志通过国家经委副主任张国坚，请国务院副总理聂荣臻同志亲自过问，由沈阳变压器厂生产了我国第一台容量为6667千伏安牵引变压器，并安装于环形试验段牵引变电所内。1959年4月15日环线电气化工程完毕，并通过



了由迟歧、顾楫、闵启杰、李文、李泮林、张惠生同志组成的验收委员会的验收。1959年5月16日环形试验线牵引供电正式接通。同日我国第一台国产韶山1型电力机车在环线上试车。以后我国自行研制的巨龙型电传动内燃机车，卫星型液力传动内燃机车，先行型电传动内燃机车相继在环形试验线上进行了试运转。（见图4）



(1)



(2)



(3)



(4)

图4 我国自行设计制造的第一台韶山型电力机车(1)  
巨龙型 (2)先行型 (3)卫星型 (4)等内燃机车在环形试验线上

1959年中国科学院院长 郭沫若同志亲自率领全国工业会议干部来环形试验管理段参观，即兴写诗并为铁道科学研究院题写院名。

1960年11月28日 4丁。808号蒸汽机车在环形试验线上跑出了120公里/时的高速，首先创出了试验线上的运行纪录。

1961年作为第二期工程的重要项目，4466平方米的内燃、电力机车库和位于环内直线段南侧，作为线路试验观测用的190平方米线路试验室建成。基地最早的职工住宅东八间房职工住房建成。按照二期工程规划，从1961年底开始，机车车辆研究所有关研究室的科研人员着手进行内燃、电力机车库两侧的披间的试

实验室的建设工作。这包括东披间的柴油机试验室和西披间的机车电机电器试验室及高压试验室。1963年至1964年这几个试验室相继建成，并为我国牵引动力的现代化，开发内燃机车柴油机系列产品，研制新型的内燃机车和电力机车发挥了决定性的作用。

正当环形试验管理段的建设和装备工作紧张进行的同时，铁道科学研究所及相应的研究所又积极地对环形段的进一步发展进行新的规划。1961年6月12日铁道科学研究所以“铁道科学研究所环形线研究试验基地”为名向北京市城市规划局呈报了规划说明书。该说明书共有五大部分：研究试验基地的作用；基地的现状；基地的发展规模；基地的供电规划要求和其它规划要求。

在该说明书中的第一部分要比当初建环形试验线的三个目的更加详细和全面。指出环形试验线是铁道科学研究所综合性的研究试验基地。铁路上各种技术装备的性能试验，科学探索，新技术的试验，定型和鉴定均可在此基地上进行。基地的任务和作用归纳如下：

1. 各型蒸汽机车、内燃机车和电力机车的阻力牵引性能，热工性能，零件的静力和动力强度以及各部分结构部件的运转性能试验等。

2. 新型机车主要部件的性能试验和测定，定型鉴定等。

3. 各型客货车辆的阻力，结构的静力和动力强度，制动性能，客车的空气调节，货车的装卸自动化，轴承及轮对和车辆的振动和冲击试验等。

4. 铁道电气化技术装备，新型元件以及供电设备的研究试验探索等。

5. 铁道上部建筑的静力和动力强度检测，桥梁隧道等大型结构的研究试验，养路机械化方面的研究试验，定型及鉴定，道床土壤耐压的研究试验等。

6. 通信信号方面有关遥控、自动化的研究试验和鉴定定型，工业电视设备及传真电报技术在铁路上的应用试验和定型，自动闭塞和调度集中的试验与定型，交流电对通信信号的干扰和防护试验，微波通信技术的试验以及新型通信信号技术的研究探索。

7. 驼峰线的作业试验，驼峰缓行器的试验，制动铁鞋的试验以及驼峰线机械化与自动化的研究探索。

8. 铁道技术上对放射性同位素利用的研究探索，轮对材质及轮轨磨损的试验以及铁路代用材料的研究。

9. 综合性加工维修及试制工作，包括锻造、铸造、机械加工、电机、模型、组装和修配以及综合利用等，以满足以上所列各项任务中所需装备和试件的制造、维护及必要的小批生产。

说明书的第二部分“基地现状”是截止到1961年初，基地的概况为：

1. 在铁路线路方面已完成21.19公里，其中电气化线路为17公里（主要是周长为9公里的正园环形试验线和所附属的5个不同曲线半径的内环线），已投入

使用。

2. 车站场范围内已建成的房屋面积共9070平方米:

- |                 |          |
|-----------------|----------|
| (1) 蒸汽机车库       | 2460米;   |
| (2) 内燃及电力机车库    | 4560平方米; |
| (3) 运转室         | 100平方米;  |
| (4) 行车准备室       | 120平方米;  |
| (5) 养路工区        | 240平方米;  |
| (6) 锅炉房         | 240平方米;  |
| (7) 牵引变电所       | 30平方米;   |
| (8) 临时办公室和单身宿舍楼 | 880平方米;  |
| (9) 铁路上部建筑强度试验室 | 210平方米;  |
| (10) 临时食堂       | 230平方米。  |

3. 职工人数: 包括副业生产人员共计140人。

该说明书为基地的发展绘制了较美好而完整的图景。计划1963年内将西郊铁道科学研究院大院内的机车车辆研究所东迁至环形试验段内,加上铁道建筑和通信信号研究所的个别试验室,规划基地的总人数将达到750人。计划增建燃气轮机车库,煤气动力和增压器试验,机车车辆称重间,静强度库,机车车辆动强度库,制动试验室,养路机械试验室,大型结构试验室,通信信号楼,放射性同位素试验室,综合加工厂,研究试验综合大楼,单身宿舍,招待所及食堂,职工宿舍等33项工程。整个规划预计1967年完成。

实际上这个规划说明书是以后所作的第三期工程的基础,并没有按计划实施。其原因是多方面的,主要是国家正处在三年困难时期;有的试验室所研究的专业方向尚不明朗;有的试验室是否建在东郊环形段内尚有争议,使这个规划一直拖了下来。

从1964年四清运动,一直到1976年“十年动乱”基本结束这段时间,环形铁道试验段在其建设发展上,基本处于停滞状态。然而所承担的试验任务并没有停止。在全国各行各业生产都遭受冲击的形势下,环形段也不会例外,尤其是设备的维修受到严重的影响。

从1976年,铁道科学研究院的有关单位又开始着手环形试验段的规划工作,经过两年的准备,1978年7月,在科研计划处主持下,通信信号、机车车辆、铁道建筑、金属与化学、标准与计量等研究所和基建处、环形试验段有关人员参加,进行东郊环形试验基地的第三次规划的编制,并且以(78)铁研226号文上报铁道部。报名题目是“关于加速我院东郊环形道综合试验基地建设的报告”。该报告共有四个部分:

1. 国外铁路科学试验基地及环形试验线概况;