

铁道部科学研究院

中间试验基地志

(1950.3~1987.12)

中间试验基地

铁道部科学研究院

中间试验基地志

(1950.3~1987.12)

一九八九年十月·北京

前言

铁道部科学研究院院史编辑委员会决定采取“院编史，所（基地、中心）修志，机关职能部门编写资料长篇”的编写方法，编修院史所志。

中间试验基地（简称中试基地）是以设计、试制铁道科研专用试验装置和科研新产品中试生产为主的院直属单位。中试基地是在原实验工厂的基础上，于1987年5月奉命正式成立。1950年3月1日，铁道部铁道技术研究所（铁科院前身）在河北唐山正式创建时，所下设四个研究组（土木、化学、金属、电工）和一个仪器实验工厂；铁道研究所迁京后，仪器实验工厂又于1955年5月奉命更名为实验工厂。所以，中试基地与院史同龄。按照“本志”1987年末为断代年限计算，中试基地经历了整整三十八年变迁与发展。

三十八年以来，中试基地为建国初期铁路新线工程，为铁道科研专用试验装置的研制和试制加工，为科研新产品的中试生产，以及为科研试验装置的安装、调试、修理等工作，均做出了贡献。编修“本志”的目的，在于总结经验，以利于今后工作借鉴。

“本志”包括六篇十九章二十种附件，其中第一篇、第二篇、第三篇的第一章和第二章、第四篇及第五篇由王哲才同志执笔；第三篇的第三章及第六篇由沈荣康同志执笔。在编写过程中，除得到了中试基地有关各职能科室的支持外，还得到了离退休以及调离基地的老职工齐光桂、陈廷祜、舒学钧、王福庆、彭又欣等同志的大力协助，在此一并致谢。

“本志”本着“客观、科学、尊重历史、严谨、朴实、全面总结，以为科研服务为重点，以客观叙述为主，力求完整、宁缺勿滥”的指导思想编写，由于水平所限，资料收集工作难度较大等原因，有不足之处，敬请批评指正，以便于后续志时补充、更正。

“中间试验基地志”编写组

1989年10月

目 录

第一篇 综述	(1)
第一章 现状概述 (1987.12)	(1)
第二章 中试基地的历史沿革 (1950.3~1987.12)	(2)
第一节 铁道技术研究所仪器实验工厂和铁道研究所仪器 实验工厂在唐山 (1950.3~1952.12)	(2)
第二节 铁道研究所仪器实验工厂迁京与实验工厂的由来 (1953.1~1955.12)	(2)
第三节 铁道部科学研究院实验工厂和中试基地的成立 (1956~1987.12)	(4)
一 发展时期的实验工厂 (1956~1966.5)	(4)
二 十年“文化大革命”时期的实验工厂 (1966.6~1976.10)	(5)
三 恢复时期的实验工厂 (1976.10~1983.12)	(5)
四 整顿、体制改革时期的实验工厂和中间试验基地的成立 (1984.1~1987.12)	(6)
第三章 三十八年大事记	(7)
第二篇 各个历史时期方向任务和成果效益	(17)
第一章 各个历史时期的方向任务	(17)
第二章 主要成果统计	(17)
第三章 主要成果简介	(25)
第四章 经济效益	(28)
第三篇 事业单位企业化管理	(29)
第一章 实行事业单位企业化管理是历届基地领导为之努力实现的目标	(29)
第二章 从“事业单位内部差额核算”，到“事业单位内部经营承包” 的财务管理制度	(29)
第三章 生产的计划管理、技术管理和质量管理的保证体系	(31)
第一节 机构设置与管理体制的演变	(31)
第二节 中试基地生产管理系统职能机构图 (1987.12)	(33)
第三节 技术管理	(33)
第四节 质量保证体系的演变	(34)
第四篇 历届厂级和科室车间行政负责人、中级以上工程技术人员名录 以及人物简介	(37)
第一章 历届厂级和科室、行政负责人、 中级以上工程技术人员名录	(37)

第二章 人物简介	(39)
第五篇 政党、群众组织及其活动	(43)
第一章 中共党组织	(43)
第二章 民主党派组织	(45)
第三章 共青团组织	(45)
第四章 工会组织及职工代表大会	(46)
第六篇 综合篇	(48)
第一章 职工教育和人材培养	(48)
第二章 车间建设	(50)
第三章 生产技术装备	(51)
附件	
附件1: 实验工厂岗位责任制 (1984.4)	(54)
附件2: 实验工厂全面人事管理暂行办法 (1984.4)	(66)
附件3: 实验工厂设计工作管理条例 (1984.4)	(73)
附件4: 实验工厂生产管理暂行办法 (1984.4)	(76)
附件5: 实验工厂生产用料供应管理暂行办法 (1984.4)	(79)
附件6: 实验工厂全面质量管理暂行办法 (1984.5)	(81)
附件7: 实验工厂财务管理暂行办法 (1984.5)	(85)
附件8: 铁道部高等院校、科研院(所)、直属单位 机械动力设备管理细则 (1982)	(86)
附件9: 实验工厂办公、后勤保障制度 (1984.5)	(98)
附件10: 实验工厂生产奖惩暂行条例 (1984.5)	(102)
附件11: 实验工厂关于职工参加业余大学的管理条例 (1986.1)	(109)
附件12: 实验工厂关于直接接触有毒有害物质 作业人员保健费发放试行办法 (1986.2)	(111)
附件13: 实验工厂材料准备系统岗位责任制 及工作程序补充说明 (1986.3)	(112)
附件14: 实验工厂关于生产管理和生产过程 质量控制的补充规定 (1986.8)	(116)
附件15: 实验工厂关于请求调动的程序安排 (1987.2)	(119)
附件16: 实验工厂外协件质量控制细则 (1987.2)	(119)
附件17: 实验工厂汽车管理暂行办法 (1987.3)	(120)
附件18: 实验工厂劳保用品发放标准暂行办法 (1987.5)	(122)
附件19: 中试基地关于部分职工实行工资浮动的决定 (1987.6)	(122)
附件20: 中试基地关于工程技术人员以“技术任务书”形式下达任务以及明确 主产品生产责任的规定 (1987.7)	(123)

第一篇 综述

第一章 现状概述 (1987.12)

中间试验基地(以下简称中试基地,或基地)是以设计、试制铁道科研专用试验装置和科研新产品中试生产为主的铁道部科学研究院(以下简称铁科院,或本院、我院)直属处级单位,其前身是铁科院实验工厂。

中试基地下设三科三室三车间,即生产计划科、质量检验科、供销科、技术室、产品开发室、办公室,以及机械车间、电器车间、维修车间。1987年末,职工总人数为223人,其中工程技术人员46人(含高级工程师3人,工程师19人)技工177人(含高级技工34人,以工代干人员23人)。

基地位于北京市海淀区西直门外大柳树路2号院本部,共占地14000m²,建筑面积为7100m²(其中车间面积为5300m²,库房面积为900m²,办公用房为700m²),建筑物总造价原值约为110万元。保有机械动力、仪器仪表和交通运输等设备共261台套(不含原值在800元/台以下的低值设备),原值总额约为315万元(其中原值在5万元/台以上的设备10台,原值总额约为73万元)。基地现有固定资产总额约为426万元。

中试基地与院史同龄,在三十八年发展过程中,它为建国初期铁路新线工程,为铁道科研专用试验装置的研制和科研试制加工,为科研新产品中试生产,以及为科研试验设备的安装、调试、修理等工作,均做出了自己的贡献。

建国初期,当国民经济恢复工作处于外部经济封锁的极端困难阶段,中试基地及时地向铁路新线工程批量提供了优质高精度测量仪器(如经纬仪、工程水准仪等)、计量器具(如局段级标准轨距尺、万能道尺等)和土壤力学仪器等。

随着本院科研工作的迅速发展,中试基地适时地转向了为科研工作服务为主的发展轨道,与此同时,它的技术服务手段和能力有了长足的进步和提高。它不仅能够为科研试制成功象24/24四缸柴油试验机、闸瓦磨耗试验台等大型科研试验装置,同时它还研制成功了象机车牵引动力试验车,自动洗罐器等高技术,高精度的新产品。

进入八十年代以后,随着科研体制改革的深入发展,中试基地不失时机地开始从单纯科研试制型生产单位,向开发经营型科研中试生产单位过渡,以强化企业化管理,加强为铁道技术服务的产品开发和研制能力;在现有的机械加工能力的基础上,以加强电器产品开发研制和加工能力为特征,基地在较短的时间内,适应了科研体制改革的大潮。它正在为促进科研技术成果尽快地转化为社会生产力,为科研中试生产,以及为本院增加收入和积累资金而竭尽其力。仅以本志断代年限1987年为例,基地本年内完成产值410多万元,人均创产值接近2万元。

第二章 中试基地历史沿革

第一节 铁道技术研究所仪器实验工厂和铁道研究所仪器实验工厂 在唐山（1950.3~1952.12）

中试基地是根据铁道科研事业发展的需要和要求，相继由铁道部铁道技术研究所仪器实验工厂，铁道部铁道研究所仪器实验工厂，铁道部铁道研究所实验工厂和铁道部科学研究院实验工厂沿革而来。

1950年3月1日，铁道部铁道技术研究所在河北省唐山市正式建立，所下设土木、金属、化学、电工四个研究组和一个仪器实验工厂。所以说，中试基地与院史同龄。

仪器实验工厂设在原唐山铁道学院（旧称国立唐山工学院，以下简称唐院）的一所教工食堂内。金属切削机床等设备多来源于旧中国交通部材料试验所、技术研究所筹备处等单位的接收物资。在全所3853台件接收的设备、工具中（原值总额超过50万美元，折合小米约5880吨），仪器实验工厂占有345台件（折合小米约1229吨），其中金属切削机床将近30台。这些金属切削机床多由美国进口，其技术性能和制造精度堪称为四十年代的国际先进设备。

建厂之初，全厂仅有职工16人（其中工程技术人员3人）；1952年底，即由唐院迁京前，已发展到67人（其中工程技术人员11人）。

根据建国初期国民经济恢复工作的需要，1950年10月，铁道部在央办字第188号部文中规定，仪器实验工厂“工作范围”为制造及修配测量仪器、土壤力学仪器，以及修配各种精密仪器等。所以，仪器实验工厂在此阶段的主要任务是为铁路新线工程试制测量仪器、计量器具以及土壤力学仪器等。

本厂第一任厂长由陈廷枯研究员兼任，厂下设生产股和技术股，并建立财务独立核算制度。1952年6月“三反”、“五反”运动结束后，齐光桂同志调任仪器实验工厂厂长，陈廷枯同志任付厂长。

铁道部铁道技术研究所成立之初，暂由唐院代管；1950年10月，改名为铁道部铁道研究所，并由铁道部直接领导，仪器实验工厂遂即更名为铁道部铁道研究所仪器实验工厂。

第二节 铁道研究所仪器实验工厂迁京与实验工厂由来 （1953.1~1955.12）

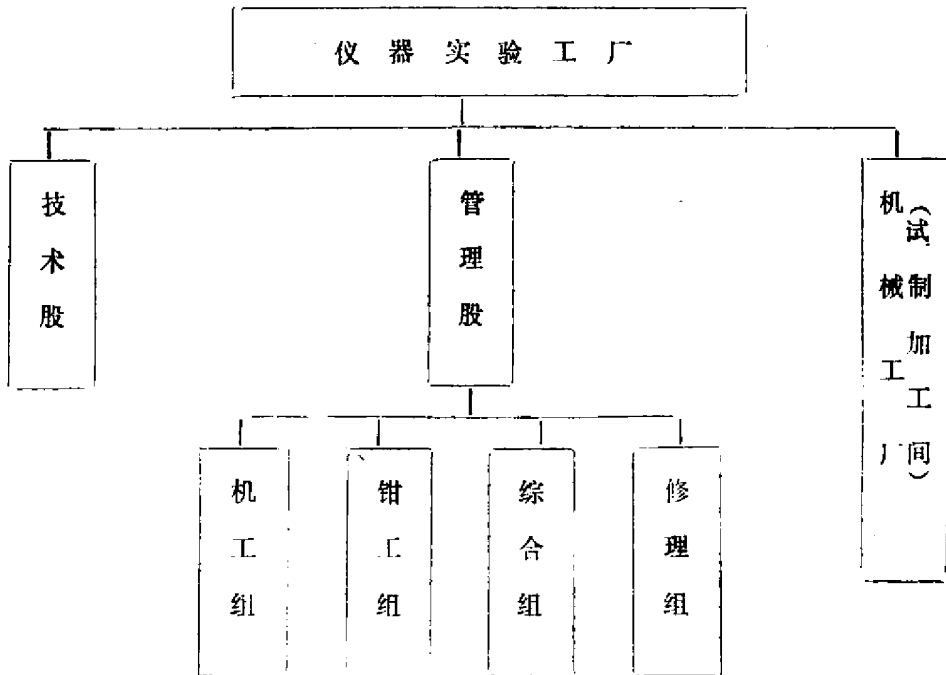
1952年底，仪器实验工厂由唐山迁至北京西郊新址。研究所设在唐山的土木组、金属组，设在北京东郊民巷的化学组、电工组，以及大连分所的一部分专题组也于1953年2月1日前陆续集中到北京西郊新址。

为提高光学仪器的设计及生产能力，仪器实验工厂一方面于1953年初出资购进私营华南光学仪器厂的全部生产设备，并将该厂部分职工调入本厂。另一方面，本厂在此前后自行研制成功自动磨水泡机和光学镜头刻十字线机等光学仪器加工设备。1953年上半年，由本厂生产的车辆震动试验仪，水平仪和1500倍显微镜三种主要产品被铁道部选送参加民主德国莱比锡工业展览会一事，标志着本厂精密仪器生产的工艺技术水平达到了批量生产的新阶段。

自从铁道研究所分散于各处的研究组集中到北京西郊新址以来，全所研究工作逐步纳入正规，研究专题试制委托任务日渐增多，对仪器实验工厂来说，研究专题试制委托任务与仪器制造任务之间，相互干扰愈来愈严重。为此，1953年11月27日，李洋明副所长在向武竞天副部长汇报“1953年度铁道研究所工作总结”时，武副部长当即指示，“（仪器实验）工厂要把为研究工作服务的试制工作与生产工作分工，互不影响工作”。1954年2月22日上午，武副部长来所视察工作时，又一次明确了仪器实验工厂要为研究工作服务的发展方向。

根据武副部长的指示精神，1954年4月，研究所决定将金属研究组加工间及有关铸造人员与仪器实验工厂合并，并在仪器实验工厂附设机械工厂（仪器实验工厂习惯称其为“试制加工间”），以便直接为研究工作服务。同时，还规定仪器实验工厂的具体任务为：

1. 配合铁道研究所各研究组设计、试制各种仪器，并办好直接为研究工作服务的机械工厂；
 2. 为铁路系统试制及生产专用仪器及计量检测器械；
 3. 为铁路系统生产及修理工程仪器。
- 至此，仪器实验工厂的组织机构为：



1954年11月，齐光桂厂长调任所办公室副主任，陈廷枯同志再任仪器实验工厂厂长。

机械工厂（试制加工间）成立后，虽然对仪器制造与科研试制之间出现的干扰有所缓解，但并未完全适应科研事业飞速发展的要求。为此，于1955年5月5日，铁道研究所仪器实验工厂奉命正式改名为铁道研究所实验工厂，撤消附设的机械工厂（试制加工间），决定全厂直接为科研工作服务，并取消财务独立核算制度，撤消技术室。

第三节 铁道部科学研究院实验工厂和中试基地的成立

(1956.1~1987.12)

1956年1月1日，铁道部铁道研究所奉命正式扩大为铁道部科学研究院建制以后，实验工厂和全院一样，经历了发展、“文革”、恢复、整顿和体制改革等不同的历史时期。

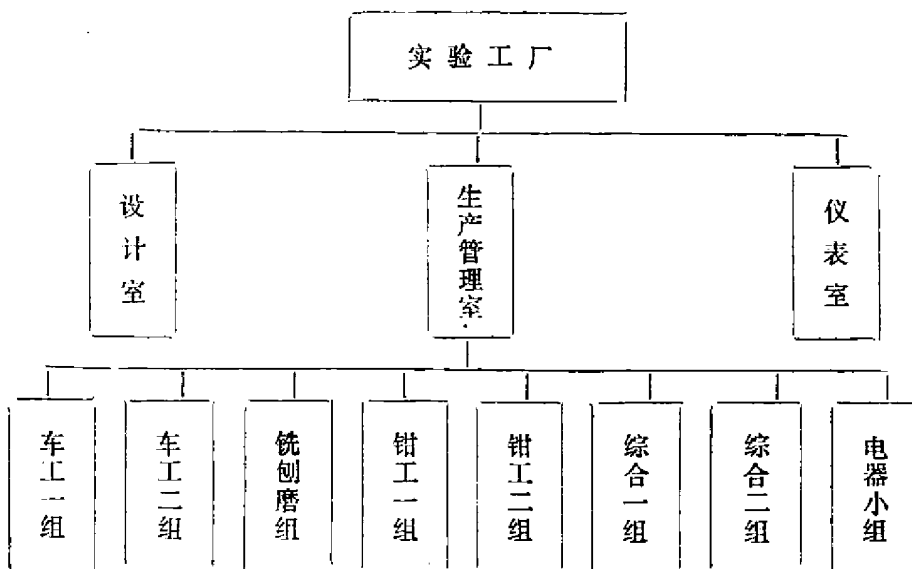
一、发展时期的实验工厂 (1956.1~1966.5)

根据1956年5月19日和12月12日两次院长办公会议对实验工厂提出的基本任务以及对其加强措施的决议精神，实验工厂于1957年初，正式成立了设计室（室主任暂由陈廷祜厂长兼任），设计室的基本任务为设计、研制科研专用试验装置。该室建立之初，主要以研制机车牵引动力试验车为主。继1959年底，中国第一台SY97050号机车牵引动力试验车由本厂研制成功之后，在本期内又相继完成了SY97114号内燃机车牵引动力试验车、SY97134号牵引动力试验车的研制任务。

与设计室成立的同时，原管理股改名为制配室（室主任由赵培仁副厂长兼任）。制配室的基本任务为生产前的技术准备工作（审图、估工）以及有关生产管理等工作。

1958年末，全厂职工总人数仅有119人。由于200多名铁道兵复员军人的调入以及院通号所实验工厂等单位奉命与本厂合并，1960年10月，全厂职工总人数达到了400多人。除制配室更名为生产管理室外，还成立了仪表室。至此，实验工厂行政管理机构演变为三室（生产管理室、设计室、仪表室）四车间（第一、第二、第三、第四车间）建制。

同年底，全院开始精减下放。1962年初，精减下放工作结束后，全厂职工总人数下降为165人。同时，撤消四车间建制，但仍保留三室建制，生产班组由生产管理室直接管理。至此，实验工厂的组织机构演变为三室和八个生产班组，其组织机构如下图：



1963年1月1日，院决定成立技术设备处，处机关设在实验工厂二楼。技术设备处下设器材供应科、设备管理科、房屋修建科和实验工厂。原实验工厂厂长陈廷祜任处长，原实验工

厂党支部书记兼副厂长杨扬任技术设备处党总支书记兼任副处长，原实验工厂副厂长赵培仁任总工程师。实验工厂仍保持三室建制。1965年8月，第四次院长办公会议决定撤消技术设备处后，实验工厂又恢复独立建制，属院直接领导，三室建制不变。

1956年底，从苏联、民主德国、捷克、波兰、匈牙利等国进口的30多台、原值总额约为54万卢布的金属切削机床、技术测量精密仪器等设备全部到货，并陆续投入使用。这些设备的技术性能和制造精度均属五十年代国际先进水平，至今仍在中试基地发挥着有效作用。以技术测量精密仪器装备起来的精密计量间，就其检测手段的水平而言，在五、六十年代的同行中，一直处于领先地位。1976年下半年，由于仪表室奉命归属院器材设备处，精密计量间设备随同调出，至此实验工厂精密计量间被拆散。

本期内，全厂共增加建筑面积约1350M²，主要以热加工车间建筑物为主；其中资金自筹、施工自理项目两个，约为83M²。

二、十年“文化大革命”时期的实验工厂（1966.6~1976.10）

中共中央在“关于建国以来党的若干历史问题的决议”中，对“文化大革命”的十年作了全面否定。“决议”指出，1966年5月至1976年10月的“文化大革命”，使党、国家和人民遭到建国以来最严重的挫折和损失。历史已经判明“文化大革命”是一场依据错误的理论，采取错误的方针和方法，由领导者错误发动，被反革命集团利用，给党、国家和各族人民带来严重灾难的内乱。

“文化大革命”初期，实验工厂职工出于对党的信赖，大多数职工以各种群众性组织形式被卷入了运动中。在经过了运动的各个不同发展阶段以后，他们愈来愈认识到林彪、江青两个反革命集团的险恶用心。1976年4月初，实验工厂大多数职工为悼念周总理和缅怀革命先烈，愤怒声讨“四人帮”的倒行逆施，自发地前往天安门广场送花圈这一事实，充分说明了本厂广大职工群众对待“文化大革命”的最终态度。

实验工厂在“文化大革命”期间，虽有解散设计室、大批技术干部下放生产班组或试制机等情况，但在科研生产方面仍然取得了一定进展。在为科研专用试验装置研制任务方面，完成了24/24四缸柴油试验机、SY97245和SY97134两台机车牵引动力试验车、闸瓦磨损试验台等项任务；在产品开发的生产方面，完成了ZSH—1型和ZSH—2型自动洗罐器的研制以及电动葫芦的生产任务。

1974年上半年，开始恢复设计室，下放生产班组劳动的技术干部陆续返室工作。至此，实验工厂组织机构恢复为三室（生产管理室、设计室和仪表室），并一直沿续至1976年下半年。

三、恢复时期的实验工厂（1976.10~1983.12）

自1976年10月初，粉碎江青反革命集团胜利以后，全院相继取得了清查与“四人帮”阴谋活动有牵连的人和事，以及“双打”运动的胜利，全院科研、生产等各项工作开始走向正常。

在七年多恢复期间，实验工厂除完成了长钢轨铝热焊燃烧嘴、东风7内燃机车电子恒功率装置及空转保护装置等各项科研专题试验任务，以及SY97134号牵引动力试验车、SY97517号线路试验车三项测试技术、ZSH—3型自动洗罐器等研制任务外，还选派经验丰富的机械、电器设计人员和工艺人员参加了机车自动停车装置的研制和技术改进工作。自1980年11月，铁道部机务局决定铁科院实验工厂为机车自动停车装置定点生产厂，到1983年底，实

验工厂共计生产了1000多套自停装置.至此,实验工厂开始有了较多的资金积累用于事业发展.

本期正处于院向实验工厂第二次固定资产集中投资时期,也是本厂自筹资金实施车间技术改造规模较大的时期.七年中机械动力及仪器仪表等设备总投资约为87万多元,购置设备共107台(其中本厂自筹资金约5万元,购置设备6台);完成车间技术改造工程9项,建筑面积约2000m²,总造价约38万多元(其中本厂自筹资金实施车间技术改造工程7项,建筑面积约1000多m²,总造价为7万多元)。

在此期间,本厂职工总人数增加较快.从1976年末到1983年末,职工总人数由196人增加到229人。

1976年下半年,仪表室奉命归属院器材设备处.至此,实验工厂组织机构演变为二室(生产管理室和设计室)建制,并一直沿续至1983年底。

四、整顿、体制改革时期的实验工厂和中间试验基地的成立(1984.1~1987.12)

为适应企业化管理的需要,便于厂长集中统一指挥,以及发挥专业管理职能的作用,于1984年1月,调整后的实验工厂领导班子首先对本厂生产行政管理机构做了较大的调整.在保留生产管理室、设计室两个职能机构的基础上,增设了厂部办公室;成立了机械车间、电器车间、综合车间和维修车间.由原厂长——科室——生产班组层次的职能制管理,改变为厂长——科室、车间——生产班组层次的直线职能制管理。

在机构调整的基础上,实验工厂于1984年上半年,着重抓了经营管理和一系列整顿工作.一方面,根据市场需求信息和本厂生产潜力,在保证产品质量的同时,大幅度提高机车自动停车装置的产量,以确保增收;另一方面,根据企业化管理的要求和需要,制定岗位责任制、建立和健全各种规章制度,以提高企业化管理素质。

继整顿工作之后,于1984年8月13日,院批准实验工厂自1984年9月1日起为全院改革试点单位.在(84)铁研办字第287号“关于批准实验工厂改革试点的通知”中指出,“希望你们(实验工厂)锐意改革,勇于创新.按照改革方案的精神,加强政治思想工作,建立并逐步完善各类实施办法和细则.在试行厂长责任制、岗位责任制、经济责任制、扩大工厂自主权、实行企业化管理、按劳分配以及发挥党组织和职工代表大会的监督保证作用等方面摸索并创造出新鲜经验,使实验工厂更好地为我院科学研究服务,为国家创造出更多的经济效益,推动我院的改革不断深入发展”。《实验工厂改革方案》包括厂长责任制、各级经济责任制、扩大人财物自主权以及利润上缴、留成和奖金分配办法等内容.它为实验工厂在改革大潮中打下了第一块基石。

通过机构调整、整顿以及改革试点,实验工厂1984年在确保完成科研试制任务的同时,超额完成了本年度达到200万元产值的计划目标,创造产值218.4万元,比整顿、改革前一年增长将近1.5倍。

为加速由以机械加工为主过渡到以机电加工并重的步伐,尽快形成新产品开发能力,于1985年1月20日,厂务会决定成立产品开发室.至此,实验工厂行政管理机构演变为四室(生产管理室、设计室、产品开发室和办公室)四车间(机械车间、电器车间、综合车间和维修车间)建制。

根据两年来企业化管理实践证明,由木、铸、锻、喷漆、电镀、电气焊、热处理、备料

诸工种以及采购、运输等业务构成的综合车间，有碍于生产运行机制的正常发挥。为此，于1986年2月14日，厂务会决定撤消综合车间建制，原木、铸、锻、喷漆、电镀、电气焊和热处理诸工种归属机械车间；原备料工种，采购和运输等业务归属生产管理室。同年4月21日，根据北京市有关工艺专业化协作的要求，又先后取消了电镀、翻砂两个工种。至此，实验工厂行政管理机构演变为四室（生产管理室、设计室、产品开发室和办公室）三车间（机械车间、电器车间和维修车间）建制。

1985年末，全厂职工减员12人，即由1984年末的234人，减为222人。但本年度完成产值较1984年增长将近40%，即完成产值304.3万元，人均创产值突破了万元大关。1986年，完成产值385.4万元，较上年约增长27%。

三年来，随着产值连续大幅度的增长，生产管理业务（包括外协加工业务）量也不断扩大，现有管理机构已难以适应事业发展的需要。为此，于1987年1月9日，厂务会决定对实验工厂现有管理机构调整如下：

1. 撤消生产管理室，成立生产计划室、技术室和供销室；
2. 为进一步加强产品质量管理工作，成立质量管理室；
3. 为集中设计力量，以便增强新产品开发和研制能力，决定设计室与产品开发室合并，部门名称仍沿用“产品开发室”。

至此，实验工厂直线职能制行政管理机构演变为六室（生产计划室、质量管理室、供销室、技术室、产品开发室和办公室）三车间（机械车间、电器车间和维修车间）建制。

为改善我院科研工作条件，提高科研新产品的研制能力，促进科研成果尽快地转化为社会生产力，增强我院自身的活力和凝聚力，以适应科研体制改革的新形势，1987年5月3日，在实验工厂的基础上，奉命正式成立中间试验基地（简称中试基地）。在（87）铁研人字第108号《关于成立铁道部科学研究院中间试验基地的通知》中指出，中试基地的主要任务是设计、制造科研工作需用的各种专用仪器、设备；配合各研究所搞好科研产品的开发；在自愿互利的基础上，积极组织各种类型的科研生产联合体；负责科研新产品的试生产及全院中试生产的组织协调工作。《通知》中还规定，中试基地实行自主经营、独立核算、自负盈亏；在积极为科研工作服务的同时，努力为院增加收入，积累资金。

根据生产管理的需要，在108号院文精神的基础上，中试基地的行政管理机构暂由三科（生产计划科、质量检验科、供销科）三室（技术室、产品开发室、办公室）三车间（机械车间、电器车间、维修车间）组成，并仍实行直线职能制管理方式。

中试基地的成立，鼓舞着在改革大潮中不断进取的广大职工群众。在基地成立的当年，完成产值411.9万元，人均创产值将近2万元，获得本志断代年限以前历史上最好的经济效益。

第三章 三十八年大事记

(1950.3~1987.12)

- 1949.8.20 中国人民革命军事委员会铁道部决定，筹建铁道部铁道技术研究所。
- 1950.3.1 铁道部决定，在河北省唐山市正式成立铁道部铁道技术研究所；任命国立唐山工学院（唐山铁道学院前身）院长唐振绪同志兼任所长；所下设上木、化学、

金属、电工四个研究组和一个仪器实验工厂（中试基地前身），任命研究所研究员陈廷祐同志兼任仪器实验工厂厂长，厂下设计划股、技术股、生产股。

1950.10.2 铁道部决定，将铁道部铁道技术研究所改名为铁道部铁道研究所，并由铁道部直接领导；任命茅以升同志为所长，唐振绪同志为副所长。所领导机构设在北京东交民巷34号院内。

1950.10 铁道部以（1950）央办字第188号部文通令部内外，铁道部铁道研究所仪器实验工厂的“工作范围”为：

1. 测量仪器之制造及修配，如经纬仪、水平仪及各种测量器械、仪器、脚架、镜箱等；
2. 修配各种精密仪器；
3. 土壤力学仪器之制造及修配，如土壤剪力试验机、土壤压力试验机等；
4. 制造各种工程模型及机械工具等。

1950.11.9 铁道部央字第359号令，批转铁道研究所组织规程，其中第14条规定仪器实验工厂采取企业化管理方式，所出产品及承办工作应计价收费。

1951.上半年 仪器实验工厂正式建立财务核算制度，会计人员有过杏江和何伦等人。

1951.12.14 全所开始“三反”、“五反”运动。

1952.6 “三反”、“五反”运动结束后，铁道部任命齐光桂同志为仪器实验工厂厂长，陈廷祐同志任副厂长。

1952.10 为发扬全厂职工群众的主人翁精神，开始建立仪器实验工厂管理委员会。

1952.12 仪器实验工厂由唐山迁入北京西郊新址。

1952下半年 自制设备自动磨水泡机和刻十字线机研制成功，为本厂批量生产测量仪器提供了必要的技术装备。

1953上半年 本厂制造的车辆震动试验仪、水平仪和1500倍显微镜等产品，铁道部选送参加民主德国莱比锡工业展览会。

1953.9.29 滕代远部长来所视察工作，对仪器实验工厂的产品在莱比锡参展一事，予以高度评价，并提出参观仪器实验工厂。滕部长在参观仪器实验工厂过程中，指示陈廷祐同志尽快地搞个从苏联、东欧国家进口先进机床的请购计划，报部审批。

1953.11.27 李泮明副所长在向武竞天副部长汇报“1953年铁道研究所工作总结”时，武副部长当即指出，“（仪器实验）工厂要把为研究工作服务的试制工作与生产工作分工，互不影响工作”。

1953下半年 1952年底由唐山迁京时，主厂房土建工程仅完成了第一期工程，建筑面积为910.7m²，形状为“L”字形。本年度完成了第二期工程，建筑面积为286.5m²，形状变为“T”字形。

1954.2.22 武副部长来所视察工作时，又一次明确了仪器实验工厂为研究工作服务的发展方向。

1954.4 根据武副部长的指示精神，研究所决定仪器实验工厂附设机械工厂（试制加

- 间)，并将金属组加工间及有关铸造工人与仪器实验工厂合并。
- 1954下半年 正式建立仪器实验工厂团支部，牛振国同志任团支部书记。
- 1954.11 齐光桂厂长调任研究所办公室副主任，陈廷祐同志再任仪器实验工厂厂长。
- 1955.4.22 正式成立仪器实验工厂工会支会，步文奎同志选为支会主席。
- 1955.5.5 仪器实验工厂奉命改名为实验工厂，同时撤消附设的机械工厂（试制加工间）、技术股，以及取消财务核算制度，决定全厂直接为研究工作服务。
- 1955.12. 主厂房第三期土建工程竣工，由第二期“T”字形的建筑物变为“工”字形建筑物，建筑面积为643.6 m²。
- 1956.1.1 铁道部铁道研究所奉命扩大为铁道部科学研究院建制。
- 1956.4 正式成立中共实验工厂党支部，籍敬山同志任书记。
- 1956.5.19 关于李泮明副院长对检查实验工厂工作情况的汇报中提出的问题，院长办公会议决议如下：
- 一、确定实验工厂的基本任务为：
1. 为研究工作所需要之试验机具、设备的设计制造（设计方面有关研究组应加以协助）；
 2. 新产品的研究试制和小量生产；
 3. 研究专题中的特殊加工；
 4. 本院大型机具和特殊仪器的安装；
 5. 定期检修本院试验仪器；
 6. 铁路专用标准量具的部分鉴定。
- 二、由于目前实验工厂加工能力不能满足研究工作的需要，拟采取以下措施解决：
1. 对试制另小加工多的研究组，应成立自己的加工间，由实验工厂调配技工及设备，以解决工厂任务的拥挤和各研究组加工的困难；
 2. 为了逐渐实现实验工厂的基本任务，提高工厂生产能力，以满足研究工作的需要，工厂应根据确定的任务，提出一个加强实验工厂的方案，并根据这个方案写一个文件，包括工厂的现有技术水平，生产能力，人员设备等情况，以及实现自己设计和制造研究专用机具的条件、要求等，报院批准；
 3. 对实验工厂与各研究组之间由于加工而发生的问题，可召集一次会议解决。
- 1956.6 应民主德国的邀请，陈廷祐厂长陪同郎涛南副院长参加德累斯顿大学国际学术交流，并参观了民主德国各个铁道研究所。
- 1956.12.12 院长办公会议讨论加强实验工厂工作问题，并做出下列决议：
1. 再一次明确实验工厂的基本任务，并要求将本院机务方面所急需的三种试验车——机车动力试验车、车辆应力试验车、机车另件强度试验车编入设计及制造任务内，创造条件，争取在1957年基本完成；

2. 关于实验工厂的组织及人员补充问题,原则上配备该厂副厂长1~2人,秘书1人,工程师8人,技术员12~16人,以及必要的财务、材料、计划等管理人员,该项工作由郎副院长监督执行;

3. 管理方式问题,为了提高劳动生产率,避免浪费,应计算成品价值。在1957年内,先在有条件的成件产品上,实行经济核算制,并逐渐实行计件工资。

- 1956.12 陈廷祐厂长陪同以铁科院副院长岳志坚同志为团长的铁道部代表团,参加民主德国德累斯顿社会主义国家铁道技术交流会。在出访期间,参观了波兰铁道研究所和苏联两个铁道研究院的实验工厂。
- 1956.12 原翻砂间(现冲压间部分)土建工程竣工,建筑面积为345.5 m²。
- 1956.12 从苏联、民主德国、捷克、波兰、匈牙利等国进口的总价值为54万卢布的金属切削机床、技术测量精密仪器等设备,均已陆续投入使用;以技术测量精密仪器装备起来的精密计量间也开始工作。
- 1957.1 赵培仁同志调任实验工厂副厂长。
- 1957.1 正式成立设计室和制配室(生产管理室前身);陈廷祐厂长兼任设计室主任,赵培仁副厂长兼任制配室主任。
- 1957.6 全院开始“整风反右”运动。
- 1958.3 杨锡同志调任实验工厂党支部书记兼副厂长。
- 1958.8 第一次公开面向社会招收学徒工30多人。
- 1958.11.12 正式成立中共铁道部铁道科学研究院委员会,实验工厂工人杨志远同志当选为本届党委会委员。
- 1958.12 原翻砂间(现备料间)基建工程竣工,建筑面积为375m²。
- 1959.2 创建实验工厂职工业余大学(1959~1961),学员刘文凯同志兼任校长。
- 1959.3 由本厂研制的锯轨机、磨轨机、枕木钻孔机和钢轨钻孔机在院庆科技成果展览会上参展。
- 1959.8 全院开始“反右倾”运动。
- 1959.8.26 第二次院务委员会常委会讨论实验工厂三年发展规划等问题。
- 1959.10 由本厂研制成功的我国第一台SY97050号机车牵引动力试验车,交付院机辆所使用,它为我国自制机车牵引动力试验装置填补了空白。
- 1959.10~12 岳志坚、李泮明、唐振绪三位付院长来实验工厂跟班劳动。
- 1960.1 实验工厂恢复财务核算制度,会计员为彭又欣。
- 1960.上半年 200多名铁道兵复员军人调进实验工厂,全厂职工总人数达到400多人,同时,成立机械加工一、二车间,维修车间和综合车间。
- 1960.上半年 实验工厂团支部改为团总支,王福庆同志任书记。
- 1960.9.30 院务会决议,各研究所的加工车间、工厂全部并入实验工厂。为此,通号所实验工厂等单位均与实验工厂合并,成立继电器组(电器组、电器车间前身)和仪表室。
- 1960.12.13 院务会讨论和落实实验工厂1961年主要测试设备、特殊机具以及试制产品

- 的设计和生 产计划。
- 1960年底 全院开始精简机构，下放人员。
- 1961年初 200多名职工精简下放，年底全厂职工总人数尚 剩160多人；同时，撤消四 车间建制。
- 1963.1.1 奉命成立技术设备处，处下设器材供应科、设备管理科、修 建科和实验工 厂。原实验工厂厂长陈廷祜任处长，原实验工厂党支 部书记兼副厂长杨锡任 党总支部书记兼副 处长，原实验工厂副厂长赵培仁任总工程师。
- 1963.5.27 全院开始“增产节约和五反”运动（五反包括反贪污盗 窃、反投机倒把、反 铺张浪费、反分散主义、反官僚主义）。
- 1964.1.17 下午4:40，电工间不慎将洗涤汽油容器碰翻，汽油流到正在烘烤电器元件的 电炉旁引起火灾。抢救及时，未造成重大损失，机 床说明书、衣服、桌椅等物 被烧损。5:20扑灭。
- 1964.3.19 全院开始进行“评功摆好”（摆成绩、摆进步、摆经验）活动。
- 1964.9.4 铁道部“四清”工作队进院，全院开始“四清”运动。王 国宾同志任实验工 厂四清工作组组长（1965年9月结束）。
- 1965.5 为贯彻“下楼出院”精神，实验工厂选派沈荣康、高家俊二同志参加铁道部 西南三线建设工作。
- 1965.8 铁道部抽调铁科院部分技术干部参加部四清工作团工作，并从中接受教育。 实验工厂派出苏起有、刘凤春、刘文凯、王哲才等 同志参加铁道部哈尔滨铁 路局四清工作团。
- 1965.8.9 第四次院长办公会议决定，撤消技术设备处，实验工厂恢复独立建制，归院 直接领导。姜泽甫同志任厂长。
- 1965.8 胡弘同志调任实验工厂党支部书记。
- 1966.6以后 “文化大革命”运动开始，随着运动疾风暴雨般地发展，实验工厂党、团、 工会组织活动先后停止，全体设计室和生产管理室部分技术干部下放生产班 组劳动；群众组织因夺权问题分裂后，派仗不断。
- 1967.9.24 铁道部军代表派员进院，实行“军管”。
- 1967.12 闸瓦磨耗试验台试制成功，达到了设计要求，交付院机辆所使用。
- 1968.6 成立实验工厂“革命委员会”，苏起有同志任主任，赵经国同志任付主任。
- 1969.5 全院开始“整党清队”，蔡则寿同志调任实验工厂党支部书记。
- 1969.10 全院各研究所整建制地下放焦枝铁路新线工地劳动。实验工厂与科情所、总 务处等单位编成一个连队，下放枝城大桥工地。实验工厂下放人员有王福 庆、胡弘、姜泽甫、谢振寰、张浩然、洪建民、舒学钧、刘凤春、庄亚君、 高家俊、彭树培、陈惠琳、杨锡、李茂亭、刘子忱、王哲才等人。
- 1970.1 计划投产100台自动洗罐器和100台电葫芦，即“双百会战”。于年底，基本 上完成了生 产计划任务。
- 1970.1 全院开始清查“516”运动。
- 1970.5 因清查“516”运动需要，院革委会常委王新增和石振藩二同志奉军代表之

- 命，在枝城大桥工地常驻，并编入实验工厂连队。
- 1970.12 主厂房西侧钳工间基建工程竣工，建筑面积为232.7m²。
- 1970.12.31 下放枝城大桥工地人员返京，继续下放生产班组劳动或挖防空洞。
- 1972.1 铁科院奉命与交通科学研究院合并，改称“交通部科学研究院”。
- 1973.4.28 驻院军代表撤出，解除“军管”。
- 1973.6 实验工厂团支部恢复组织生活，于德华同志任书记。
- 1973.10 阎福令、刘昌日二同志调任实验工厂党支部书记和副书记。
- 1973.12 杨志远、王福庆二同志被任命为副厂长。
- 1974上半年 恢复设计室，下放班组劳动的技术干部陆续返室工作。
- 1974.8 全院开展“批林批孔”运动。
- 1974.9 24/24四缸柴油试验机试制成功，达到了设计要求，交付院机辆所使用。
- 1975.1.29 交铁两院奉命独立建制。
- 1975.5 芦世英同志调任实验工厂副厂长，兼任生产管理室主任。
- 1975.7 创建实验工厂“721”职工大学，副厂长芦世英同志任校长，沈荣康同志任教务主任，在校学员共7人。
- 1976.4.5 为悼念周恩来总理，实验工厂大多数职工自发地前往天安门送花圈。
- 1976.7~10 唐山大地震后不久，实验工厂先后派出三批人员支援丰润机务段灾后恢复工作。
- 1976.下半年 仪表室奉命归属器材设备处，精密计量间几乎所有设备随同调出。至此，实验工厂精密计量间被拆散。
- 1977.7 王沛霖同志调任实验工厂党支部书记。
- 1977.11.1 全院开展清查与“四人帮”阴谋活动有牵连的人和事。
- 1978.1 车工李传家在高速切削时，由于断屑不良，右脚腕肌腱被铁屑割断。
- 1978上半年 奉命恢复工会活动，实验工厂正式建立工会委员会，侯复东同志当选为实验工厂第一届工会委员会主席。
- 1978.10 ZSH—3型自动洗罐器获全国铁路系统科技大会三等奖（后于1984年获国家发明三等奖）。
- 1978.10 病理切片刀片刃磨机获全国铁路系统科技大会三等奖。
- 1978.10.27 全院开展“双打”运动。
- 1979.10 主厂房西侧钳工间北披间基建工程竣工，资金自筹，施工自理，建筑面积约为155m²。
- 1979.12 原维修间、电气焊间平房落地大修第一期工程竣工，资金自筹，建筑面积约为150m²。
- 1981.9 刘文凯、沈荣康二同志被任命为付厂长。
- 1981.10 热处理间基建工程竣工，建筑面积约为306m²。
- 1982.1.9 沈继文工程师参加“轮轨关系和探伤车”考查组，赴英国考查。在英期间，一行人参观了英国铁路德比技术中心，钢铁公司，探伤学校等处。
- 1982.8 在主厂房西侧与钳工间东侧之间的空地上，搭建108m²钳工间的土建工程竣