

018188

铁道部科学研究院

铁道建筑研究所志

(1941~1987.12)



铁道建筑研究所

北京

铁道部科学研究院

铁道建筑研究所志

(1941~1987.12)



铁道建筑研究所

北京

铁道建筑研究所志目录

前 言

第一篇 综 述

- 第一章 现状概述.....(2)
- 第二章 历史沿革.....(3)
- 第三章 所党政机构及负责人变化表.....(6)

第二篇 科研方向和任务

- 第一章 铁路设计研究室.....(13)
- 第二章 水工水文研究室.....(14)
- 第三章 线路研究室.....(15)
- 第四章 混凝土研究室.....(17)
- 第五章 土工研究室.....(17)
- 第六章 桥梁研究室.....(18)
- 第七章 隧道研究室.....(20)
- 第八章 爆破研究室.....(21)
- 第九章 养路机械化研究室.....(23)
- 第十章 木材研究室.....(24)
- 第十一章 防护工程研究室.....(24)
- 第十二章 工程振动研究室.....(25)

第十三章 测试技术研究室	(26)
--------------	------

第三篇 科研专题及成果

第一章 科研专题统计	(28)
------------	------

第二章 专题计划情况简述	(29)
--------------	------

第三章 科研成果	(33)
----------	------

第四章 重大科研成果情况简述	(39)
----------------	------

第五章 专利发明	(50)
----------	------

第四篇 科研管理

第一章 机构设置	(51)
----------	------

第二章 计划管理	(51)
----------	------

第三章 成果管理	(52)
----------	------

第四章 档案管理	(53)
----------	------

第五章 经费管理与财务收支	(54)
---------------	------

第六章 技术开发与生产管理	(55)
---------------	------

第七章 横向联合与合资经营	(56)
---------------	------

第五篇 学术活动

第一章 所学术委员会	(58)
------------	------

第二章 所学委会的工作	(59)
-------------	------

第三章 学会及其活动	(60)
------------	------

第六篇 国际交流	(62)
----------	------

第七篇 人才培养	(67)
第八篇 人物	
第一章 历届所的党政主要负责人	(71)
第二章 人物简介	(72)
第九篇 人事管理	
第一章 人员结构及变化情况	(114)
第二章 组织机构、编制、定员	(116)
第三章 管理制度	(116)
第四章 职称评定	(117)
第五章 职工名录	(118)
第十篇 科研手段的建设和管理	
第一章 房屋基建	(148)
第二章 实验室	(148)
第三章 试验车	(151)
第四章 技术管理机构任务和管理办法	(151)
第五章 试制、加工及生产能力	(152)
第六章 固定资产简述及统计汇总	(153)
第七章 情报资料	(154)
第十一篇 行政后勤管理的机构及业务范围	
第一章 行政后勤管理的主要任务	(156)

第二章 行政后勤管理的机构及业务范围.....	(156)
第三章 行政后勤管理的主要规章制度.....	(157)
第十二篇 政党、群众组织及活动	
第一章 中国共产党.....	(158)
第二章 共产主义青年团.....	(161)
第三章 工会.....	(162)
第四章 所职工代表大会.....	(163)
第十三篇 科研体制改革	
第一章 对改革前铁建所科研工作情况的估计.....	(164)
第二章 改革的主要措施和初步效果.....	(164)
第三章 改革中出现的问题.....	(165)
第四章 对深化科研改革的设想.....	(165)
附录一. 大事记.....	(167)
附录二. 历年科研成果汇总表.....	(181)
附录三. 历年由出版社出版的著作.....	(245)
附录四. 历年正式刊物上发表的文章.....	(259)
附录五. 实验室及试验车平面图.....	(311)
附录六. 五万元以上设备统计表.....	(319)
附录七. 研究生情况表.....	(322)
附录八. 铁建所培训班情况表.....	(330)

附录九. 出国进修学习人员表.....(332)

附录十. 研究室志

铁路设计研究室志.....(333)

水工水文研究室志.....(338)

线路研究室志.....(340)

混凝土研究室志.....(348)

土工研究室志.....(355)

桥梁研究室志.....(360)

隧道研究室志.....(365)

爆破研究室志.....(370)

养路机械化研究室志.....(372)

防护研究室及 5998 专题.....(374)

工程振动研究室及 501 专题.....(379)

后记.....(383)

前 言

铁道建筑研究所志的编写是根据铁道部科学研究院(1988)024号文“关于进一步加强院史编辑工作的通知”，要求在编辑院史的同时，各所编辑所志这一任务进行的。其目的是为了较系统地抢救、收集、保存所的珍贵资料，写出铁道建筑研究所几十年的历史，藉以总结经验教训，洞察以往，激励未来。古云：“前事不忘，后事之师”，“以古为鉴，可以知兴替”，此之谓也。

撰写所志的指导思想是：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，必要的评价寓于叙述之中；力求完整，宁缺勿滥。编写的基本方法是“干什么，写什么，众手成志”，以便集中集体智慧，保证有较完整的资料和较好的质量。

所志的内容包括所志本身及研究室室志。所志的断史年代为1987年12月31日。

这是一件铁道建筑研究所前所未有的工作，希望它能填补这一方面的空白，同时给以后的补充、完善和续写所志开个头。

第一篇 综述

第一章 现状概述

铁道建筑研究所(以下简称铁建所)是铁道部科学研究院(以下简称铁科院)十个专业研究所之一。它已有四十余年的科研历史,担负着全国铁路工程和工务方面绝大部分的重大和关键性的科研任务,下设铁路设计、水工水文、路基土工、桥梁、隧道、线路、爆破、养路机械、混凝土、木材、防护工程、抗震、测试技术等十三个专业研究室,以及试验车间、办公室、科研管理室、技术装备室等机构,另外还有中国共产党总支委员会、共青团总支、工会及学术委员会等组织。至1987年年底为止,共有职工412人,其中高级科研人员94人(占23%),中级的117人(占28%),初级的110人(占27%),党、政管理人员8人(占2%),工人84人(占20%)。有实验室13个(包括土工、水工、隧道大型结构、结构、振动、光弹性、钢桥焊接、混凝土、木材、线路、模爆、道碴等实验室),轨道走行试验车4辆,公路走行试验车5辆,以及大量的工程测试及数据分析设备,可进行各种专业的室内试验和现场试验。拥有房屋建筑面积33622平方米,固定资产(指试验设备价值800元以上的)1434台,总值3035万余元。建所以来,共进行了科研专题约447项,提出成果497项,其中1977~1987年间获得国家级奖的成果40项(特、一、二级的17项),部级奖的31项(一级的2项),院局级奖的35项,共获奖106项。创年度直接经济效益(净收入)最高值达143万元(1987)。

铁建所培养了一支可以承担工程工务方面重大的和综合性课题的优秀科研队伍。在占全所职工总数近1/4的高级科研人员中,有研究员16人,副研究员78人,经批准,担任博士研究生导师的8人,硕士研究生导师的25人。他们都是铁道工务工程方面(包括线路、土工、桥梁、隧道、爆破等)的专家和学者,对铁路建设有一定的贡献。其中不少人是国内知名人士或本领域的权威人物,有些在援外工作中和国际上有相当影响。他们和其他科研素质较高的中、初级人员和技术工人,共同组成一支在工务工程方面享有声誉的科研力量。

铁建所已建成了一个专业和设备齐全、水平先进、能满足各种需要的科学试验基地。在9个大的实验室中,结构和大型结构实验室能进行各类结构部件、材料及大型钢筋混凝土和钢结构的静、动力学性能试验,线路实验室可进行各种钢轨、道岔、扣件等力学参数和综合性能试验,土工实验室(包括静力触探试验车)可进行各种土壤的基本力学性能、地基基础承载力和加固等室内及现场试验,隧道实验室可进行隧道衬砌模型及原型衬砌试验,模爆实验室可进行地下工程抗核爆炸性能的模拟试验,工程振动实验室可进行各种工程结构的振动性能试验,水工实验室可进行桥渡和水利工程的水力学模型试验,混凝土实验室可进行各种混凝土材料的配制及性能试验,木材实验室可进行木材防腐及力学性能试验,其他各种试验设施可进行核爆炸、常规爆破以及其它振动与力学效应的测试。在四辆试验车中,铁路设计动力试验车可进行时速160公里铁路线路平纵断面设计等的现场运行试验,轨道检查车可进行轨道几何状态及车辆振动参数的自动化检查,线路动力试验车可进行轨道结构动力学性能的试验。

铁道研究所从建所以来，遵循科研为生产服务的方针，为中国铁路建设解决了一系列重大技术关键问题，提供了一系列新技术、新结构、新材料研究成果，如各种技术规范的建立和修订，困难地质地区筑路技术，桥梁和隧道的新结构和新技术，各种爆破技术，混凝土轨枕的研制和推广，木枕寿命的延长，新型混凝土材料，轨道结构的革新，无缝线路技术的采用，轨道检测自动化和线路作业机械化以及其它有关保证行车安全、提高运输能力和节约国家资金的成果等，都对中国铁路面貌的改观和新线建设起了重大作用，对铁路工务工程方面科研的发展也起了巨大推动作用。数十年来遇到过不少波折和干扰，度过了许多艰难岁月，可以预期随着国家经济建设的发展，铁道研究所必将释放出更多的能量，发出更大的光辉，为国家作出更多更好的贡献。

第二章 历史沿革

铁道研究所的渊源和发展大致经历了五个时期，即建所前（1941~1957年）、建所和发展（1958~1966年）、十年动乱（1966~1976年）、恢复整顿和继续发展（1976~1984年）、科研体制改革（1985~1987年），前后共47年。从建所算起则为三十年。

一、建所以前（1941~1957）

铁道建筑研究所在我国铁路上是一个历史较长演变较多的科研所。它正式建立和定名于1958年，迄今已有三十年的历史。溯其渊源和前身，则尚有十七年的发展过程，它渊源于日伪时期的两所，而由新中国建立后的土木研究组和以后的五研究组、八研究室演变而来的。

（一）渊源

1. 1941年5月，日伪时期的华北交通株式会社在北平西直门设立铁道技术研究所西直门分所，下设木材加工处理研究室、洋灰研究室及混凝土、煤炭试验场，主要从事于木材、水泥、混凝土等铁路建筑材料的研究。共约10余人。1945年10月，由国民党平津区铁路管理局委派石志仁接管，将上述两研究室合并为平津区铁路管理局技术研究所的土木研究室（自1947年至解放时负责人为李曾培），共约40人。新中国成立后，1949年2月该所由平津铁路局接管，4月又移交并改为铁道部铁路技术研究所，将土木研究室改为土木研究组。

2. 1945年国民党政府在重庆九龙坡设有交通部材料试验所，从事木材防腐和水泥的讲究试验，当时所长为柴志明、王概。抗日战争胜利后，该所先后迁至南京、上海。解放后，1949年6月该所试验设备被接管后又迁至唐山，同年9月交由唐山工学院代管，成立唐山工学院研究所土木材料研究室，职工共约10人。1950年更名为土木研究组，组长为周家模。

（三）前身

1. 土木研究组。1950年9月，铁道部在唐山成立铁道技术研究所（由原唐院研究所改建），同年9月改为铁道部铁道研究所。并于1952年迁至北京，将北京的铁路技术研究所并入。同时，原所属的两个土木研究组也合并为一个土木研究组，组长为翁元庆。

2. 五研究组。1953年9月，铁道部铁道研究所把有关铁道建筑方面的原土木研究组扩建为五个研究组：（1）线路研究组，组长翁元庆；（2）土壤研究组，正副组长为卢肇钧、周镜；（3）结构研究组，组长周家模；（4）混凝土研究组，组长姚明初；（5）水文研究组，正副组

长为唐振绪、王茨衡。1953年前后,还从大连铁道技术研究所土木组调入各小组约10人。

3. 八研究室。1956年,在铁道建筑方面除以上五个研究组外,又增设了选线设计研究组,并在线路研究组内设线路、木材和线路强度研究室;将结构研究组改为桥梁研究组,下设钢桥、混凝土桥、墩台基础和桥梁鉴定研究室。1958年1月铁道建筑研究所成立,将以上六个研究组改称研究室,增设了隧道研究室,原有线路研究组和桥梁研究组内设的研究室,除木材研究室改属所领导外,其它室均撤消。

二. 建所及发展时期(1958.1~1966.5)

铁道建筑研究所,是在五十年代全国学习苏联的形势下,结合我国实际情况,参照苏联的铁路科研机构中有关工程工务方面的模式,根据铁道部制订的《1956~1967年铁道科学技术发展远景规划》的要求,于1958年1月正式建立起来的。建所伊始,下设线路上部建筑、桥梁、路基土工、混凝土、水工水文、铁路设计、木材、隧道等8个研究室。随后根据任务需要,又增设了爆破、养路机械两个研究室和5998、501两个国防专题组,职工也相应地由60余人增至240余人。

在这一时期,国家下达了《关于自然科学研究机构当前工作的十四条意见》,并于1962年在广州召开了关于知识分子政策的会议,大大激发了科研人员的积极性,有力地加速了铁建所的发展进程。

在1965年起的数年内,全所绝大部分科研人员“下谿出院”,参加成昆、贵昆等西南三线铁路建设,成为三线43个新技术战斗组中大部分组的主力或组织者,使新技术的研究成果直接在新线建设中的采用,达到了前所未有的高潮。

这一时期的科研重点主要是围绕困难山区修建线路、桥梁及特殊地质条件下筑路等的技术问题开展的。结合新线建设,着重研究解决了预应力混凝土桥的结构形式与施工工艺,发展了悬臂拼装、悬臂灌注、串联梁等技术;广泛推行了高强度螺栓与栓焊钢梁,成功地使铁路修建通过了沙漠、软土、盐碱土等特殊地质地区,有效地推广了无缝线路,轨枕板与整体道床等新技术,在爆破技术、水工试验、修订规程规范以及其它方面也有明显进展。在这一时期内完成的科研课题较多,由1957年以前的63项增至1966年的178项,科研成果也由1957年以前的15项增至120项。这些工作和成果不仅促进了铁道建筑技术水平的提高,还开创和大大推进了我国铁道建筑科研事业的发展,为我国铁路做出了重要贡献。

这一时期在试验设备方面也打下了一定的基础。建所时仅有一点有关土工、木材、结构、混凝土方面少量的试验设备,经过逐步加强,发展为结构、土工、木材、混凝土等较大的实验室。并于1959年新建了水工模型及隧道实验室,配备了一批试验仪器,使铁建所的固定资产达到600万元。可以开展比较系统的研究了。

在这期间,国内形势几经起伏,先后经历了大跃进、三年困难和调整巩固充实提高等时期,1957年的反右派扩大化、1958年的拔白旗、1959年的反右倾政治运动,严重伤害了部分科研人员的身心,干扰了科研工作的正常进行,搅乱了人们的思想,在相当程度上影响了科研的进程。

总之,这一时期是铁建所的奠基和开始发展的重要时期,它开创了铁道建筑科研的新局面,为建立我国铁道建筑科研中心打下了初步基础。

三. 十年动乱时期(1966.5~1976年)

1966年5月,所谓无产阶级文化大革命运动开始了,在当时的极左政策的推行下,打

乱了所有部门的正常工作，铁道所也被卷进了这一不可抗拒的狂潮，开始停产闹“革命”，进入了前所未有的灾难时期。1966年8月在所内开始批斗迫害了一批科研骨干和领导干部；1967年2月开始打派仗；1969年11月全所绝大部分职工下放到焦枝铁路河南临汝劳动；1970年到1972年清查“516”；1974年到1976年批林批孔反击右倾翻案。

运动破坏了原有的党政领导和科研机构，所的领导组织改为所谓革命领导小组和革命委员会，受军代表指挥，大部分研究室合并为大组；有的研究室因“左”的干扰而解散，如铁路设计研究室解散后，科研人员被分散至其它室。1969年恢复了所的共产党支部；1973年取消了大组，恢复了原有的研究室。1975年恢复了所长职务。铁路设计研究室则经过重建，1978年正式恢复原建制。

“文革”使科研工作在一时间内基本陷于停顿。在1966至1972年间，除成昆线22个项目及5998.501专题得以延续，新立9个援坦项目外，六年间只进行33个项目。经过全所职工努力，排除干扰，见缝插针，在这一时期的十年内，进行了专题79项，取得成果149项。至1976年全所职工为214人。

在极“左”思潮指导下的“文革”运动，摧毁了前十年间（1956~1966年）全所职工辛勤创立起来的科研大好形势，搅乱了人们的思想，严重挫伤了科研人员前进的锐气，使我国铁道建筑科研陷入了长达六年余的低潮。这的确是铁道所一场空前的灾难，也是一个值得全所职工永远牢记的深刻教训。

四. 恢复、整顿和继续前进时期（1976~1984年）

1976年10月粉碎了“四人帮”，特别是党的十一届三中全会结束了十年的“文革”灾难，经过恢复、整顿，出现了科研继续发展的新局面。

1976年成立了所党委会。增加了抗震研究室。1979年成立了所办公室。连同1978年重建的铁路设计研究室，铁道所共有12个研究室。1979年起，大力加强试验基地和试验手段的建设，先后新建和扩建了线路、隧道、水工、土工、大型结构、混凝土、模爆及震动等八个实验室，新造了轨道检测和高速铁路设计两辆试验车，增添了大量工程测试及分析设备，使铁道所固定资产由600万元增至3000万元，建立起了较雄厚的物质基础。

在这期间，针对铁路生产和发展中的重大问题，如既有干线的现代化技术改造和新线建设中的关键技术，组织了配套科研项目，积极进行新技术、新理论的应用研究，共完成了114个专题，提出了约154项成果，其中如线路方面的设计技术标准和设计方法、特殊地质筑路技术、土石方大爆破施工技术、新型轨道构造成套技术、轨道实时检测技术、新型大跨度混凝土斜拉桥技术、薄壁箱形大跨斜腿刚构桥修建技术、隧道复合式衬砌技术、桥渡设计试验技术、高强度混凝土添加剂技术、木材防腐以及地下工程结构防护技术等，不但在国内居于领先地位，有的还达到或接近国际水平。

在这期间，科研队伍进一步得到充实。全所职工由“文革”中的214人增至394人。其中中专以上的科技干部占全所职工的74%，助理员以上的中、高级人员占科技人员49%，副研员以上的高级人员占9%。经过党政组织的大量工作，认真的落实政策和平反，全面批判极左路线，大大加强了职工的团结，逐步恢复了他们的积极性。

经过“文革”后的大力整顿、恢复和继续发展，铁道所已经迅速成长和壮大起了。它在摒弃了空头政治口号式的领导和极“左”思潮影响之后，脚踏实地地全力进行科研工作，不仅有了设备先进、可以全面进行工程工务方面科研试验的基地，阵容强大的科研队伍，还产出了一大批具有国内先进水平和一部分具有国际先进水平的重大科研成果。这一切

源远流长，经历了无数的风风雨雨，饱含着数代人的辛勤血汗，真是来之不易。长时期的经验教训告诉人们，在任何时候都要认真地搞好科研，才能利国利民。

五. 科研体制改革时期(1985~1987年)

在前几个时期，铁道所在科研成果、科研队伍和试验设备等方面，都取得了很大的成绩。但和全国一样，由于在科研体制上，长期存在着任务由上面给，人员、设备和经费都由国家包的吃“大锅饭”形式，及一切靠上面，不讲竞争，经济效益观念淡漠的思想，导致科研工作某些项目与生产联系不够密切、研究周期较长、不注重把成果转化为生产力、浪费人力物力等问题。

根据中共中央 1985 年 3 月 13 日关于科技体制改革的决定，铁道所在铁道部和院的领导下，从 1985 年起实行所的事业费自给。并采取了以下的主要措施：(一)专题组(或室)对外参加投标、比选，订立合同，承接纵向和横向的科研或生产任务。(二)专题组长与专题成员可进行双向选择，专题组长可以按财务制度规定使用经费及分配所取得的经济利益。(三)所积极组建技术经济实体。(四)鼓励室或专题组积极进行技术服务、咨询等活动。(五)逐步实行职工奖金和部分福利与科研任务完成情况挂钩，多劳多得。

实行上述改革后，取得了一定的效果：(一)科研和工作项目(包括生产性项目)完成总数增加。三年内共完成 76 项，其中纵向课题 44 项，横向任务 32 项，平均每年完成 25.2 项，超过前一时期平均每年完成 14.2 项的 77.5%。(二)缩短了完成项目的周期，前一时期完成一个项目全所平均需要 0.84 个月，改革后只需 0.47 个月，几乎缩短了一半。(三)科研人员积极性提高了。过去一般要几个人进行一个项目，而改革后一般是一个人跨几个项目。(四)联系生产更密切了。由过去坐等任务改变为到处找任务。通过合同，加速了成果迅速推广应用于生产的过程。与企业的合作经营，则体现了科研与生产的完全结合。(五)打破了“大锅饭”，奖金等与所完成的任务挂钩，基本体现了多劳多得(不包括社会上的体脑倒挂)。(六)提高了设备和器材利用率，节约了资金和材料。(七)提高了所的经济效益。三年来共创净收入 350 万元，平均每年净收入比 1984 年的 31 万元增加了 85 万元，即 1.74 倍。(八)增加了个人收入。全所职工由 1984 年的 394 人增至 1987 年的 412 人，变化不大。但职工每人年平均工资由 1985 年的 1233 元增至 1987 年的 1323.4 元，奖金等收入也由每人年平均的 314 元增至 724.4 元。两年内每人平均总收入增加 500.4 元或年平均增加 250 元，即增 16.2%。(以上均未计物价上涨因素)。

在科研改革急剧前进的风浪中，也出现了一些对新旧交替不适应的混乱现象和一些新问题，如：科研力量分散和短期行为，科研成果储备越来越少，后劲不足；科研人员忙于找“饭碗”(任务)，不能集中时间和精力搞科研，承担项目重横向轻纵向，重眼前轻长远，人际间经济利害关系增加，同志关系淡薄等等，这些都有待在深化改革中加以解决。

铁道所三十年的科研历程证明，任何时候都必须抓紧科研，扎根生产，尊重人才，讲求全面的经济效益和社会效益(包括直接的和间接的，近期的和长远的)。这才是兴旺发达之道。

第三章 所党政机构及负责人变化表

一. 行政机构及负责人

年	所 级 (正、副所长)	室 级 (正、副室主任或负责人)	职工 总人数	备 注
1950	(铁路技术研究所)	土木研究组(李曾培)	约 40 人	北京西直门
	(铁道技术研究所)	土木研究组(周家模)	约 10 人	唐山
1952		土木研究组(翁元庆)	约 50 人	北京
1953		线路研究组(翁元庆)		北京
		土壤研究组(卢肇钧、周镜)		北京
		结构研究组(周家模)		北京
		混凝土研究组(姚明初)		北京
		水文研究组(唐振绪、王茨衡)		北京
1956		选线设计研究组(沈祖寿、郑恒兴)		新增
		桥梁研究组(金恒敦、周家模) (下设混凝土桥、钢桥、墩台基础、桥梁鉴定研究室)		改名
		线路研究组(翁元庆)(下设线路、木材、线路强度研究室)		
1958	铁道建筑研究所(许鉴、翁元庆、金恒敦)	线路上部建筑研究室(冯先儒) 路基土工研究室(卢肇钧、周镜) 桥梁研究室(周家模) 混凝土研究室(姚明初) 水工水文研究室(王茨衡、邢美初) 铁路设计研究室(郑恒兴代) 木材研究室(郭惠平副) 施工技术研究室(冯叔瑜) 混凝土车间(刘策)	60 余 人	改名(下同) 新增

年	所 级 (正、副所长)	室 级 (正、副室主任或负责人)	职工 总人数	备 注
1959	"	养路机械化研究室(李日曰) 隧道研究室(戈宁、周翼青) 混凝土车间(李雨生)		新增 新增
1960	"	5998 专题组(王悦新) 水工水文研究室(邢芙初、孙振东) 桥梁研究室(周家模、程庆国、张琳) 混凝土车间(刘东明)		新增
1961	"	爆破组(施工室取消) 混凝土车间(陆培林)		并入路基土 工室
1962	铁道建筑研究所 (许鉴、翁元庆、金恒敦)	铁路设计研究室(郑恒兴、陈艾平) 爆破研究室(冯叔瑜)		由原爆破组 改名
1964	"	501 专题组(张琳)		
1965	"	混凝土研究室(姚明初、陆培林) 隧道研究室(周翼青)		
1966~ 1972	铁道建筑研究所(增 副所长王修敬)	混凝土车间(郭成江) 试验车间(郭成江,1969年由 混凝土车间改称) 试验车间(李凤令,1971年。宋 永智,1972年)	全 所 240 余 人	正副所长以 及部分室的 负责人均被 夺权。由文 革小组、大 联委、革命 委员会负责 行政工作。
1973	铁道建筑研究所(行 政负责人庞瑞、张 琳)	水工水文研究室(张德荣、邢 芙初) 木材研究室(郭惠平)		

年	所 级 (正、副所长)	室 级 (正、副室主任或负责人)	职工 总人数	备 注
1975	铁道建筑研究所(庞瑞、张琳、张德荣、翁元庆、金恒敦)	防护工程研究室(张琳、袁祖荫) 桥梁研究室(潘际炎、程庆国) 养路机械化研究室(李日曰、江宁珠)		新增, 原501及5998专题组取消
1976	"	抗震研究室(袁祖荫、孙毓贤、朱世杰)	全 所 241 人	新增
1977	"	水工水文研究室(张德荣、阚译)		
1978	"	铁路设计研究室(陈艾平) 桥梁研究室(潘际炎、程庆国) 隧道研究室(周翼青、马骊骅) 抗震研究室(孙毓贤、朱世杰) 防护工程研究室(袁祖荫、胡中玉)		
1979	"	仪表资料室(罗书鉴) 防护工程研究室(袁祖荫、张奋)		新增 养机室调出, 另建三化所
1980	"	技术室(胡中玉)		新增
1981	" (增加副所长李日曰)	水工水文研究室(阚译、赵振川) 抗震研究室(孙毓贤、周宏业、朱世杰) 防护工程研究室(张奋、邵根大、王悦新) 桥梁研究室(潘际炎、李利庆、夏子敬、金东灿) 木材研究室(郭惠平、蒋祖良)		

年	所 级 (正、副所长)	室 级 (正、副室主任或负责人)	职工 总人数	备 注
1982	" (张琳调出, 增加副 所长孙毓贤)	隧道研究室(周翼青、刘启琛、 马骊骅) 科研管理室(谢大璋) 养路机械化研究室(江宁珠) 办公室(胡中玉) 铁路设计研究室(陈艾平、黄 建苒) 混凝土研究室(姚明初、陆培 林、李启椽) 路基土工研究室(卢肇钧、周 镜、吴肖茗) 抗震研究室(周宏业、朱世杰)		新增. 技术 室取消 三化所撤消
1983	" (孙毓贤调出)	科研管理室(谢大璋) 爆破研究室(冯叔瑜、王中黔)		原仪表资料 室及技术室 并入
1984	铁道建筑研究所(周 镜、李日昌、刘启琛、 金东灿)	水工水文研究室(戴荣尧、赵 振川) 铁路设计研究室(黄建苒) 木材研究室(蒋祖良) 线路研究室(李仲才、罗林) 桥梁研究室(潘际炎、李利庆、 周孝贤) 混凝土研究室(陆培林、李启 椽) 路基土工研究室(吴肖茗、杨 灿文) 养路机械化研究室(江宁珠、 刘家琪) 隧道研究室(马骊骅、余存齐) 防护工程研究室(王悦新、邵 根大) 抗震研究室(陈玉琼、周神根) 科研管理室(胡中玉、谢大璋) 办公室(李云祥)	全 所 394 人	