



1949 ~ 2009

湖北车界精英

HUBEICHEJIEJINGYING

主编：叶向阳 刘丽君

长江出版社



1949 ~ 2009

湖北车界精英

HUBEICHEJIEJINGYING

主编：叶向阳 刘丽君

长江出版社

图书在版编目(CIP)数据

湖北车界精英/叶向阳,刘丽君主编. —武汉:长江出版社,2010.5

ISBN 978-7-80708-956-8

I. ①湖… II. ①叶… ②刘… III. ①报告文学—作品集—中国—当代 IV. ①I25

中国版本图书馆CIP数据核字(2010)第077155号

湖北车界精英

主 编: 叶向阳 刘丽君

责任编辑: 赵 冕 李海振

出版发行: 长江出版社

地 址: 武汉市解放大道1863号 邮 编: 430010

电 话: (027)82927763(总编室)
(027)82926806(市场营销部)

E-mail: cjpub@vip.sina.com

经 销: 各地新华书店

印 刷: 武汉市科利德印务有限公司

规 格: 787mm×1092mm 1/16

印 张: 21.5 字 数: 480千字

版 次: 2010年5月第1版

2010年5月第1次印刷

ISBN 978-7-80708-956-8

定 价: 99.00元

版权所有 翻版必究

本书如有印装质量问题,由承印厂负责调换

《湖北车界精英》编委会

名誉主任：徐 平(东风汽车公司总经理、党委书记)

主 任：黄正夏(湖北省人大常委会原副主任、湖北省汽车行业协会名誉会长)

副 主 任：范 仲(东风汽车公司党委副书记)

杨尔康(中国三江航天工业集团公司党委副书记)

叶向阳(湖北省汽车行业协会秘书长)

吕自龙(东风实业有限公司党委书记)

彭 明(三环集团公司党委书记)

张世端(武汉市汽车行业协会会长)

郑 斌(十堰市机械行业投资促进中心主任)

陈洪基(襄樊市汽车工业办主任)

张书文(随州市政协副主席、随州市汽车行业协会名誉会长)

黄 毅(黄石市机械工业协会会长)

王礼金(黄冈市机械电子冶金工业协会会长)

范厚德(荆州市经济发展促进中心副主任)

办公室主任：刘丽君(湖北省汽车行业协会副秘书长)

序

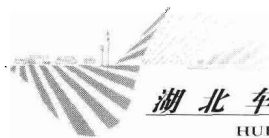
张中虞

庚寅年春,湖北省汽车行业协会秘书长叶向阳、副秘书长刘丽君主编的大型报告文学集《湖北车界精英》即将付梓,遥寄书信恳请我作序,以弁卷首。此书以湖北汽车行业三十位杰出人物为主线,既客观真实、形象生动、满怀深情地描述了杰出人物无私奉献的精神风貌和求实干练的磊落形象;又系统公正、近乎完整地映射出湖北省汽车工业六十年的建设和发展的艰辛历程,事迹典型,气势恢宏,笔力刚健,跌宕起伏,读后感人至深,催人奋进。

60年来,湖北的汽车工业作为新中国汽车工业饱受艰辛、曲折发展的一块热土,从无到有,从小到大;湖北汽车人用自己的心血和汗水谱写了一曲曲动人的凯歌……

汽车产业是国家制造业整体水平和科技创新能力的象征,甚至是国家综合竞争力的体现。诺贝尔经济学奖获得者美国著名经济学家斯蒂格利茨研究认为:“对于一个经济学家来讲,汽车可用来解释经济学的几乎全部内容。”

自1886年德国人卡尔·本茨发明了第一辆汽车,汽车作为“改变世界的机器”至今已有一百多年的历史。一百多年来,没有一个产业像汽车这样影响和改变世界,影响和改变我们的经济与生活。今天,有十亿辆汽车奔驰在地球上,很难想象,这个世界要是没有汽车会是个什么样子。



新中国成立以后，党和政府非常重视发展汽车产业，从1956年7月第一辆国产4吨载货汽车在长春下线，到2009年汽车产销量超过1300万辆成为全球产销第一大国，展现给世人的无疑是从无到有、由小到大的沧桑巨变。汽车工业今天的巨大成就，是一代又一代汽车人为之艰苦奋斗、开拓创新结出的丰硕成果，是改革开放政策谱写出的壮丽篇章。饶斌、孟少农、陈祖涛等新中国汽车工业创始人，在建成第一汽车制造厂后，又受命率领数万名建设者到鄂西北十堰建设第二汽车厂，自力更生、艰苦卓绝地翻开中国汽车发展崭新的一页。如今湖北省已经成为我国最重要的汽车制造基地，他们的功绩彪炳史册。

为了铭记为新中国的汽车工业作出杰出贡献的汽车人，湖北省汽车行业协会策划编辑出版《湖北车界精英》，其意义深远。

《湖北车界精英》不仅能够纪念前辈、振奋当今，还能教育后人，是不可多得的一本好书。湖北省汽车行业协会紧紧围绕办会宗旨，充分发挥桥梁、纽带作用，以求真务实的作风，积极探索协会工作的方式方法，加强自身建设，开展了一系列卓有成效的行业服务工作，堪称我国汽车行业协会的楷模。叶向阳、刘丽君同志十分敬业，工作勤奋，不仅组织能力强，文笔好，而且网络了一群才思敏捷、笔翰如流的秀才，手捧他们为汽车行业送上的一份弥足珍贵的精神食粮，惊喜之余，倍感振奋和欣慰。

《湖北车界精英》讴歌的30位杰出人物，不仅在湖北省具有代表性，在中国汽车行业也具有先进性和示范效应，30篇报告文学全景式地彰显了他们在不同时期、不同领域呕心沥血所做出的非凡业绩和奉献精神。这30名杰出人物中，他们有的是我的老领导、老同事，有的是我的至交和新朋友。他们志存高远，与时俱进，始终发扬自力更生、艰苦奋斗、不怕困难、勤俭节约的优良作风，始终坚持博采众长、善谋决断、大胆创新、甘于奉献的创业精神；始终坚定敢为人先、敢于竞争、不屈不挠、顽强拼搏的坚强意志；正是他们和湖北汽车行业广大干部职工的艰苦奋斗，才使得湖北省汽车工业充满活力、茁壮成长，成为中国汽车工业值得书写的主力军。

中国的汽车工业已经成为国民经济的重要支柱产业，特别是进入21世纪，我国汽车迅速进入家庭，巨大的刚性需求正在呈现从沿海向内地，从大城市向中小城市，从中小城市向农村排浪式的释放，中国正快步迈入汽车社会。

当我沉浸在《湖北车界精英》这一书稿之中，仿佛走进了汽车工业波澜壮阔的历史长河。党的十一届三中全会为汽车工业发展扫清了障碍，拓宽了道路，改革开放为其注入了活力，迈出了前所未有的步伐。而今，那些曾令中国汽车人仰视的国际汽车巨头，也在期待中国市场、聆听中国声音，并已成为中国汽车行业的一员。

汽车大国来之不易，汽车强国更是一条荆棘丛生的坎坷之路。谁选择汽车行业，就选择了风雨兼程，选择了赴汤蹈火，而且矢志不渝；献身汽车事业，就必须具有甘于奉

献、开拓进取的精神和不屈不挠、奋力拼搏的本能冲动,这样方能在激烈的竞争中获得生命的永恒。

我们正处在科技进步日新月异的伟大时代,汽车电动化、电子化、轻量化成为必然趋势,新能源汽车成为战略。时代呼唤精英,科技呼唤创新,国人呼唤自主品牌。尽管汽车强国的道路仍然漫长,但不畏艰难,解放思想,勇于进取,就一定能够达到目标。让我们为湖北车界精英喝彩!为建设汽车强国,实现中华民族的伟大复兴、谱写人民美好生活新篇章而奋斗!

(张小虞:中国机械工业联合会执行副会长、
中国汽车工程学会理事长)
2010年3月25日于北京

目 录

序	张小虞	1
留取丹心照汗青		
——记原中国第二汽车制造厂第一任厂长饶斌	刘丽君	1
英雄本色		
——记原中国第二汽车制造厂第二任厂长黄正夏	刘丽君	30
一生为车终不悔 殚精竭虑报春晖		
——记原中国第二汽车制造厂总工程师、技术副厂长陈祖涛	刘丽君 叶向阳	54
淡泊明志追车梦 功绩英名垂青史		
——记原中国第二汽车制造厂总工程师、副厂长孟少农	刘丽君	65
为圆汽车梦 无私赤子心		
——记原中国第二汽制造厂副厂长、党委副书记李子政	孙传举	79
陈清泰:深固难舍汽车情怀	刘雪芳	89
低谷布局		
——马跃在东风的破冰之旅	朱海霞	99
孙宏俊:求实抓党建,硬肩担重任	尹 琦	109
苗圩:赋予业界新思维	张 璋	117
徐平:坚定从容铸东风	张 璋	127
东风科技的典范		
——记东风汽车公司材料技术专家支德瑜	刘丽君	139
杜时可:中国商用车的开路先锋	胡礼玉	149
无私可敬 赤子情怀		
——记原中国第二汽车制造厂首任汽车设计总师王汝澍	邱东山	158
黄山奇松		
——东风公司(集团)总产品设计师黄松汽车设计之路	陈志源	166
铁马长车风云路		
——记湖北省劳动模范、第六届全国人大代表郝文涛	田恒炼	176

蓝领专家

——记新时期产业工人的楷模王涛 刘春安 194

新时期的知识工人——黄华 龚 轩 203

较劲较真的人

——记东风实业有限公司全国劳模刘良振 杨育基 209

三环奠基人

——记三环集团公司原董事长徐无恙 喻向午 218

满腔热血写人生

——记三环集团公司董事长舒健 刘 亮 225

华阳道上领路人

——记国家六项金质奖获得者陈守全 党政军 233

重塑 ZXY 新的辉煌

——记襄阳汽车轴承股份有限公司董事长高少兵 吴永城 241

情系“三环”谱华章

——记湖北三环专用汽车有限公司董事长高红卫 魏 平 250

力托千钧的脊梁

——记湖北三环车桥有限公司董事长谢家洲 刘宏伟 258

人生与创业共舞

——记“湖北女杰”汪爱民传奇的创业人生 王联生 266

把准方向朝前奔

——记湖北三环方向机有限公司总经理雷森林 刘明恒 277

创造东方神话的人

——记潜江市东方汽车零部件有限公司董事长邹家华 刘丽君 286

“宏图”因他飞翔

——记荆门宏图特种飞行器制造有限公司董事长兼总经理钱瑞方 吴清池 297

“专”攻天下者——郑华 蒋代斌 305

把真情和智慧融入汽车事业

——记湖北省汽车行业协会秘书长叶向阳 刘丽君 314

后记 《湖北车界精英》编委会 330

留取丹心照汗青

——记原中国第二汽车制造厂第一任厂长饶斌

刘丽君



饶斌

“饶斌同志在为发展我国汽车工业的奔忙中溘然离开人世，中国汽车工业闪烁着灿烂光辉的一颗金星陨落了。

噩耗传来，二汽全厂职工陷入深深的悲痛之中。

这位中国汽车工业杰出的创建人和开拓者，转战南北，在汽车工业战线上奋斗到最后一刻，把大半生的心血全部倾注于中国汽车工业发展之中。以其雄才大略，部署了中国汽车工业发展的大局；以其求实苦干的精神创建了一汽和二汽；以其楷模主帅的作用，培育了一代又一代汽车工业精英。”

这是时任中国第二汽车制造厂厂长陈清泰在《回忆饶斌》一书前言中开首的一段话。

1990年8月12日，也就是饶斌逝世三周年之际，《人民日报》第五版整版刊登了薄一波、段君毅、周子健题为《怀念为创建我国汽车工业建立功绩的饶斌同志》的回忆文章。

文章从饶斌为抗日救亡和民族解放事业英勇战斗，到坚韧奋进创建一汽和二汽；从认真执行党的路线方针政策，为机械汽车行业的发展披肝沥胆，到为促进汽车工业成为我国的支柱产业鞠躬尽瘁，死而后已。字里行间，处处洋溢着对饶斌同志人品、人格的无比崇敬，热情赞颂了饶斌同志求索奋斗光辉的一生。

饶斌祖籍江苏南京,1913年农历1月26日,出生在吉林省吉林市一个没落的官宦家庭。1925年,祖父去世,举家迁往天津。那时他家生活已很困难。他上初中时,为了一点学费,父母常常到处求借。饶斌考上南开高中后,由于父亲生意不顺,经常借酒消愁,对家人发脾气,打骂妻子,饶斌感到十分苦闷,很想离开这个让他心烦甚至有点厌恶的家。

1930年冬,正在读高二的饶斌,听说日本人办的满洲医科大学招生,凡是东北籍考生,考上后不要学费,还可发点伙食费。饶斌灵机一动,就借了个高中毕业证去报考,结果被录取。1931年初,饶斌离开天津,到沈阳满洲医科大学读书学习。

在满洲医科大学,日本学生比中国学生多。在日寇的统治下,日本学生横蛮霸道,中国学生常受日本人的欺侮凌辱。一次洗澡时,日本学生为了争一个淋浴喷头,竟气势汹汹打了饶斌一耳光。秉性温和的饶斌不禁怒火满腔,攥紧了拳头。中国学生也为此感到愤愤不平:小日本凭什么欺侮咱们中国人?年轻人一个个血气方刚,总想找机会出这口气。

震惊中外的“九·一八”事变发生后,学校停课了。中国籍学生悄悄团结起来,拒绝上课。大家爱国热情高涨,同仇敌忾,誓死不当亡国奴!

决定集体离校的那天晚上,正好遇上那个耀武扬威动手打饶斌的日本学生在校园独自散步。仇人相见,分外眼红;国仇家恨,义愤难平!盛怒之下,大伙就把那个日本学生狠揍了一顿。

第二天,同学们一起搭上了去大连的火车,然后又从大连乘船到天津,派出学生代表去和当局政府协商转学事宜。经过同学们据理力争,当局决定,从满洲医科大学入关的学生,集体转学到上海同济大学医学院,并免除学费、住宿费、学杂费。饶斌这段时间就靠哥哥寄来的几元钱作为生活费,接济不上时还要借贷,日子过得十分清苦。

“九·一八”事变,掀起了全国的抗日救亡运动高潮。特别是在校的大学生,在民族生死存亡的紧要关头,他们不畏强暴,挺身而出,以挽救民族危亡为己任,饶斌就是学生抗日救亡运动的杰出代表。

在同济大学出版的《同济大学学生运动史(1910-1949)》第58页中记载:“同济医学院饶斌、张滋等一批刚从满洲医大转来的学生,目睹日本侵略军在东北犯下的种种暴行,亲身经历了流亡生活的痛苦,他们和日本帝国主义不共戴天,盼望着政府早日出兵,打回老家去,他们经常在同学中宣传抗日救亡的迫切性。他们组织了为黑龙江抗日将士的募捐活动,到吴淞、杨行、崇明等地进行抗日宣传。”

一次又一次的请愿,化为一个又一个泡影。国民党政府对学生的血腥镇压,使学生们彻底看清了蒋介石的反动本质。

1933年下学期,饶斌由德文补习班转入医科大学部。由于家境贫寒,向往光明,他早



在中学时就常与进步同学接触,接受了共产主义思想。因此,他多次接受进步同学梁成广给他的任务,夜间到火车站、码头、街上贴传单,那时,他认定了梁成广就是共产党员。

金秋八月的一个晚上,鼓足了勇气的饶斌坦诚地对梁说:“国民党打内战,不抗日,误国害民。要抗日救国只有靠共产党,靠工农劳苦大众。我希望能参加共产党。”说完,他期待地看着梁,梁点点头冲着他会心一笑。

事隔不久,梁约饶斌到他的宿舍一叙。饶斌去后,见在座的还有一个人,看起来像是梁的上级。梁热情地对饶斌说:“你要求参加革命的精神很好,组织上同意你参加C·Y。”梁和在座的那位同学还说:“本应举行宣誓仪式,但条件不允许,要记住两句话:终身为共产主义奋斗,永不叛党!”

时局的动荡,白色恐怖曾一度笼罩上海。少数意志不坚定的人叛变,使革命处于低潮。饶斌被迫离开学校回到天津,后又辗转到青岛的哥哥那儿当小学教员。

1935年7月,决心考上海医学院的饶斌,又离开青岛重返上海。

饶斌考上上海医学院后,一边做家教,一边学习,一边继续寻找党组织。12月快要过年了,饶斌在静安寺突然遇见了王兴让。他乡遇故人,令两人都十分兴奋。因为王兴让就是在南开中学时常向饶斌灌输共产主义思想的那位同学。王兴让虽然也和组织失去了联系,但他了解许多有关情况。他对饶斌说:“红军已离开江西北上,北京学生抗日救亡运动一浪高一浪。党中央已主张停止内战,一致抗日……”

1937年7月,饶斌放暑假回到青岛的哥哥家。在青岛遇上了南开中学的同学徐高阮。徐过去是共产党员,还是诗人。饶斌向徐打听北平的情况,徐说:“北平的进步学生都到了太原,王兴让可能也去了。”这个消息给了饶斌极大的鼓舞,他决定立即去太原,并剃光了头发,决心投笔从戎。

最伤心难舍的还是母亲。她哭着责怪父亲整天喝酒吵架,把好好的儿子给逼走了。饶斌向父母一再解释,目前国难当头,尽忠不能尽孝,忠孝难以两全。自己一定要去抗日前线,不打走日本鬼子决不回家!

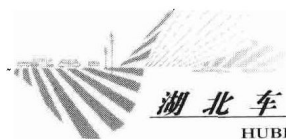
怀着一腔报国热情来到太原,饶斌真切感受到了同志们的关怀和党组织的温暖。李昌同志建议饶斌去八路军120师,组织关系他可以介绍。饶斌欣然接受,9月他就接到通知去120师报到。

一路上,十几个青年学生由关向应同志率领。后来饶斌与王震同志谈起此事,王震笑着说:“你们这批人是我去接的,你只记得关向应。”

事情久远了,饶斌只记得在关向应的率领下,他们乘坐了一段火车,在峰县车站下车,步行一段路才到120师,见到了师长贺龙。不久就开始徒步行军,向晋西北开拔。到神池时,政治部组织部长找饶斌谈话,说他的组织关系已转到部队来了,让他填个党员登记表。饶斌的党龄也就从1937年9月正式算起。

从此,饶斌在抗日前线和战友们一道,与敌人展开了艰苦卓绝的斗争。

抗日战争时期,他参加了开辟晋西北抗日根据地,坚持敌占区和游击区的对敌斗



争,历任中共晋西北临时省委秘书长,中共静乐地委宣传部部长、地委副书记,中共交城地委书记、军分区政治委员,中共晋绥分局党校教育长等职。他在长期的革命斗争中与晋西北人民结下了深厚的情谊,享有很高的威望。

解放战争时期,饶斌曾任中共辽宁省委委员、辽宁省委组织部副部长,中共抚顺地委、市委书记,中共吉林省委委员、中共吉林市委书记,东北联军驻图门办事处处长、图门卫戍司令部司令员,中共哈尔滨市委常委、市委组织部部长、副市长、市长等职。这一时期,饶斌身先士卒,对发展壮大党的力量,巩固建设革命根据地,乃至为解放全中国作出了应有的贡献。

全国解放后,饶斌曾任松江省人民政府副主席兼哈尔滨市市长,中共松江省委第一副书记,东北计划委员会副秘书长,中共吉林省委常委。在此期间,他就参加和领导了我国汽车工业的创建工作,为中国汽车工业的兴起打下了良好基础。

新中国成立前,中国可以说没有汽车工业。中国大地上奔跑的都是些外国杂牌车,主要是美国的军用汽车及轿车和一些老掉牙的“木炭车”。外国人嘲笑中国是“万国汽车博览会”。当时,全国汽车保有量不足 10 万辆。为维持这些汽车的正常运行,相继开办了一些汽车修理厂和汽车配件厂。

为适应新中国经济建设、国防建设和人民生活的需要,新中国急需创建自己的汽车制造厂!

1950 年初,毛主席和周总理访问苏联期间,在莫斯科与苏联签订了《中苏友好互助同盟条约》,商谈的内容中,包括为我国援建一个年产 3 万辆的中型卡车制造厂。中央人民政府重工业部当即成立了汽车筹备组,由重工业部专家办公室主任郭力任组长,孟少农、胡亮两位汽车专家任副组长。8 月 2 日至 7 日,筹备组召开了整整 6 天的汽车专题会议。

会议气氛异常热烈,大家各抒己见,共同探讨中国汽车工业的发展大计。

筹备组通过反复讨论和调查研究,初步制定出了汽车工业规划;随后又到北京、石家庄、太原、西安、湘潭、株洲等地选厂址;同时集结和培训技术骨干,建立汽车实验室。

1950 年 12 月,苏联汽车专家设计组到北京考察,并和筹备组的同志在长春市选定厂址。工厂定名为中国第一汽车制造厂,代号为 652 厂。

1952 年 8 月 2 日,重工业部召开汽车工业会议,确定“聘请苏联专家承担一汽的全部设计”。在苏联鲍曼工学院毕业的陈祖涛也参加了设计工作,设计方案最后由他带回北京审批。

同年秋天,重工业部撤销重组,分别组建第一机械工业部、第二机械工业部、冶金工业部、电机部。汽车工业划归一机部领导,一机部部长是黄敬,副部长段君毅。一机部成立汽车工业管理局,张逢时任局长,江泽民任副局长。12 月,第一机械工业部任命饶斌为



第一汽车制造厂厂长,郭力任副厂长兼总工程师,孟少农、宋敏之任副厂长。

1953年3月9日,中共吉林省委批准第一汽车制造厂成立党委,饶斌当选为一汽党委委员。

一汽奠基的日子一天天临近,7月上旬,一机部汽车局派专人将毛主席亲笔题写的“第一汽车制造厂奠基纪念”墨宝送到长春。厂部立即请手艺精湛的石匠师傅,将毛主席的题字镌刻在汉白玉基石上。挑选李岚清等6名年轻的共产党员,在奠基仪式当天将这块基石抬到现场。

开工典礼过后,一汽一边施工建设,一边调兵遣将集结力量。百事当前,千头万绪。

饶斌是自告奋勇来一汽挑这副重担的。为了实现开工典礼上全体职工向毛主席上书中表示的“保证工程质量,按期完成建厂任务”的决心,他日夜操劳,全身心地投入工作。他脑子里总有许多事情要干,几乎没有空闲。每天在厂里忙碌,午夜才回到家。当妻子张矛把饭菜端到他面前时,他常常是沉沉地睡着了。有时忙得不可开交,干脆就吃住在厂里。吃苦他不怕,为难的是,一汽毕竟是人家援建的,管理、技术等方面双方不太好沟通。但为了尽快地掌握管理现代汽车制造厂的本领,他刻苦学习,废寝忘食地奋战在工作岗位上。

1956年7月13日,国产第一辆解放牌4吨载货汽车在第一汽车制造厂诞生了,从此结束了中国不能制造汽车的历史。

1958年5月,第一汽车制造厂试制成功东风牌轿车。

在怀仁堂,毛主席和林伯渠兴致勃勃坐进东风牌轿车里,在花园里转了几圈,下车后毛主席意味深长地说:“坐了我们自己制造的小汽车了!”

1959年11月,中央决定,调饶斌任第一机械工业部副部长兼第6局局长,第一汽车制造厂厂长由郭力接任。

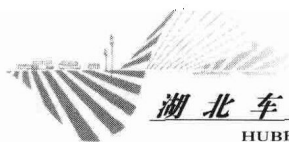
饶斌39岁受命领导一汽建设,至46岁调离,一干就是七年。1961年1月又调到一机部工作,两年后因故降职,1963年9月下调到南京汽车制造厂任副厂长。

1964年,中国的经济形势逐渐好转。中共中央在制定第三个五年计划时,根据我国经济发展和国防建设的需要,提出在中国南部再建一个汽车制造厂。毛主席果断地决策:“建设第二汽车制造厂是时候了!”

中央经过酝酿决定,调饶斌筹办此事。饶斌11月下旬奉命回到北京。

中国要建第二汽车制造厂,并且自己再次有机会投身汽车厂的筹备工作,饶斌感到责任重大,十分振奋。

筹办二汽之初,除一机部、汽车工业公司指派的人外,只有饶斌算二汽的人。因此他经常夹着个棕色大皮包,到处奔波,亲力亲为。查阅汽车方面的有关资料,找专家研究创建二汽的诸多问题。大伙当时戏称他是“皮包公司”。



“皮包公司”运作了一段时间,就并入到汽车工业公司的二汽筹备组,到了这个时候,饶斌不再单枪匹马了。因为汽车工业公司总工程师孟少农是饶斌的老朋友、老搭档,二汽筹备组就设在孟少农的办公室。

建设二汽的构想应该说由来已久。早在1953年,一汽建设初期,毛主席就十分赞同一机部部长黄敬的意见,中国地大物博,人口众多,“要建设第二汽车制造厂”。

1953年7月,中央就从四川调罗红任第一汽车制造厂副厂长,并成立二汽筹备处。年底,中共中央决定二汽由湖北省包建,并令湖北省委第一副书记刘西尧负责筹建工作。

中央为二汽调集了大批干部,有的安排在一汽担任实习职务,进行“实战演习”;有的被送到长春汽车拖拉机学院或汽车学校进行业务学习和技术培训。

筹备组开始组织苏联专家和中国专家在武汉水果湖一带选厂址。后来,有位苏联专家认为,武汉有座长江大桥,打起仗来,原子弹投偏一点,就落到了汽车制造厂,很不安全。中央领导非常重视这一意见,决定把二汽建在四川成都一带。

1956年,全国“反冒进”,资金紧缺,汽油紧张。加之苏联不愿再背“包袱”,撒手而去,二汽被迫下马。

1959年,大跃进高潮在全国上下轰轰烈烈掀起。在这种形势下,建设二汽又被提上议事日程。有人提议,在毛主席的家乡建一个“毛泽东汽车制造厂”,并由一汽党委副书记方励挂帅,到湖南考察厂址。后来,孟少农、陈祖涛都曾去湖南选厂址,但未能找到合适的地点。

1960年,中国经济困难日趋严重,内债外债,雪上加霜,二汽再次下马了。

三年自然灾害,使中国人民和中国领导人经历了一场严酷的考验。中国人民没有被困难压倒!没有向外人低头!

1964年底,饶斌在与郭力、孟少农、胡亮、陈祖涛等同志讨论二汽的建厂方案时,一致认为,应该向汽车工业发达国家学习,搞专业化生产。总结一汽建设的成功经验,立足国内先进技术,敢于赶超世界先进水平。并提出依靠自己的智慧,自己的技术力量,自行设计、自力更生建设一个专业化、系列化的现代汽车制造厂,生产1吨至8吨汽车,年产10万辆,将来还可翻一番,远景规划达到20万辆的发展思路和构想。

具体方法是“聚宝”。“聚”全国机械汽车行业之“宝”,用“老厂包建新厂”的办法,进行设计和建设,这个建厂思路得到了国务院领导的肯定。

1966年4月16日,中汽公司发出通知,成立中国汽车工业公司中型载重汽车生产基地(即二汽)建设委员会,饶斌任主任。

饶斌是个勤于思考、勤政务实的人。此时,他肩上的担子可不轻。他不仅要思虑二汽的建设方略,还要四处奔忙,考察选址。

第二汽车制造厂的选址,是在当时要“准备打仗”的战略思想指导下进行的。只有选择偏僻、隐蔽性强的地方才可靠。但一个年产10万辆的汽车制造厂,必须交通便利,有

铁路、公路、水路才行,否则,造汽车的原材料运不进来,造出的汽车也运不出去。

经过多方面的考察、论证,第二汽车制造厂的厂址最终选在鄂西北地区的十堰。

1966年6月6日,一机部向中央报送的《关于中型载重汽车生产基地(第二汽车制造厂)建设方案的报告》中对选址问题的表述是:“我们曾在四川、贵州、湘西、鄂西、陕南地区的20多个县,勘察选择和反复比较,根据小平同志的指示和铁路修建计划,二汽厂址选在鄂西北郧县的十堰到陕西的旬阳一带,第三个五年计划内主要在郧县地区建设。所选地区,长85公里,宽30公里,山最高处海拔一千米左右,位于汉水以南,武当山北缘。东距老河口130多公里,西距安康200多公里,厂房拟建在40多条高差150米左右的山沟中,能很好地隐蔽。即将建设的川豫铁路由此通过,水陆交通比较方便。以上厂址已经国家建委审查同意。”

一切都在紧锣密鼓地进行着。二汽筹备工作分为五个战场:第一战场在长春,那里负责包建,提供人才;第二战场以南京为中心,负责产品设计、试制;第三战场是上海,搞“四新”和包建;第四战场是武汉地区的附配件;第五战场就是建设基地十堰。

饶斌虽是身高一米八几的刚强汉子,但他也是血肉之躯的常人。超强度的工作负荷和艰苦的生活环境,使他瘦多了,苍老多了;可他伟岸的身材依然挺拔,依然笑声朗朗。在均县老营的二汽建设临时基地,他和大家一样吃食堂,睡通铺。

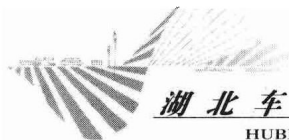
老营虽处荒山野岭,可那儿有一座皇帝的行宫,据说是明朝万历皇帝上武当山朝拜时兴建的。皇帝从山上下来,就在这儿歇脚,和嫔妃们欢娱。行宫分正宫、东宫、西宫,有四个高高的龟驮碑,还有皇帝、皇后吃水的龙井、凤井。当地百姓说,闯王李自成也在这里驻扎过。

老营属武当山风景区,爬上好汉坡,武当山巍巍七十二峰就悠然映入眼帘。映山红漫山开放,美如朝霞;宫门外流水潺潺,小鸟鸣唱;山坡上果木成林,桃李芬芳,似世外桃源。这里的一切,让刚从城市来到大山沟的二汽建设者们感到新鲜,感觉苦中有乐。

1966年10月10日,中共湖北省委作出成立第二汽车制造厂筹备处临时党委的决定,饶斌任临时党委书记。

10月16日上午,二汽临时党委召开第一次会议,饶斌在会上重点讲了三个问题:第一,对建设二汽的认识。争取时间,把内地建设成打不垮、炸不烂的后方基地,这是贯彻毛主席“备战备荒为人民”伟大战略方针的壮举,是关系到国家安危的大事。第二,建设二汽的总方针和总目标。就是要按照毛主席的指示,打破洋框框,向大庆学习,走自己工业发展的道路。第三,用革命化的方法建设二汽。依靠群众,自力更生,艰苦奋斗,勤俭办厂。

1967年2月,一机部批复二汽正式定址十堰。二汽筹备处也从老营搬到了十堰。十堰的乡亲欢欣鼓舞,奔走相告,咱山沟里将飞出金凤凰,十堰要建设中国第二汽车制造



厂！

老营会议后，饶斌为做好工厂设计前的准备工作，把筹备处的同志分成几大摊子，兵分几路，奔赴各条山沟，深入现场进行调查研究。

大家士气十足，像红军当年长征那样，背着行李，挑着铁锅，带着粮食及油盐住进老乡的牛棚、农舍。山沟里的房子不多，四五个人挤在一间破旧的小土房里，屋里除门之外，墙上只有一个小小的窗口，白天都是黑乎乎的。加之老乡长年烧柴火，进屋就有一股柴草烟熏味。

白天，翻山越岭察看地形，丈量土地；晚上，调查了解当地的气候、民风 and 农民生产生活情况。草图，绘了一张又一张；调查报告，修改了一次又一次。十堰的山山岭岭，布满了他们辛勤的脚步；武当汉水，记下了创业者无私无畏的豪迈情怀。

鄂西北山区的冬天格外寒冷，风刮在脸上像刀子一样，夜晚盖两床被子还冷。没有水用，自己动手拉着板车油桶去河里取。紧张时，每人早晨只能用一杯水，半杯刷牙，半杯湿巾洗脸。吃不上蔬菜，就吃盐水泡馍。不分职务高低，大家吃住在一起。他们以苦为乐，心里只有一个信念：为二汽建设，肝脑涂地，不遗余力！

饶斌从心里感激这支能打硬仗的队伍。有这支队伍，他的底气更足，即使遇到再大的困难他都不怕！

十堰是个穷山沟，人烟稀少，交通闭塞。据说当年日本鬼子侵略中国时，进攻鄂西北，打到了老河口都没敢进到这儿来。

寒冬腊月，老乡的屋檐上结着两尺多长的冰凌。城里来的职工，穿着毛衣棉大衣都冻得直磕牙，而老乡们只穿两条单裤，裹着一件空心棉袄，光脚踢踏着鞋，在寒风中缩着脖子瑟瑟发抖。

饶斌看在眼里，心里很不是滋味。他向干部职工一再强调：“老乡的生活很贫苦，我们一定要执行解放军的‘三大纪律，八项注意’，千万不能拿老乡的东西。我们一定要努力建成二汽，让老乡们过上好日子。”

职工们深受教育和启发，决心加快建设好二汽，缩小城乡差别、工农差别，为改善山区人民的生活做出贡献。

文革刚开始时，对十堰的冲击并不大，但还是经常有一些消息通过各种渠道传进山里。某某被揪斗，某某被打倒等等。饶斌顶着空前的压力，殚精竭虑筹划着二汽的未来。

1967年4月1日，十堰大炉子沟锣鼓喧天，彩旗飘扬，“第二汽车制造厂开工典礼大会”的大红横幅格外醒目。在脚手架搭起的主席台上，饶斌主持会议并庄严宣布：“二汽建设破土动工了！”一机部汽车局负责人江泽民同志专程到会致辞祝贺，郧阳军分区、郧阳地区、郧县领导先后发表了热情洋溢的讲话。典礼过后，郧阳地区文工团还表演了精彩的文艺节目。

二汽总算是破土动工了，102系统的施工队伍已达2000余人，他们先后投入了紧张的施工战斗。可造反派对饶斌的批斗也在不断升级，造反派夺了饶斌的“革命”权，让他