

“中国汽车工业之父”饶斌：

# 牵头在十堰山沟里建起汽车城

A8



文化长廊

责任编辑：张梅 编辑：李雅丽  
2020年12月14日 星期一

“对于“中国汽车工业之父”饶斌，十堰人民怀有一份深厚的感情。1964年，饶斌牵头负责在十堰筹建二汽，整整15年时间，他带领二汽人在茫茫荒山之中建起一座汽车城，使二汽、十堰市步入高速发展的快车道。

回顾饶斌的一生，是丰富多彩的，也是令人敬佩的：他是一位青年时代即投身革命的“白面书生”；他是一位指挥千军万马，为中华人民共和国造出“解放”“东风”“红旗”的企业家；他是一位力排众议，让轿车走进寻常百姓之家的改革者……

■记者 何利



“中国汽车工业之父”饶斌。

## 不停“跨界”，“白面书生”与中国汽车结缘

翻看饶斌一生的履历，可以看出他的经历非常丰富：在跟中国汽车工业结缘之前，学医出身的他曾担任过市长、大学校长等诸多职务。

饶斌，原名饶鸿熹，1913年出生于吉林市三道码头附近的白旗屯。祖父饶炳文曾在清朝为官，先后担任山西盐运使和吉林官银号督办。祖父去世后，饶斌随父母移居天津，在南开中学读书期间产生了参加革命的愿望。

1930年冬，饶斌考入“满洲医科大学”，回到东北。一年后，日本发动九一八事变，一群不愿当亡国奴的中国学生流亡到北平（今北京），经与政府磋商，全部转入上海同济大学医学院，饶斌也在其中。入学后，饶斌积极投身抗日救亡运动，1933年加入共青团。同年，他所在的组织遭到破坏，被迫前往青岛投奔兄长。1935年夏，饶斌又回到上海，考入上海医学院。但在当时的形势下，既无法安心读书，又无法轰轰烈烈地革

命。一年后，他得知红军已到达陕北，便像许多热血青年一样，决心去延安参加革命。

抗战期间，饶斌先后担任中共晋西北临时省委秘书长，中共静乐地委宣传部长、地委副书记，中共晋西北八分区地委书记。抗战胜利后，中央选派大批干部挺进东北，饶斌和妻子张矛就在其中。

回到东北后，饶斌先后担任中共抚顺地委、市委书记，中共吉林市委书记，哈尔滨市市长，松江省人民政府副主席，中共松江省委副书记等职务。

饶斌跟汽车结缘的机遇来自于中国要建设汽车厂。1950年初，我国和苏联签订《中苏友好互助同盟条约》，当时商谈的援助项目包括建设一个年产3万辆的中型卡车制造厂。当年中央人民政府重工业部成立汽车筹备组，任命郭力为组长。1952年，重工业部任命郭力为第一汽车制造厂厂长。

郭力上任之后，要求在地方请人做厂

长，而自己让贤，这就是著名的“厂长请厂长”。郭力认为建设一汽需要地方政府的支援，调一位熟悉东北情况的干部当厂长，能够加快工程进度。因此，他向中央提出派一名熟悉东北情况、水平更高、能力更强的同志来当厂长。当时，饶斌是东北财经学院的院长，但他很羡慕那些在基层实实在在干事业的人，于是申请去一汽工作。

饶斌的任命过程在《中国汽车报》《长春日报》中有这么一段描述：“当时，政治局讨论一汽厂长任命时，毛主席询问过饶斌的情况：‘他是不是在哈尔滨市当过市长的那个白面书生？’列席会议的机部副部长段君毅回答是，毛主席就问：‘他厉害吗？’在得到肯定的回答后，毛主席点点头。”

任命通过，饶斌人生的第一次转折在这里。1952年，饶斌受命领导我国第一汽车制造厂的建设。

## 半路出家 推动中国汽车工业发展

虽是半路出家，但饶斌领导一汽仅用3年时间就在长春市南郊的一片荒野上建起一座汽车城。1956年10月15日，举办了隆重的建厂祝捷大会。建成后的一汽，占地面积1.5平方公里，安装各种设备7552台(套)，铁路专用线27.9公里，道路17.2万平方米，总投资5.94亿元，全部建筑和安装工程鉴定为“良”。

当汽车从装配线试装下线时，汽车用什么命名？这个问题立即送到中央政治局议定。中央领导确定叫“解放”牌，并请毛主席题写车名。毛主席挥毫写下“解放”字样，工厂立即做出模具铸成后，镶在车头。

1958年5月，一汽试制出第一辆“东风”牌轿车，5月21日将样车送到中南海。毛主席高兴地说：“我终于坐上了中国人自己造的小汽车。”消息传到一汽，广大职工受到很大鼓舞。事后饶斌等厂领导讨论，真正要解决中央领导乘坐国产小汽车问题，还必须集中力量研制高级轿车。厂里有关部门不分昼夜、争分夺秒地工作，第一辆“红旗”高级轿车于同年7月份试制出来。

1959年国庆，新一批“红旗”高级轿车“露脸”了，其中6辆车参加游行，两辆车作为阅兵车参加了阅兵式活动。此后，“红旗”轿车不断改进，解决技术难题，产品水平不断提高。饶斌说：“红旗轿车试制成功，为一汽争光，这是一件很了不起的事。”

经过“东风”与“红旗”轿车的试制，饶斌觉得一个工厂需要研究产品的机构。经工厂请求，1957年设在北京市的汽车拖拉机研究所的所有人员与设备迁到长春。1958年底，全所人员458人、固定资产3155万元正式移交一汽，这就是长春汽车研究所的前身，从此一汽有了自己的科研机构。

## 组建二汽，采取“全国聚宝”的方式调用优势力量

39岁到47岁是人生的黄金期，饶斌把美好的年华献给了一汽。1959年底，中央决定调饶斌任第一机械工业部副部长兼汽车局局长。饶斌从1952年筹建一汽，到1960年离开一汽，整整工作了8个年头。在这8年里，一汽初步形成一个以载货汽车为主的现代化汽车制造和科研基地。

中国是一个大国，但只有一个汽车制造厂，这与大国的地位极不相符，也不利于社会主义建设。1964年，二汽建设被提上了日程。中央经过酝酿，决定由饶斌负责筹建二汽。

当年11月下旬，饶斌到北京报到，全力投入筹办工作中。一汽是前苏联帮助设计并派专家帮助完成建设的，而饶斌的决心是，把二汽建设成为我国自己设计、自己建设的现代化汽车制造厂。

厂址选定十堰后，饶斌把专业厂的同志组成几个大片，分赴各个山沟调查研究，做好工厂设计前的准备工作。饶斌白天看地

形，丈量土地；晚上调查、了解人民生活情况，还要绘出草图，写出调查报告。冬季，鄂西北山区很冷，冷风吹进屋，盖两床被子还冷。屋里很少生炉子，更没有暖气，有时发些木炭取暖。职工穿着棉衣棉裤还觉得冷，而老乡们往往下身是两条单裤、一双布鞋，没有袜子。尽管如此，广大干部职工还是以饱满的热情投入到二汽的建设中。

二汽筹办之初，除一机部、汽车工业公司指派的人外，只有饶斌算是二汽的人了。因此，他经常夹个棕色大皮包，到处奔波，找同志研究创建二汽的问题，当时人们戏称他为“皮包公司”。

当时，建设二汽必须走中国自己的道路，因为有了建设一汽的经验，饶斌制定“全国聚宝”的方式，调用一汽等有关工厂的骨干力量承包、建设二汽，并以采用国产设备为主、适当引进部分国外先进设备的思路建设二汽，这个建厂思路得到国务院领导的肯定。

## 挺过苦难，在十堰奋战十余载

二汽的建设过程困难重重，饶斌个人也经历了很多苦难，受到过一些不公正的对待。但是，他有一种强烈的责任感，要肩负起发展民族汽车工业的使命，想尽一切办法解决工作中的问题。

饶斌个人的问题得到国家领导人的关注，毛主席视察湖北工作时说：“康世恩、饶斌都是有专长的人，如果没有什么大问题，应该让他们出来工作。”被调离的饶斌又回到二汽的建设工地。

1969年9月23日，第一辆东风EQ140载重车在二汽试制成功。同年12月30日，第一辆三吨半军用越野车也在二汽试制出来。

1977年10月6日，中央决定将饶斌调回北京任一机部副部长、党组成员，但饶斌希望继续留在二汽，因此他申请再干两年。当时，二汽另一位主要领导黄正夏

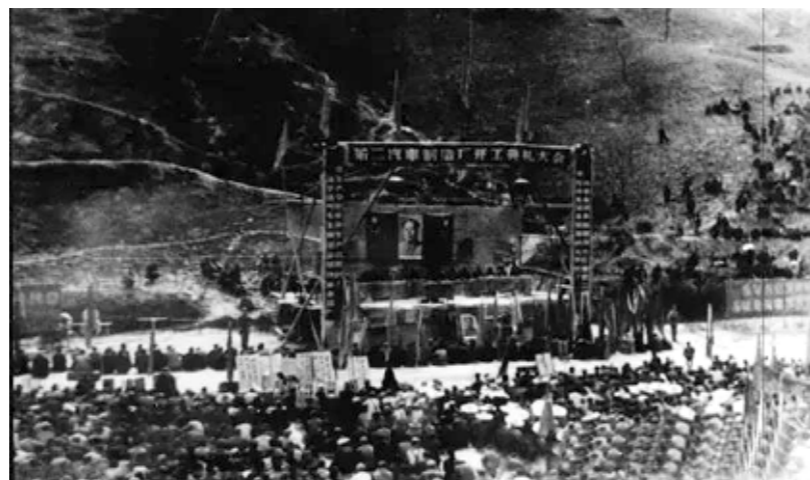
向李先念副主席、谷牧副总理汇报：“中央10月6日要求饶斌回到一机部工作，但并没有提到免去原职，我们从十堰二汽革命和生产建设需要出发，希望明确饶斌仍兼任十堰二汽党委书记原职。”最后，饶斌又如愿回到二汽，他决定建设民用载重汽车生产基地。很快，这个“早出车、出好车”的愿望就在十堰的土地上实现，结束了我国载重汽车长期严重短缺的局面。

1979年，为二汽奋斗15年的饶斌回到北京，任第一机械部部长兼汽车总局局长。他大力推动我国机械工业扩大服务领域，提高产品质量，创新产品品种，提高经济效益，使机械工业在国民经济调整中克服了重重困难，走上新的发展道路。

1987年8月29日，饶斌在上海逝世，享年74岁。



饶斌参与二汽建设。



二汽开工典礼大会。



当年的荒山经过几十年建设，发展成为现代化的汽车城。

A9



文化长廊

责任编辑：张梅 编辑：李雅丽  
2020年12月14日 星期一