

# 几载同窗，半生筑梦 ——清华人与二汽的生命史诗

○王红珊



王杰学长（左）夫妇

国务院政府特殊津贴专家、东风公司原副总产品设计师、东风公司技术中心原车型部副部长、研究员级高级工程师王杰，因病于2024年5月18日在湖北十堰市逝世，享年82岁。

王杰，1942年8月20日出生于河北省武清县，1966年毕业于清华大学汽车系。王杰是新中国汽车工业的建设者，他将自己的毕生精力和全部智慧奉献给了自己钟爱的汽车事业。曾获得第二汽车制造厂车架厂“先进工作者”、第二汽车制造厂技术中心“先进工作者”、东风公司“先进工作者标兵”、十堰市劳动模范、湖北省“优秀科技工作者”“东风杰出人才奖”“车城建设功臣”等多项荣誉称号。

四月的清华园，春风又拂过百年古木。站在114周年校庆的时光坐标上回望，14年前老父亲王杰奔赴清华百年校庆

的身影依然鲜活如昨。

那时他步履矫健，眼中盛满光芒，还未开口，笑意先爬上眉梢。那些关于校庆的鲜活见闻，在他口中徐徐展开，如同一幅绚丽的画卷。

如今，父亲已离开近一年了，我无数次幻想：若时光能够倒流，我要推着轮椅上清隽消瘦的他重走熟悉的校园小径，让他与阔别多年的同窗再次相聚，重温往昔的美好岁月。

## 八年同窗

老父亲曾带我拜访他在北京的同学——和善儒雅的李汉忠伯伯。李伯伯在清华从事臭氧研究工作。在他家中，我品尝过热气腾腾的饺子；在校园餐厅，他热情地款待过我。李伯伯曾感慨地对我说：

“我和你父亲可不是一般的同学，我们是八年同窗啊！”简短话语中饱含浓厚情谊。

1960年，老父亲考入清华。按照当时的六年学制，本应在1966年毕业，但那场特殊的历史浪潮让他们的学业被迫中断。直到1967年末，他们才完成毕业分配，1968年初才踏上离校的征程。让他们的同窗时光整整延长到八年。

2011年，老父亲为参加清华百年校庆来到北京。我下班后赶到宾馆与他会合。那时，他和来自全国各地的同学一起住在离学校不远的招待所里。老父亲住的房间

很朴素，面积不过十几平方米，两张单人床，一张木质写字台，上面摆放着一台电视，几张木椅随意散放，仿佛又回到了大学宿舍的时光。

我正和父亲聊天，一阵敲门声打破了宁静。一位头发灰白的伯伯推门而入，他的目光专注地盯着手中的一叠纸，声音既认真又带着几分兴奋：“王杰，咱们明天的安排是……”说到一半，他抬头看见了我，微微一愣，但很快又接着向父亲详细交代这几日的行程。那模样，就像学生时代组织活动时，班长一间间宿舍通知大家的场景。岁月只是染白了他的头发，但从未改变他心中那份炽热的情怀。

“欲买桂花同载酒，终不似，少年游。”尽管时光飞逝，但这些学子们用母校传授的知识，在各自的岗位上已经奋斗了近半生，如今带着耀眼的成绩归来，此刻重逢，回忆起曾经立下的誓言和相互倾诉的理想，该是多么感慨万千。

## 支援三线

与如今毕业分配时更多考虑生涯发展、工资待遇等因素不同，老父亲那一代人，用一生践行着“到祖国最需要的地方去”的誓言。

他在当时的“汽车与拖拉机”专业（如今的车辆与运载学院），年级共五个班，155人，他属于汽64班。毕业后，同学们大多被分配到了三线或边远地区的工厂基层单位。父亲和他的30位同学，来到了湖北省十堰市第二汽车厂。

那时的十堰不过是深山中的一座偏远小镇。1964年，国家在中西部13个省、自治区开展了一场以“战备”为指导思想的大规模国防、科技、工业和交通基建的大三线建设。十堰因承载着第二汽车制造厂的建设任务迎来发展契机。

1966年，在武当山下，二汽筹建会召开；1967年4月1日，第二汽车制造厂在十堰炉子沟举行了开工典礼。将近八万人的



清华大学汽车系 1966 届毕业 50 周年返校留影

建设大军，从祖国各地条件相对优越的地区、院校，义无反顾地奔赴这片荒凉落后的鄂西大山，拉开了十堰建设的壮丽序幕。

1968年初，老父亲和同学们来到二汽报到。当时，基地尚在规划，他们只能先到二汽驻京办事处。接着又前往长春一汽、上海、武汉等地实习。

父亲去了长春一汽。据他和同学钮炬叔叔回忆，实习主要是接受工人阶级“再教育”，一周6天泡在车间干活。但这种高强度的现场劳动也让他们熟练掌握了各种操作技能和生产工艺，并与基层工人结下了深厚的情谊。虽然他们来自城市，但大多家庭困苦，早已习惯了生活的艰辛，这些高强度的劳动并没有让他们退缩。

### 初抵十堰

1970年，老父亲和几名同学终于辗转来到十堰，开始参与二汽的工厂设计和工艺设计工作，这一路充满坎坷。从长春乘车到北京，再到武昌，接着从武汉坐车到丹江口，下了火车后又换乘卡车，在尘土飞扬的盘山土路上颠簸三个多小时才抵达目的地。尽管出发前已经做好了心理准备，但眼前的艰苦还是超出了他们的想象。

那时的十堰，被称为“九山、半水、半分田”，意思是说，要垒起整整十道堰才能开出地。全市仅有一个杂货铺、一个铁匠铺、一个剃头铺，街道全是土路，汽车驶过，尘土飞扬；雨天一到，泥泞难行。当地老乡靠种植红薯、苞谷为生，住着用干打垒土墙围成的黑暗草屋，墙上开个小洞用于通风，很多人一辈子都没走出过大山，更别说见过汽车了。

在这样的条件下，建设一座现代化的

汽车厂，恍如天方夜谭。而他们各自被分配去的二汽的各专业厂：总装厂、发动机厂、车桥厂、车架厂……很多还停留在图纸阶段。

几处活动板房和芦席棚就是员工宿舍和基地。大多数厂房不通公路，汽车走着走着就开入了河道的涉水路面，扁担和手推车是最常用的运输工具，跋山涉水是每天日常。

但父亲和其他建设者们就在这一无所有的土地上开启了建造现代化汽车厂的伟大征程。他们带着积极乐观的态度、吃苦耐劳的精神，以及从城市带来的先进观念和在学校、实践中学到的先进技术，为这座藏在大山中的城市注入了源源不断的活力。

### 奋斗青春

1972年，砖瓦楼房陆续盖起来。但按工龄排队的分房政策轮不到父亲他们，他们仍旧挤在芦席棚或地下室。1975年，我即将出生了，父亲才在毕业近10年后实习期满转正，但工资依旧很低，生活的艰难可想而知。

工作条件一样一言难尽。干打垒的厂房围墙，用进口设备包装箱搭建的办公室，下雨天漏雨，刮风天透风；夏天热得一身汗，冬天手脚长满冻疮。技术档案资料几乎没有，一切技术文件和图纸都靠双手绘制。

但即便如此，也没有一个人选择退缩。因为他们心中都有一个伟大而淳朴的信念：一定要把我国第二个产量更大、设备更新的汽车工业基地建成，为中国汽车工业发展和三线建设贡献自己的全部力量。

1971年2月，国家首次向二汽下达全年生产1200~2000辆车的计划。3月，襄渝

铁路开通，运输条件大大改善；

7月，开始小批量试产两吨半越野车；

8月，出车45辆。

1974年末，两吨半车形成小批量生产能力。

1975年7月，第一个基本车型EQ240两吨半越野车生产线胜利建成。

1978年7月，东风五吨载重车生产阵地建成，具备年产10万辆汽车的生产能力，技术水平在全国遥遥领先。

二汽能以超乎寻常的速度发展，离不开来自全国各地支援建设的技术工人，更离不开这群兢兢业业的技术骨干。

### 涅槃重生

80年代初，由于国家经济调整，二汽的建设尚未完成，建设资金出现巨大缺口，一度被列入“停缓建”单位。

关键时刻，二汽领导提出了“自筹资金、量入为出、续建二汽”的改革方案，才让汽车产量逐年提高。企业综合实力连续多年跻身全国工业企业500强前列，还进行了第二次创业，开辟襄樊第二基地，建成技术中心、汽车学院、教育中心，为二汽的持续发展奠定了坚实基础。

此时，父亲和他的同学们已经成为二



王杰学长（右2）和同事们在车间工作

汽各基层部门的领导或技术系统的中坚力量，在工艺、产品、工装等领域的基层一线发光发热。随着时间推移，新老干部迭代，他们逐步走上领导岗位。2人走上总厂领导层，13人在总厂各职能处室任领导，8人被调到二汽技术中心或分厂产品科成为技术领军人物，5人在专业厂任领导。

也是从那时起，二汽与清华建立了紧密联系。汽车系的教授来到二汽，在工厂授课介绍汽车技术的最新发展。随着十堰和北京开通直达列车，越来越多的清华学子来到二汽实习，并在毕业后选择留在这里，为二汽的发展注入新的活力。

90年代初，二汽更名为东风汽车公司，并开始向外开拓业务，先后在武汉、上海等地通过合资形式引进国外技术，合作生产轿车和汽车重要零部件。

此时，父亲的同学中，有7人因项目扩展调离十堰，2人因个人工作调动离开，1人因病不幸离世。其余21人依然扎根十堰，为东风汽车公司的发展默默奉献。他们中有20人被提升为副处级以上干部，12人晋升为研究员级高级工程师，东风公司的多项技术成果和发展成就中凝聚着他们的心血与才华。

### 山河记忆

新旧世纪之交，老父亲和同学们先后退休。那时他们身体还算健康，还能时常相聚，一起回忆在十堰奋斗大半辈子的点点滴滴。

无数次，父亲带我走在十堰的街道上，看着鳞次栉比的高楼，望着万家灯火的璀璨，他总是激动地夸赞这座城市的飞跃发展。

我知道，在他心中，一定又浮现出当年初到这里时，那交织着激情与失望的复杂心情，想起了在一片空白中燃起斗志、开始勾勒的建设蓝图。这里的一砖一瓦、一石一木，都承载着他们的记忆，凝聚着他们数十年如一日的精心雕琢。

如今的十堰，新的公路如一条条巨龙蜿蜒伸展，四通八达的道路被冠以“北京路”“上海路”“重庆路”等名称。这绝不是简单的跟风和时尚，而是为了永远纪念这座城市的诞生，纪念那些来自五湖四海的建设者们。他们用汗水浇灌这片土地，让它从荒芜走向繁荣。

妈妈曾无数次说要和父亲一条一条走这些新路，好好认识和熟悉这座他们为之奋斗一生的城市中的新动脉。

尚未成行，那些熟悉的身影却一个个离去。

王益林叔叔走了；  
赵均叔叔走了；  
战权理叔叔离开了；  
钮炬叔叔也走了；  
2024年，我的父亲也永远离开了我。  
也许还有我叫不出名字的叔叔伯伯也先后离开了这个世界……

他们是将终生奉献给三线建设的前辈，他们在清华接受了特殊的“八年教育”。他们始终秉持着“自强不息、厚德



1996年，王杰（前排右3）返校参加毕业30周年活动与同学合影

载物”的精神，将严谨勤奋、求实创新的学风贯穿于工作和生活的每一个角落。

114周年校庆已过，水木清华的月色依旧温柔。我常常想，天上的叔叔伯伯们此刻是否正结伴遨游，是否也看到了如今校庆的盛况？他们是否还会回忆起曾经“指点江山”的青春岁月，是否依然在关注鄂西北版图上这颗正冉冉升起的城市之星？

向父亲和他的同学们致敬！

向所有兢兢业业致力于中国基础工业建设的前辈们致敬！

向为了十堰市的发展呕心沥血、奋斗终身的一代技术工作者致敬！

他们的精神如同璀璨星辰，永远照亮我们前行的道路；他们的故事将永远铭刻在历史的丰碑上，激励着一代又一代人奋勇向前。

## 附录：清华大学汽车系 1966 届分配入二汽的 31 名同学名单

（按姓氏拼音排序）

班 骁	程鸿余	黄敬达	贺季怀	黄文标	高凤莲	郭浦琼	贾恒达	金品高	李斗南
李道荣	李国伟	李文昌	孟繁德	马恒南	钮 炬	任秀英	沈邦俊	沈 晖	沈宁吾
宋延光	王 杰	王伟民	王益林	王植槐	王宗玉	夏 玲	赵国平	赵 均	战权理
张 毅									