

2月，毛主席和中央领导同志接见了我们全国学联代表。

1956年夏，我调入新成立的自动控制系学习。

我毕业后留校担任校团委副书记，“文革”一开始即被打倒，成为“蒋南翔黑帮”，受到残酷斗争。1967年在“干部亮相”中因公开反对蒯大富的倒行逆施，被打成“反革命”。1970年下放江西鲤鱼洲劳动，1972年回到北京。1972年“解放”后，被刘冰同志派到清华大学绵阳分校任党常委、政工组长，1975年底回清华，筹建计算中心，担任清华大学计算中心首任支部书记。

1978年我44岁，开始自学计算机，以主要精力从事计算机普及工作，并开创了对大学非计算机专业计算机教育的研究，担任全国高校计算机基础教育研究会

长。在中央电视台向全国讲授过BASIC，FORTRAN，COBOL，PASCAL，QBASIC，C，Visual Basic等7种计算机语言。编著了许多计算机教材，累计发行6000多万册，其中《BASIC语言》和《C程序设计》的发行量都超过1200万册，创造了世界纪录，被评为“有突出贡献专家”。

其实我的业务水平并不比别人高，我只是做了别人没有做或不屑做的事而已。许多人说我是“计算机领域中的平民作家”。近年来，我以自己成长的经历，以“怎样走向成功之路”为题向大学生讲怎样做人怎样做事，应邀到全国各地大学做了近300场报告，听众超过20万人，反响强烈，可以说，我现在还在坚持“双肩挑”。

在纪念入学60周年之际，回顾当年，感触良多，时代变迁，友情难忘。让我们珍惜过去，面向未来。

五十年的筑梦情怀

○李景星（1962 土建）

1957年，我从沈阳考入红色工程师摇篮——水木清华土建系。1963年，怀着祖国的需要就是我的志愿、为祖国健康工作五十年的青春理想，离开了清华，至今整整五十年，也是我与同学范令惠结为夫妻同舟共济金婚之年。我时常心潮澎湃，久久难以平静，油然而忆起走过的五十年岁月。

参加建造“全球最大”的水泥船——古田号

1963年毕业，我被分配在建工部建

筑材料科学研究所水泥所混凝土室。1970年10月，中央科研单位“拆庙搬神”下放到江西省九江市建材工业部水泥船试验厂工作。时任国务院副总理的李先念同志对发展我国水利运输采用“水泥造船”——代钢代木的指示下达后，全国兴起了大造水泥船的高潮。用水泥造船对于当时的造船业是一个新课题，于是当时主管水运的交通部常务副部长马耀骥同志就向国家建委建材组请求支持技术人员。于是，在1972年初“批林批孔”的时代，我被抽调到交通部水工局参加“水泥造船”工作。



2012年4月28日，李景星学长同夫人范令惠摄于清华园

一直到“文革”结束，我在从事水泥造船的五年时间里，经历了一段难忘的岁月。

五年时间里，在当时“抓革命，促生产”的方针下，为发展我国航运事业，贫穷的国度没有足够的钢材、木材造船，就采用水泥造船。我们走遍了祖国大江南北，山山水水，在全国调查研究，先后在北京、上海、天津、无锡、揭阳等地分别召开了交通水运工作会议，其中无锡会议我主持制定了“水泥船制造工艺及质量检验标准”（部标试行），揭阳会议通过了于1973年3月22日在马尾下水的3000吨钢丝网水泥货轮、至今号称是世界上最大的水泥船“古田号”。至今已40年整，该船于去年在马尾船厂在作为教育用船后已开始拆除。同时，江南水乡到处可见大大小小的水泥农用船，在农村江河湖泊中穿行，为我国当时农业生产起到很大作用。这也是建设有中国特色社会主义的一篇乐章，叫插曲也行。

十一届三中全会后，1979年9月被派参加联合国工业发展组织（UNIDO）活动，分别在土耳其、利比亚、澳大利亚、泰国等地四次在会上发言中，都把中国水泥造船作介绍，引起各国学者特别是发展中国家的极大兴趣。在泰国亚洲工学院（AIT）院刊上重点介绍了中国水泥造船的文章。

承包伊拉克卡尔巴拉水泥厂

在党的十一届三中全会制定的改革开放政策指引下，我国对外交流正在兴起，承建国外工程项目和派出工程技术劳务人员不断增加。1983年，中国建材对外经济技术合作公司承接了伊拉克卡尔巴拉水泥厂的生产管理工作，先后从全国40个单位抽调科研、设计、生产和管理人员约2000人，从1984年到1990年9月海湾战争撤出全部工作人员。我时任建材部技术情报标准研究所副所长，被抽调任命作为第一任总经理带队完成生产调试工作。到庆祝赴伊援建20周年，出版《世纪颂歌——卡尔巴拉岁月》，详细记述了那段历史。当时的《中国建材报》评论写道：“20多年过去了，我们今天为什么还要拂去历史的尘埃，追溯那一段岁月的痕迹？因为这一段历史在我国建材工业的发展中是一个难以忘却的篇章，是一段至今依然有着明显影响力的故事，是我们建材人涉艰历险、饱受磨难，自强不息地为祖国，为国家建材工业的发展而奋斗的一个典型缩影——我们永远记住他们！”

澳门中行大厦中标

1987年，随着国家改革开放的进一

步拓展，为了和国外尽快接轨，走出去引进技术和外资，建材工业部在香港、澳门地区设立窗口单位，成立了中成建材国际有限公司，时任中国建材及设备进出口总公司总经理助理和国家建材工业展览馆馆长的我，被任命到港澳地区主持窗口单位工作。经过一年多的努力，1989年参加澳门中国银行大厦内外墙体石材供应和安装竞标，以广东揭阳中国红为主的国产石材中标，把当时港澳和国外许多竞投者“击败”。20年的时间证明国产石材技术是过关的，至今在澳门仍是一景。

在吸引先进技术和资金方面，最为成功的例子是山东省省长姜春云在香港招商，我们同中石化（美国）、中国包装总公司联合投资600万美元，选用德国技术在山东临沂建立了我国第一个塑料编织袋厂，为我国水泥出口选用编织袋包装打下了良好基础。

走向太平洋岛国汤加

1992年我们又经香港地区“再走出去”，走向南太平洋岛国。我以晋富集团高级顾问名义到尚未建交的汤加王国，指导承建当时汤加机场酒店楼，同当时汤加王国国王四世及王室成员建立了友谊。到1998年两国正式建交和在汤加发展经济合作，直到今天已超过20年，同汤加四世、五世、六世三代国王及王室成员都建立了良好的友谊。去年四世国王女儿来华访问，我们又相聚畅谈。特别值得一提的是，2006年4月温总理到斐济出席中国—太平洋岛国经济发展合作论坛，我们晋富集团汤加和斐济团队参加了会议筹备工作。贸促会俞晓松会长也派人与晋富集团

合作组织南太展会，并为晋富集团在南太的工作亲自题词以示关怀和支持。

参加香港地区建设

1993年离香港回归日越来越近了，港英当局在建香港机场等项目上同中方产生“尖锐对抗”，我被再次调到香港地区，主持隆天国际工程有限公司（北京建隆建筑工程联合公司）任董事总经理，并联合国内中建一局、上海七建、山东建总、广东四建及广东公路等单位，取得香港港英政府认可的四个C牌（最高总承建商资质），参加香港机场建设小组工作，开始参加香港建筑承包商投标工作，先后在建筑署、土木工程署的多项工程中中标。

1994年11月29日，以中国北京建隆建筑工程联合公司总经理名义，我代表中国民航在香港参加了第10届世界机场建设国际会议，并在大会上作了“中国机场的建设与发展”主题发言。实践证明，中国道路、中国速度让世人惊叹。

随着香港回到祖国怀抱的步伐加快，两岸同胞的交流也逐渐增加。1994年春天，我们企业同香港清华同学会合作，邀请台湾新竹清华大学校方领导和北京清华大学王大中校长到港参加活动，至今已过去近二十年，仍回忆起那段相聚的难忘时光。从那时起，我到过台湾几十次，每次到新竹清华大学都像到了自己的校园一样，因为我们同根、同祖，更有同一校训。

新世纪携新技术参加祖国大建设

“走出去，引进来”，经过改革开放三十多年来不断提升，“再走出去”已具备一定的先进管理经验和发展设施；“再

□ 我与清华

引进来”已着眼世界的一流技术和设备。例如本世纪初，我们同台湾新亚建设开发有限公司合作，这家公司于1967年成立，建过台湾四座核电站，并在中东及东南亚有过大型项目并拥有美国和日本土木建筑经验，是台湾第一家民营上市的。我们合作在香港成立了新亚建设开发股份有限公司，本人被任命为董事会主席，于2002年同中建一局合作参加了北京地铁5号线的建设。同时先后参加北京康乐宫、上海

嘉汇广场等工程总承包。另外，曾任公司副总经理的吴之昕高级工程师成为鸟巢工程建设的甲方代表，直接参与2008年奥运工程的建设。每当我们进入鸟巢工地时，心中都久久不能平静。古老的国度，几代人前赴后继，为装点江山而奋斗终生。

仅以此文纪念我从清华土建系毕业半个世纪，在建设美丽中国的“筑梦”中所尽菲薄之力，感念我的母校和老师培育之恩。

我是清华人

○陈继森（1959电机）

我于1954年考取清华电机系，学号为541091。入学时编入发九四班（发电厂电力网及其系统专业），后因学校成立新专业，改编为发九三班。在校期间，历任政治课代表、团支部副书记、班主任等社会工作职务。

1954年夏，宝成铁路客运只开通成

都到绵阳段。我从重庆乘火车到四川绵阳，下车后，改乘汽车到陕西宝鸡，真是蜀道之难难于上青天，历三天才到宝鸡。途中车多人多，晚上住宿难找，天气闷热，只得露宿路边，吃尽了苦头。到宝鸡后，逢水灾，土坯筑成的旅社泡在水中，没法安眠。到北京火车站是早晨，濛濛细雨，颇有凉意。

一出站台，见到许多标有显著校名的校车，还有接待人员在附近热情迎候，但都是新建院校的车子。我仔细搜索，在一个角落里找到一辆大卡车，车上插着一幅三角形的小旗子，上书清华大学字样，且见一位披着雨衣的中年人蹲在车旁，经询问，确是清华的校车，他便是司机。等候些时，无人再来，偌大的车身只载我一人直驶清华园，被安排在三院暂住。

一系列的迎新活动，证实了



2011年4月，母校百年校庆期间，陈继森学长（中）与家人在二校门前合影