

毛泽东与中国民族汽车工业

1949年3月，中共中央由河北省平山县西柏坡向北平（今北京）迁移。载乘毛泽东驶入北平，并在西苑机场对中国人民解放军进行检阅的是一辆从国民党军队手中缴获的美式军用吉普车。

新中国成立以前，毛泽东并没有专用轿车。延安时期，著名爱国华侨领袖陈嘉庚先生出于对中国共产党人的爱戴和敬仰，专程将两辆“福特”牌轿车送给党中央。有关部门在研究如何使用这两辆车时，大多数人都主张给毛泽东配一辆，毛泽东知道后立即表示坚决反对。后来，一辆配给了指挥作战的朱老总，另一辆则由年岁较大的林伯渠、谢觉哉、董必武、吴玉章、徐特立等“五老”使用。当然，由于当时延安仅有这两辆轿车，因此，偶尔也会被毛泽东或其他中央领导人紧急调用。

毛泽东拥有专车是在新中国成立后。进入北平时，他乘坐美式吉普车检阅部队的照片被斯大林看到，斯大林马上批示有关部门，将当时苏联制造的最先进的“吉斯”牌高级轿车赠送给中国领导人。这是一辆黑色防弹“吉斯”，1950年毛泽东访问苏联期间曾经坐过，回国后，斯大林便把它送给了毛泽东。1971年9月，毛泽东南巡抵达北京丰台后，正是这辆“吉斯”载着他一路平安地回到万寿路住所。而真正实现中国自己生产汽车，一直是萦绕毛泽东心中的愿想。

“我们也要有这样的大工厂”

中国不能造汽车的历史，一直持续到新中国成立。刚刚从苦难的旧中国走过来的人们深深体会到，没有现代工业的国家是永远不可能强大的。建立自己的工业体系，是中国人寻求了一个多世纪的梦想，也成为了这个刚刚取得政权的政党的首要任务。1949年，新中国成立伊始，党和政府就已开始考虑在旧社会的一片工业废墟上建立新中国自己的汽车工业。中央人民政府成立了重工业部，年底就开始酝酿建立汽车工业。

1949年，共和国开国大典的礼炮声响过不久，56岁的毛泽东乘坐专列抵达莫斯科。此行的目的，既是为了中苏结盟，同时也是为新中国的经济建设争取外援。面对几近崩溃的民族工业，毛泽东曾感慨地说：现在我们能造什么？能造桌子椅子，能造茶碗茶壶，能种粮食，还能磨成面粉，还能造纸，但是，一辆汽车、一架飞机、一辆坦克、一辆拖拉机都不能造。

12月的冬日，刚刚抵达莫斯科的毛泽东便参观了斯大林汽车厂。当看到一辆接一辆的汽车驶下装配线时，他对随行人员说：“我们也要有这样的大工厂。”1950年1-2月，毛泽东、周恩来在与苏联政府商谈援华建设项目时，将“建设汽车制造厂”的设想纳入了苏联援华“156项工程”之中，大大加快了中国汽车工业的发展进程。后来，中央政府将汽车制造厂的兴建列为发展国民经济第一个五年计划中的一个重点项目。

1950年3月3日，毛泽东回到沈阳，在东北局的高级干部会议上，讲到了他的访苏观感：



“我们参观了苏联一些地方，使我特别感兴趣的是他们的建设历史。他们现在的工厂有很大规模，我们看到这些工厂，好像小孩子看到了大人一样，因为我们的工业水平很低。……他们现在的许多大工厂在十月革命时很小或者还没有。汽车工厂、飞机工厂在十月革命时只能搞修理，和我们现在差不多，不能造汽车，不能造飞机。……而现在一个工厂一年能造出几万台汽车。这一历史告诉我们一些什么呢？这就是说，我们现在可以从极小的修理汽车、修理飞机的工厂、发展到制造汽车、制造飞机的大工厂。”

苏联的建设历史，引起了毛泽东浓厚的兴趣，他下决心要发展中国的民族汽车工业。

1950年3月初，重工业部下成立了汽车工业筹备组，着手筹建我国的汽车工业。1950年8月，重工业部被撤销，第一机械工业部（简称“一机部”）接管汽车工业。当时，苏联最高领导人也十分重视援建汽车项目，重大问题都亲自过问。苏方按3年建成安排工作，并希望中方集中力量使建厂进度与苏方计划一致。

1953年5月，一机部党组报告中共中央，详细说明苏方的建议和第一汽车制造厂筹备情况：“按我部现有力量，四年完成犹有困难，三年完成更无把握，但不按苏方三年进度进行，亦有若干需要考虑之处。”这里“需要考虑之处”是指进口设备积压和专家延聘等一系列问题。报告很快提到政治局会议上讨论，一机部副部长段君毅列席了会议。会上，毛泽东、刘少奇、周恩来、朱德、邓小平等一致支持3年建成汽车厂。6月9日，毛泽东亲自签发了我国工业发展史上具有重要意义文件《中共中央关于力争三年建设长春汽车厂的指示》。6月下旬，周恩来向毛泽东报告了第一汽车制造厂即将破土动工的喜讯。毛泽东听了非常高兴，欣然提笔，在一张8开的宣纸上，写下了11个遒劲有力的大字——“第一汽车制造厂奠基纪念”。而中央的指示也促成了举全国之力支援一汽建设的局面，大大加快了建厂进度。

1953年7月15日，长春市郊的一片荒芜土地上，镌刻着毛泽东题字的汉白玉基石，被6名年轻的共产党员徐徐地抬放在了基座上，第一汽车制造厂宣告诞生。经过不懈奋战，1956年7月14日，第一批汽车试制成功。一汽建设者按照中央的指示，以3年时间建成了中国有史以来第一个汽车厂，成为中国工业建设史上的里程碑，从此结束了中国不能生产汽车的历史。就在这一年，毛泽东高兴地宣布：“自盘古开天辟地以来，我们不晓得造飞机、造汽车，现在开始能造了。”

“什么时候我们开会能坐上自己生产的小轿车就好了”

一汽是一个年产3万辆载货汽车的大厂，由谁来执掌，自然引起了毛泽东的高度关注。这其中还有一段佳话：1950年，毛泽东访苏回国时，途经哈尔滨，听取了当时哈尔滨市市长饶斌的工作汇报，留下了一定的印象。这一年，中央政治局在讨论一汽厂长饶斌的任命时，毛泽东问：饶斌就是在哈尔滨当过市长的那个白面书生吗？当时列席会议的一机部副部长段君毅回答说“是”。毛泽东又问：他厉害吗？看来，毛泽东对这个白面书生能否以足够的魄力率领千军万马进行这



项工程建设还有些顾虑。但熟悉饶斌的同志都回答:还可以。任命也就顺利通过了。

饶斌的确不负重托。用3年时间建成一汽,在20世纪50年代是一件很了不起的成就,即使是在当时的国际汽车界也并不多见。就此,饶斌作为中共八大代表在大会上作了专题发言,使全国上下为之振奋。

一汽作为国家“一五”重点建设工程,从毛泽东和斯大林会晤确定此项目,到毛泽东亲自为新车命名为“解放”,一直受到党中央和毛泽东的高度重视。关于“解放”牌载重汽车的命名,还有两种说法,一种说法是:由段君毅将讨论和征集的若干名称向毛泽东作了汇报,毛泽东给汽车起了个名字叫“解放”;另一种说法是:段君毅在列席政治局会议时提到这件事,朱老总说,我们的部队叫解放军,汽车也叫“解放”吧,毛泽东表示赞同,确定新车就叫“解放”牌。无论何种说法,都可以确定最先生产的国产汽车是由毛泽东亲自命名的。尔后,便以毛泽东为《解放日报》题写的“解放”二字的手写体,刻写到了汽车车头的第一套模具上。

第一辆国产汽车的下线,是当时中国工业化的一个缩影。从前连铁钉都要进口的中国,第一次拥有了自己的汽车工业。也正是在这年的9月15日,中共八大在政协礼堂开幕,毛泽东在会上致开幕词,他表示,希望有一天能坐上国产的轿车。

此前,在1956年4月的中共中央政治局扩大会议讨论《论十大关系》时,毛泽东就提到过汽车工业,还说:“什么时候我们开会能坐上自己生产的小轿车来就好了。”1957年5月,一汽设计处接到了时任一机部部长黄敬下达的关于加紧试制小轿车的任务,并取“东风压倒西风”之意,定其名为“东风”牌。

1958年2月13日,汽车城春寒料峭。从苏联回国不久的毛泽东来一汽视察工作,在肯定工人们制造出“解放”牌汽车后,他对陪同的饶斌说:“什么时候能坐上我们自己生产的小轿车呀?”这是毛泽东第三次提到希望坐上自己生产的小轿车,这句话给试制工人带来了一股更加强劲的动力。

4月,一汽全厂动员,组建了突击队,经过23天的日夜苦战,第一辆国产轿车终于诞生了。而此时距毛泽东视察才仅仅3个月时间。闻此,毛泽东兴奋不已,并于1958年5月21日下午,专门检阅了由铁道部派专用车厢从长春接运至北京的轿车。他绕着轿车看了又看,询问了轿车的生产情况和技术性能,以及护送轿车的技术人员和司机的姓名,最后还兴致勃勃地和在场的林伯渠一起坐上“东风”轿车,绕着怀仁堂行驶了两周。下车时,毛泽东满面笑容如春风般和煦,他说:“坐上我们自己制造的小汽车了!”《人民日报》很快发表了这个场景的照片,令多少中国人欢欣鼓舞,备感骄傲。

一汽的工人们更是群情激奋,积极性高涨。8月1日,新中国第一辆“红旗”牌高级轿车又诞生了。不久,他们将精心设计和创造的新型“红旗”牌高级轿车献给毛泽东。1972年,毛泽东还坐上了他们生产的“红旗”防弹车。



1958年10月1日，国庆阅兵仪式庄重井然。在缓缓行进的队伍中，毛泽东看到了第一汽车制造厂送至北京接受检阅的多种汽车——“红旗”牌轿车、“解放”牌载重车、翻斗车、农用车、洒水车……当它们一一驶过时，毛泽东露出了欣慰的笑容。

“附件厂能够制造小汽车，很好，谢谢你们”

同样在受阅队伍中的，还有北京汽车制造厂生产的汽车——3辆“北京”牌高级轿车为前导，几十辆“井冈山”小轿车紧随其后，浩浩荡荡地驶过了天安门，接受了毛泽东的检阅。

这一年，“让毛主席坐上自己生产的小轿车”可是不少省份加紧试制生产的口号。

在北京市委的大力支持下，北京第一汽车附件厂经过反复论证，于1958年5月开始了小轿车的试制工作。作为一个汽车附件厂，尽管并不具备生产汽车的基本条件，但全厂职工自力更生、艰苦奋斗，仅用了40天的时间就试制成功了北京历史上的第一辆国产“井冈山”牌小轿车。彭真市长十分赞赏这部国产轿车，他还兴致勃勃地乘坐它到长安街和天安门亲自试验车子的性能。

当时，彭真市长还传达了一个特大喜讯——中共中央政治局正在中南海开会，毛泽东和其他领导也很想看看这部车子。报喜的轿车很快开进了中南海。政治局临时中断了会议，刘少奇、朱德、周恩来、邓小平等中央领导都来观看这辆国产轿车。这可是北京历史上的第一辆国产轿车，领导们边看边问，兴致极高。朱德还亲自乘坐绕驶中南海一周，一下车便连声说好。

在随同前来报喜的北京第一汽车附件厂厂长李锐的急切盼望中，车子开到毛泽东办公的地方。下午3时许，毛泽东身着便装来到了现场。他对这辆“井冈山”牌小汽车很感兴趣，不时地同其他领导交流感受，并认真倾听李锐的解说。最后，毛泽东握着李锐的手说：“附件厂能够制造小汽车，很好，谢谢你们！”

毛泽东的这份关怀与牵念还在延续着。这年11月12日出版的《经济消息》第34期刊载的《长春汽车厂发动群众的好经验》送到毛泽东手中后，受到了他的重视。这篇消息报道了长春汽车厂在充分发动群众大闹技术革命的运动中，提出明年10月1日实现年产15万辆汽车的跃进方案。在大搞技术革命的运动中，工人不仅参加行政管理，而且全面地参加设计和技术管理，并对生产工作和技术工作的规章制度实行改革。毛泽东对厂里的这些做法很感兴趣，在11月18日专门批示把它印发到在武昌举行的中共中央政治局扩大会议上，将题目改为《长春汽车厂发动群众大闹技术革命的好经验》，并肯定道：“要实行技术革命，就应当这样做。”

“将来我们还要有第二汽车厂、第三汽车厂，生产更多的汽车”

在世界汽车史上整整落伍了近半个世纪的中国民族汽车工业开始崛起了。在以毛泽东为首的中国共产党第一代领导人的领导下，中国人民正式进入了振兴中



华的新的时期。汽车工业作为国民经济发展的支柱，成为毛泽东关注的领域。

在毛泽东与斯大林的会晤中，斯大林曾友好地建议：“你们那么大个国家，只建一个汽车厂不行，最少也得搞两个，况且汽车工业是精密机械制造业，可以带动其他很多工业项目的发展。”

“你说得太对了！我们先建一汽，紧接着就考虑建设第二汽车制造厂。”毛泽东习惯性地挥起他那宽大的右手，慨然答道。

在苏联的援助下，第一汽车制造厂应运而生。期间，由于美国悍然发动了侵朝战争，严重威胁中国的领土安全。1953年初，毛泽东亲自敦促国务院速召专家思谋献策，提出“要加快建设第二汽车制造厂”，并于4月24日批准在中南腹地选址筹建。1956年，毛泽东在参观机械工业汇报展览时说：“我们一个省顶欧洲一个国，将来我们还要有第二汽车厂、第三汽车厂，生产更多的汽车；将来我们的汽车也要出口。”但是由于种种原因，二汽上马之举却未能实施。

星转斗移，毛泽东并未淡忘兴建二汽的构想。一晃12年过去了，期间1958年虽又上马一次，但终受客观条件的影响，不得不再次搁置。1964年，当共和国刚刚摆脱饥饿困厄的一个晚上，毛泽东又想起了斯大林的那番建议，情不自禁地自言自语道：建设第二汽车制造厂，是时候了。

鉴于当时国民经济的发展和国防建设的需要，在毛泽东关于“三线建设要抓紧”批示的指引下，1965年12月21日，党中央、国务院决定成立第二汽车制造厂筹备处，调饶斌等5人组成领导小组。随后，各项筹备工作开始紧张有序地进行。1966年底，厂址、建设规模、指导思想、建厂方针等总体方案便已初步确定。

1969年1月9日，经国务院批准，二汽建设指挥部在十堰宣布成立。9月，全国各路建设大军纷纷汇聚十堰。经过几万建设大军6年多的艰苦拼搏，1975年7月1日，在建党54周年的喜庆日子，第一个基本车型——两吨半越野车正式诞生了。经国务院批准，第二汽车制造厂生产的汽车被命名为“东风”牌。长春之后，华夏大地再次矗立起了一座现代车城。在毛泽东的宏伟构想和眷眷关怀之下，中国民族汽车工业驶入了一个崭新的时代。

