



四十一年在长春一汽

长春 50年届 林水俊 7

我们已给日本人预留了一块住地，这个详细过程就不讲了。我们派人到日本去学怎么设计高速跑道，同时，上海市工程设计院有位工程师，名叫崔健球，他原来就参加过一汽扩建试验场工作，他也帮着我们审查日本铺道公司设计的高速跑道。

图纸确定后开始施工。下一步怎么办？我们也不知道该请谁来做，就跟基建处商量，请来北京计划建筑设计院，他们跟日本铺道公司有联系，也派人到铺道公司学过。北京计划建筑设计院帮我们设计总图纸，而高速跑道的设计图纸，最终由我们和上海设计院确定。

项目前期一直是我牵头，施工找谁？我建议让外面的单位干。海南有个福建施工单位，能保质保量。他们先做试验场边跑道，质量还挺好。刚做完，管施工的基建处又不用他们，要自己施工。我反对这样做。我说，这样不行，保证不了质量。我们宁可多花点钱，让外单位做。他们不保证质量，我们可以罚他，一汽基建部门不保证质量，我们罚谁？但一汽厂领导认为资金不外流，结果让基建部门施工，质量一塌糊涂。几次返工重修，到1993年底我退休时，还没全部完成。

一汽试验场

这样从1983年到1993年，我们找地10年，施工10年。一汽建试验场，全国第一个先干，我们的资料还被其他企业拿去学习。一直到1993年，返工再修，又返工，质量最差，完成得最晚。

日本汽车研究所一位副所长跟我关系不错，提供过很多资料给我。他曾问我，什么时候到一汽参观参观？我就推托自己已退休，不再管事，不知道具体情况。因为实在没办法让他们来看。

海南试验场

一汽建成的第一个试验场在海南。海南试验场从1978年开始，先做可靠性试验跑道，那时还叫试验站。文革期间，老汽研因离得太远，管不了，1972年一机部便交给旗下广州电器研究所代管。

广州电器研究所主要做电器，这一管就管了11年，搞了好几

个电器试验室、电器楼什么的。因此，海南试验站里电器所占了多半。

到1983年时，中汽公司就跟一机部提出，汽车要发展，海南试验站再让电器所管不合适，应交给汽车部门管。一机部同意让汽研所（当时老汽研已与一汽设计处合并为一汽汽研所）派人到广州跟电器所谈判。派谁去？汽研所当时管试验的是我。我就和詹同震、杨时平作为一汽汽研所和中汽公司的代表，去跟电器所谈判。

中汽公司担心我们三人比较年轻，对海南不熟悉，又找了赵尔承同去。赵是最初建海南站时的老站长，当时是重庆研究所副所长，70岁左右，已退休，中汽公司请他当顾问。

11年来，电器所在海南试验站建了很多房子。试验站无偿划拨给电器所管，现在要回来，你中有我，我中有你，这些

房子怎么处理就成为难题。

我们和赵尔承意见统一，意思是无偿给你，你也无偿给我。具体怎么分？最多把几间房子给他们，其他全部留给我们，试验站归我们管。

但电器所不干，他们非要划线，各分各的。划线主要问题在主楼，主楼是木石建筑，是最好的房子，代表海南站样板，到海南站的人基本都住在那里。我们连谈两次，1982年、1983年各谈一次。回来后向上汇报，再去谈，双方各提出一个方案，都谈不到一起，最后不欢而散。

他们的想法也简单，这11年来国家没拨过钱给海南站，都是拨给电器所的，电器所用自己的钱来建海南站，现在海南站要拿回去，就得把钱赔给他们。我们当然不同意赔。

谈到1983年四五月，一机部下死命令，从计划司、技术司派出两个代表。那边是机电局，这边是中汽公司，再加上技术司和计划司一起谈判，一定要谈出结果来。汽研所还找来陈全当顾问。陈是海南铁矿第一任矿长，两年后调回北京，又调往长春，对海南情况比较了解。

谈来谈去还是谈不拢。我就跟其他几人商量怎么办？海

南站一位工程师对我讲，现在主要问题是主楼，站里面建有电器试验室楼，要把电器楼跟主楼划开，怎么划都划不清。

最后没办法，我们让步：主楼给电器所，电器试验室楼给我们，相当于把试验场分成了两半。电气所占驻海南站，电器试验没多少活可干，没有汽车试验其实挺亏本。主要是机械部机电局局长想电器所在海南有个落脚地，所以不想放弃。

1983年5月1日双方签字，我跟电器所所长做交接。海南试验站归汽研所管后，我当试验站站长。试验站没钱，汽研所拨来几万块钱，作为一年运营费用。

这时赵尔承说，他对海南站挺有感情，想把这里好好管。汽研所就聘请赵尔承当党委书记兼副站长。我要管一汽试验室，不可能长期住在海南。于是就跟汽研所讲好，半年在海南，半年在长春。这就苦了赵尔承，他一直守在那里。

1983年底，耿昭杰（时任一汽厂长）到海南，对管理提出一些问题，然后派来赖国平。赖也是印尼归侨，比我大两岁，原来在一汽搞电机，到长春市当过一段时间的公务员，又回到一汽。他担任海南站第一副站长，赵尔承是书记，我是站长。



中华学校一年级偕司徒林 刘国诸先生合影