

亲历



两航起义 亲历记



编著◎胡飞霞

口述人◎胡理昌

王章琦

何祖锐

周礼忠

戚少俊

李继白

等

首次披露六十多年鲜为人知的幕后故事

支持和配合两航起义的任务，
主要交给香港地下党完成。

——罗青长



西苑出版社
WESTVIEW PUBLISHING HOUSE



两航起义 | 亲历记

编 著◎胡飞霞

口述人◎胡理昌 何祖锐 戚少俊
王章铸 周礼忠 李继白 等



西苑出版社
XIYUAN PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

两航起义亲历记/胡飞霞编著. —北京: 西苑出版社, 2011.12

ISBN 978-7-5151-0140-8

I. ①两… II. ①胡… III. ①国民党统治区—民用航空—史料—1949 IV. K266.56

中国版本图书馆CIP数据核字 (2011) 第256811号

两航起义亲历记

作 者 胡飞霞
责任编辑 刘小晖 欧阳云
出版发行 西苑出版社
通讯地址 北京市海淀区阜石路15号 邮政编码: 100143
电 话: 010-88637169
传 真: 010-88637287
网 址: www.xycbs.com E-mail: lxh7@sina.com
印 刷 北京中印联印务有限公司
经 销 全国新华书店
开 本 710毫米×1000毫米 1/16
字 数 160千字
印 张 14.5
版 次 2012年1月第1版
印 次 2012年1月第1次印刷
书 号 ISBN 978-7-5151-0140-8
定 价 28.00元

(凡西苑版图书如有缺漏页、残破等质量问题, 本社邮购部负责调换)

版权所有 翻印必究

[写在前面的话]

为了那些不该被遗忘的人们

我父亲于1948年入党，同年12月接受上海地下党陆海空委员会航空界负责人佟子君“团结组织宣传教育群众，以待时机与敌斗争，准备早日回归祖国”的任务南撤香港，与何祖锐、姚敏潜伏于两航机务人员中。开始担任党小组长，后担任中航地下党基层支部书记，始终在香港地下党华南分局书记陈能兴的秘密领导下，执行中央军委和上海市军事管制委员会空军部的策反计划，在与香港市委地下党欧阳维的单线联系中秘密策反宣传做策动起义的工作。1949年7月、8月间中航基层地下党组织将工作的重点全面转向两航起义的支持与配合。

父亲1950年9月回祖国大陆后在军委民航局华北办事处从事党的工作。1954年至1956年到越南培训外国航空机务人员，获越南总理颁发的中国专家证书和一级勋章。1958年在首都机场负责全国专业航空飞机地勤的领导工作。1966年担任十二飞行大队机务中队长。1968年在哈尔滨市黑龙江省（民航）局机务科科长。在“文革”中受迫害，调出民航。1979年平反，回民航任黑龙江省局顾问及黑龙江省政协委员。曾获民航总局颁发的三十年先进工作者称号、哈尔滨市先进工作者、劳模等。

父亲于1987年7月去世。临终前告诉我，书柜内有许多历史资料，都是重要的证明材料，不要乱动。还说，“我一生中最大的遗憾是还有许多工作没有做完”。

我是一名教师，长期从事小学数学的教学、科研和课外辅导工作。父

亲去世后我在家庭中承担起了赡养母亲，照顾家人的重任。由于家事和工作的压力，加之文字水平有限，我虽然不曾忘记父亲的遗嘱，却一直没有着手整理父亲的遗物。

对于两航起义，国家文件早已概述为“一九四九年十一月九日，中国航空公司、中央航空公司（简称两航）二千五百余名爱国员工在香港宣布起义，十二架飞机离港北飞回归。与此同时，留港起义员工同美、蒋和港英当局开展了护产斗争，将大批航空器材、设备、油料抢运回内地”。并评价为“具有重大意义的爱国举动”，充分肯定了历史功绩。（见《〈国务院办公厅转发中国民用航空局、中华人民共和国劳动人事部、中华人民共和国财政部关于提高“两航”起义中有特殊贡献人员退休费问题的请求的通知〉国务院办公厅文件国办发〔1983〕95号》）但是，长期以来，社会上甚至民航内部，对于“两航”史实尤其是基层党组织和群众在起义中护产和航材设备回归中发挥的作用提到不多。

去年初，中国民航华东区管理局党办的徐海萍，为了拍《两航起义始末》的电视片，用近一年的时间打听到我的电话，向我征集有关资料。她说：“找中航基层党支部与工会支持配合两航起义的有关材料，实在太难了。……难道你不打算把你了解到的有关情况写点东西出来吗？”后来，民航博物馆的束文涛等人利用公休日的时间来到哈尔滨我父亲生前居住的黑龙江省局民航宿舍，寻找我父亲留下的遗物，同时说出了他们的难处：“我们只知道一句概括的话‘中航基层党组织和港九民航工会积极配合和支持’，但怎样支持与配合的具体材料我们一无所有，有关纠察与护产的材料也没有。”

于是，我决心翻阅整理家中尚存的父亲的遗物，以期完成父亲的遗愿，并帮助有关的文史工作。

我父亲留下的文字资料虽经多年轶散，仍有相当数量，其中包括：工作文稿、工作日记、信件、报刊资料等等。这些资料具体记载、反映了两航起义前、起义中及起义后，中航地下党基层支部及其团结的起义人员的工作和斗争。体现了罗青长指出的：思想动员，党的组织领导起着主导作

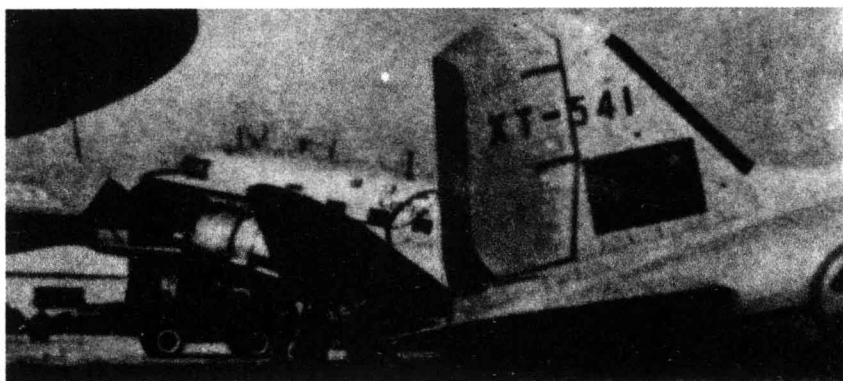
用，也体现了华东、华南、香港地下党组织在起义中的配合。

现在我将这些当事人的手稿，信件、工作日志、报刊、访问稿、相片等，依起义进程的时间顺序编排整理成册，公之于众。以期展现两航起义在历史上留下的真实的、坚实的足迹；以期使广大读者全面、完整、具体地了解两航起义基层的真实面目，也期望以此告慰父亲及其同侪的在天之灵，告慰那些曾经在基层为两航起义默默奉献的人们，也为后人留下爱国主义教育的题材。

胡飞霞

2010年7月

目 录



第一章 档案里的空白

一、历史的空白	2
二、究竟谁是敌人？哪里是安全土？	5
三、抗日烽火：“中飞社”的诞生	14
四、为了光明，不惜生命：接受党的任务前往香港	18
五、“大行动”要来了：迁港后“中飞社”骨干们的早期准备	19
六、在香港时的血汗见证	21
七、寻觅香港启德机场匿名信的由来	23
八、匿名信的巨大作用	25
九、匿名信的威力：两航基层中的早期宣传	35
十、为了素不相识的战友	38
十一、意外发现与巧合	41
十二、“我们的策略”：策反的三个方案	44



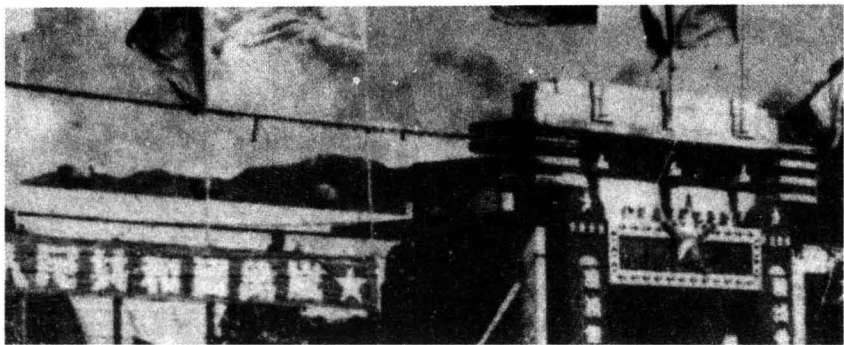
第二章 两航起义的中坚力量

一、“打预防针”：共同行动	50
二、港九民航职工总会的筹建	51
三、组织工会的目的就是为了起义	59
四、“三个方案”的作用	61
五、起义前后	64
六、党的外围组织	69
七、与蒋介石周旋：刘敬宜几度惊险	70
八、1949年11月8日、9日北飞准备	81
九、最难的是将飞机留在机场	84
十、“价值数千万美金”的航材准备	87
十一、“用命来抵押”：鲜为人知的细节	88
十二、甩掉特务	91
十三、起义时间比原定计划提前	93
十四、惊险环生：起义前夜的启德机场	94
十五、制造技术故障，保护余下的飞机	100
十六、口袋里的英文通知书	102
十七、不放过蛛丝马迹：黑夜中的守护	104



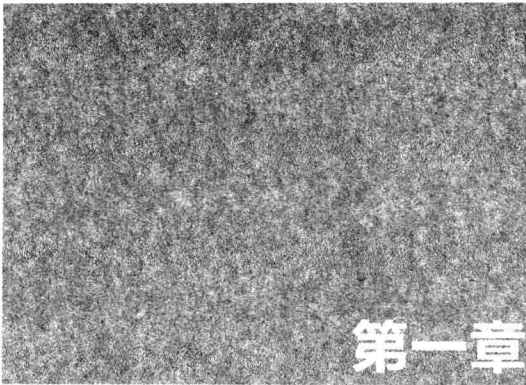
第三章 “北飞”前后，“由下促上”；护产复员，为国舍命

一、“一场人才的争夺战”：《航职会刊》指航向	110
二、“你们光荣”：《活报》的作用	115
三、香港《文汇报》可见“由下至上”	118
四、“北飞”前后的护产较量	123
五、步步惊心：中航澳门起义护产与复员	139
六、步步惊心的复员回归行动	143
七、随时准备舍身：护产内运航海纪实	146
八、身带氰化钾，回归祖国，已尽全力	154
九、按军委批准的“上海计划办”	160
十、迎接解放，在上海的护产工作	163
十一、亲历者的回忆	165



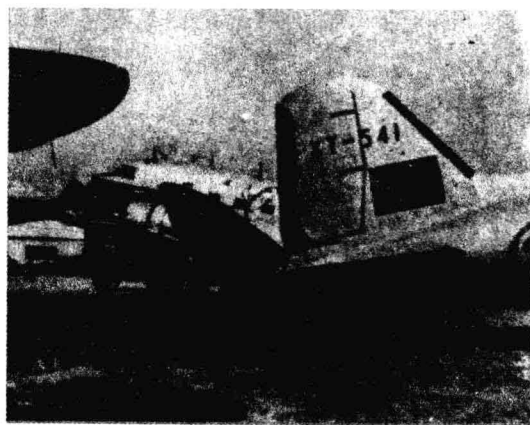
第四章 尘封历史的档案

一、一封具有重要内涵的信	178
二、上海地下党史志中的证明	183
三、“北飞”前的筹备工作	186
四、1949年9月~12月4日香港媒体有关“两航起义”报道汇编 ...	191
后 记.....	196
附录一.....	198
附录二.....	202



第一章

档案里的空白



一、历史的空白

从香港回到天津的 1951 年至 1957 年，我们一家在天津市居住，先是襄阳道后迁伦敦里，伦敦里后又改名为成都道鹏程里。在 1949 年天津解放前，伦敦里是天津英租界区中有名的妓院区，那里的房子都是三层的小洋楼，里面安有抽水马桶（当时有这种卫生条件的可不多），更重要的是在当时那里是天津市房价最便宜的地段。那时，王乃天伯伯是华北军委民航局的负责人，刚刚成立的民航局还很穷，他几经周折，费了九牛二虎之力，才找到了安顿两航人员家属的居住地，这就是天津解放后最早的民航宿舍。

那时我的父亲在华北军委民航局保卫处任保卫股股长，后又到秘书处工作。他不常回家，所以每次他回家的时候我总是高兴得睡不着觉。我清



胡理昌

楚地记得那晚一觉醒来时看见的情景。屋子的顶棚上垂下一根电线，与往日不同的是原来电线下端光秃秃的灯泡现在被围上了一个用旧报纸自制的灯罩，为的是写东西时聚光增加亮度和不影响孩子们的休息。灯下紧靠床边摆放着我家唯一的一张多用方桌，桌下边塞进两个没有涂漆的白条长木凳。爸爸伏在桌上写东西，妈妈爱怜地依在他的身后站着，两手轻轻地搭在爸爸的肩膀上看着他填写的表格，暗淡的灯光把两人的影子映在墙壁上老大老

大的。突然听到妈妈轻声地说：“在香港时，你为两航起义做了那么多工作，怎么不写啊？”只见爸爸抬起双眼柔情而为难地看着妈妈，眼中布满的可怕的红丝比在香港时轻多了，开始露出了粉红色的白眼球，回答：“自己做的工作不要自己说。何况香港那边的工作都是保密的，老欧、邓志南、陈燕贻他们还都在与港英当局和国民党当局斗争呢！支部做的工作组织上是清楚的。”



胡理昌和妻子洪国卿、女儿胡飞霞

当时的父亲只有31岁，他平日里沉默寡言，但内心充满了对党的无限忠诚和用不完的工作热忱。现在依我看，那时他在政治方面还是太幼稚，没有想到“组织”是由人组成，组织中的人是在不断地更新换代的，老的下来年轻的上来，几代人之后要看的是当时留下来的文字依据啊。正是当年的“保密”和“不争名利”，再加上他正直老实的人品与不张扬的性格，一句谦虚的“没做什么”将解放前夕香港启德机场极为活跃的地下党组织的许多历史事实掩藏了起来，使港九民航工会支持配合两航起义的具体事实无法为人所知。

现在我才理解父亲1986年手术后对我说的话：“我一生最大的遗憾是还有许多许多的工作没有做完……”记得他说这话时面颊红红的，可想而知他内心一定非常着急。后来有一次我在与李继白叔叔谈话中得知：“……你爸爸1986年离开北京之前到我这里来过。他对我说刚建国时只顾把全部精力投入建设中去了，没有拿出精力来理清思路把东西写下来，后来想写时已经晚了。”

在我幼年的记忆中魏应鹏和陈燕贻两家人与我家走动很多，因为在香

港机务人员中除了姚敏和何祖锐是早期的地下党小组成员外，就要算魏应鹏和陈燕贻等早期的地下党支部成员了，他们开始都在港九民航工会宣教部工作，后来又都是起义基层行动核心小组成员。他们总说：“脑袋别在裤腰带上，也不能说……”由于他们严守机密的组织原则，和过早去世的原因，给后人留下了遗憾。当年香港启德机场中航基层地下党组织的早期工作，和地勤机务人员配合两航起义的具体细节，如今成了我父亲档案中的历史空白，就像黑龙江省民航局有关人员说的那样：“有关两航起义的事情你爸爸的档案里什么都没有写。”

随着时间的推移，我经历得越多体会也就越深，更加理解父母一生的坎坷和艰辛。“文革”中父母心里虽苦但从不在儿女们面前表露出来，在那非常时期他们总是默默地承受着。“要相信组织相信党”成了教育我们的座右铭。

1967年因工作变动我们一家来到了寒冷的大东北，父亲在哈尔滨黑龙江省民航局任机务科科长，远离了两航的同仁。说心里话的人没有了，他变得更为孤独郁闷。我这个从小被称为孝顺的女儿，现在却十分后悔当时没能在身边倾听他们诉说心里话，排解他们内心的痛苦。更为遗憾的是，母亲临终前，我因工作的原因没能守护在她身边，见她最后一面。为此我常常在梦中与父母相聚，醒后只有自责。

我常常听到有人议论：“两航起义只是靠上层个别人做两个总经理的工作就能一举成功的吗？六十多年来一直没有一篇反映基层群众情况的文章。没有地勤人员飞机能起飞吗？老胡在基层工作中是负责抓‘总的’，他没有把中航起义时的情况写下来，人就走了……”

听后我感到了一种压力，下决心整理父亲的遗物，把当时基层人员为起义成功而做的具体工作告知后人，留作宝贵纪念，也算是给民航总局党委一个迟到的汇报。

二、究竟谁是敌人？哪里是安全土？

我于2009年8月回到父母生前在哈尔滨市的居住地黑龙江省民航局宿舍，整理父亲留下的遗物：照片、信件、日记、工作记录、历史资料与报刊杂物等，发现了一篇题名为《究竟谁是敌人？哪里是安全土？》的手写稿。从题目中我体会到一个真正的共产党员不隐瞒反对“文革”期间极“左”思潮的观点；我看到在那无序的乱世里民航内部曾出现过的歧视和排斥两航人员的现象，不管他们有多爱国，有多高的技术，都是靠边站。原因是某个领导说了一句不负责任的话：“两航人员中没有一个人，要在三年内全部换光。”于是那些刚毕业走出校门，不知深浅的某些人与政治上的投机分子进一步发挥，“私设公堂非法拷问与拷打、甚至企图破坏香港地下党的组织”，大搞“逼、供、信”，歪曲历史事实、制造事端。他们用公款到全国各地四处诱供，把“逼、供、信”中得到的虚假罪名强加于人，剥夺人权，将人监禁起来。他们不择手段地将忠诚于党的无辜者骗出民航、轰出民航，甚至草菅人命逼出命案，而后竟然说是“畏罪自杀”来推卸责任。我还看到，那个年代里站在个人名利立场上的“人物”以“没有汇报”和“不知道”为借口否认别人的成绩，甚至把基层党组织和群众的功绩揽在个人身上，突出个人的不公平做法。

事隔多年才把这份材料《究竟谁是敌人？哪里是安全土？》公之于众，但对后人仍有一定启迪与教育意义。

我的父亲15岁时毕业于有名的“宁波一中”（高中），考入杭州中央飞机制造厂当一名学徒，他善良、淳朴、老实、聪明、正直，是个有头脑的进步青年。他平日里沉默寡言，干得多说得少，总结工作时从来都是“检查或自我批评”，对上级领导的汇报总是：“我没做什么”。他不爱张扬、工作认真，为人宽厚、严于律己，在群众中威信极高。他不善于把自己的想法与情感用口头表达出来，就像王乃天伯伯说的那样：“茶壶里煮

饺子，心里有数倒不出来”。

从他的手稿中，我可以了解到中航基层地下党组织对两航起义人员基本素质的分析和早期工作的指导思想。在抗日战争期间，有不少地勤机务人员抱有“航空救国的远大目标”，“驼峰”飞行大队使用的与日军对峙的美式飞机就是他们总装制造和维修的，他们是抗日空战的坚强后盾和无名英雄，可是却受到美国人的歧视，待遇低下，生活无法保证，因此对国民党政府不满。手稿中还提到了“中飞业余社”，还赞扬了重视技术人才、爱护机械人员的那些有能力的管理人员，歌颂了率领中央杭州飞机制造厂工人将机械设备运离日寇轰炸区，从杭州转运至汉口的中国管理人员。我知道了该厂兵分三路迁至昆明、成都、衡阳，最终汇集到中缅边境雷允，在山与山之间，在中国航空工人手中诞生了兴通飞机制造厂。这个为抗日立下汗马功劳的“中国第一个”飞机制造厂只存在了8年，最终还是没能逃出日寇的追杀，毁于日军地毯式的狂轰滥炸中，全厂职工对日本侵略者恨之入骨。在斯汉章、叶树森、楼阅榑、汪企远、孟其珍、魏应鹏、吴敬诚、胡理昌、金超、戚少俊、严维桢、钱荣生、梁志民、王锡彤、陈阿华、徐文良、潘志诚、狄企成、陈庚良、陆麟才、陈念桐、吕宝材、冯忠杰、牟保乾、黄国铨、祁延煦等等许多要求进步的青年中，有的人纷纷加入到抗日的募捐、义演、宣传行列中。到了香港后，他们之中不仅有中航和央航的技术骨干，担任着各个级别的行政领班工作，而且有不少人还是港九民航工会的第一届执监委成员，在地下党的领导下积极支持配合，参与了“起义具体行动的工作”。

正像楼阅榑叔叔给我父亲的一封信（此信已捐赠北京民航博物馆）中写到的那样：中飞业余社与两航起义无关吗？是什么力量使我们走到一起来的？……

关于此事，父亲在《究竟谁是敌人？哪里是安全土？》中是这样写的：

一、杭州中央飞机制造厂

二次大战中，日军孤注一掷，将侵略魔爪伸向太平洋。又企图从缅甸战场打入我云南大后方。抗战初期杭州中央飞机制造厂撤出东南前线辗转迁到瑞丽江畔，改为兴通飞机制造厂，初见规模的中央飞机制造厂，终于成了抗日时期，日本敌机轰炸中的牺牲品，化为乌有。

该厂是中国政府航空委员会与美国寇提斯瑞特公司合办的，原设在杭州笕桥，1934年6月开始动工兴建土木工程，9月底完工，10月初开始投入生产，该厂全名为杭州中央飞机制造厂。中美合同规定技术、行政管理权全部归美方负责，中方派监理一人设监理处驻厂办监督。合同对美方是有利的，利用中国廉价劳动力和原材料生产飞机，按美方的产品与销售价卖给中国政府，从而获取最大的利润与本国利益，促美国的经济、富美国国民。该厂开始时有美国行政技术管理职员10人，中国技术管理职员11人。最原始员工只有54人，我是学徒工，是该厂的最早成员之一。

当时航空工业是中国刚刚起步的高科技，尖端的新兴工业。为了让工人们尽快地掌握技术，要求所有工人先给美国空军修理10架霍克（Hawk）H-II、H-IV型驱逐机，从维修的实践中边学边摸索，技术人员帮助职工增进感性知识。随后进一步提高工人的技术，让大家装配10架新的H-H-IV型飞机，20架弗力特（Fleet）教练机，20架全金属率力克（Shnik）单翼攻击机。从维修摸索和零件装配的摸索，整体装配的训练之后，又发展到训练工人，制造60架蒙布的双翼道格拉斯（Douglas）侦察机，从维修到制造这期间，工人们只用了6个月功夫，就掌握了不少的技术。这时职工已增至百余人，之后又分总装配、部件装配、构件装配、零部件制造、零部件下料，分五批制造了25架全金属的诺斯罗普（Northrop）下单翼轻轰炸机。正当我们全力以赴开始批量制造29架全金属单翼伏尔提（Vultee）V-II型轰