



国防大学 2 071 0228 6

# 文史资料选辑

合订本

第 39 卷

中国文史出版社

# 目 录

## 两航起义

两航起义的前前后后…………… 张胜航( 1 )

### 斗法纪实

——两航财产争夺案始末…………… 刘敬宜( 23 )

引子——起因——双包案的产权问题——假买

卖，真介入——双方战略——陈、魏输了

刘敬宜传奇…………… 华莱士·布朗( 37 )

## 耄年自述

### 我是沙场过客

——北伐战争回忆之二…………… 李汉魂( 44 )

武昌围城与奉命援赣之际的小闹剧——吴佩孚的

“秋波”，孙传芳的“梦幻”——偏师倘许下浔阳

——南浔线上铁戈横，驼峰孤山血凝碧——马回

岭强敌就歼，“联军”“空城计”幻灭——赣战中

一笔陈账——四军回师武汉，人民锡予荣宠

投考军校的回忆…………… 谢冰莹( 71 )

一个惊人的招生广告——报名——一点感想——

## 六十年前的往事——当兵的回忆

### 人物述林

- 我的父亲徐谦…………… 徐 英(79)
- 怀念竺可桢校长…………… 马国均(89)
- 我所认识的张季鸾、胡政之两先生…………… 李侠文(103)
- 我记忆中的父亲…………… 韩素音(118)

### 洋行史话

#### 英商太古洋行在华南的业务活动与莫氏家族

- …………… 莫应湛(125)

太古洋行的组织轮廓——创立时期(1867年—  
1900年——发展和全盛时期(1901年—1941  
年)——第二次世界大战和战后时期(1941年  
以后)——莫氏家族的变化

### 侨居琐记

- 旅美杂忆…………… 谢英明(174)

早年的旅美华侨——三藩市唐人街——芝加哥唐  
人街——关于华侨社团——留美学生种种

### 艺坛谈往

- 我随尚和玉先生学戏…………… 郑星垣(199)

拜师——尚先生谈戏——尚先生的几出戏

## 荷里活寻梦录

——银坛生涯漫忆…………… 关文清(213)

往荷里活去——“到纽约去找经理吧!”——选角办事处——早期的美国电影事业——寄食“唐人街”——在大酒店切马铃薯——结识一个画家——迁入了艺术之家——“将进酒，杯莫停”——初做“临记”——碰上了施素德美——电影学院的生活——“助导、演员和厨子!”——《蠢侦探》下落不明——不当演员，聊当作家——用平常的文字，写平常的事情——大导演葛莱夫的作风——黄柳霜与黄宗霭——“声声归去莫多留!”——重游荷里活——千面人主演《吴先生》——与美国移民局斗法

## 两航起义

# 两航起义的前前后后

张 胜 航

两航起义是建国之初震惊中外的一件大事。本文作者张胜航是原中央航空公司高级职员，曾亲自参与其事。中国航空公司总经理刘敬宜、中央航空公司总经理陈卓林定居香港后作者与他们多有往来，掌握了大量的第一手材料。这里忆述的是当年起义的经过以及其后错综复杂的护产斗争。

中国航空公司与中央航空公司是原属国民党交通部的两大航空公司。1949年11月9日在刘敬宜、陈卓林两总经理的率领下驾机北飞，成为国民党驻港机构起义的先声。“两航”起义切断了国民党西南地区的空中补给线，加速了全国解放的进程。“两航”起义后在香港还留下了大批的飞机与器材、房产、资金等，这些财产引起了国与国之间的诉讼，最后由于政治因素的介入，英国政府用武力抢走了飞机与器材等。当年，我参加了起义前的组织准备工作，两位老总北飞后，我又留在香港作为中央航空公司临时机构“非常委员会”的成员之一，亲身经历了这场错综复杂的法律斗争。现根据我掌握的材料回忆如下。

1949年5月1日，刘敬宜一大早就来到上海天津路二号中国航空公司总部（自抗战胜利后，中国航空公司从重庆迁回了上海）。

8点多，忽然闯入一位全副戎装的军人，自称是汤恩伯的副官，奉命来见刘敬宜，有要事相商。

刘敬宜处理了手中文件，来到会客厅。

“为什么你们出售飞机票不收金圆券？”来入一见到刘敬宜就大声嚷道。

刘敬宜说：“我们收到通知，说目前市面上金圆券流通不够，可以并行收银圆。”当然，这是理由之一，但主要是因为金圆券贬值，上海市面上人们见到金圆券如遇瘟疫，故民航出售机票亦不收金圆券而收银圆。

来人气势汹汹拍着桌子。

刘敬宜知道他们来此是为了敲竹杠。上海已被解放军包围，朝不保夕，上海的许多富翁都给汤恩伯的军队捐了一大笔“草鞋费”。

等来人快快去后，刘敬宜返回写字间对秘书说：“我必须马上离开上海，请帮我收拾一下。”

中午1点，刘敬宜给“中航”驻沪负责人留下一张纸条，请他们务必保存好飞机器材等，将来移交给新政权。随后，刘敬宜悄悄地携带了一些换洗的衣服，飞往香港。

刘敬宜到了香港没几天，上海方面来信说：5月1日下午，汤恩伯的部队派入抓了中国航空公司营运部副主任吴志洪、中央航空公司营运部副主任邓上章。

我当时也在上海，是“中航”的职员，与胡志鸿、邓上章都很熟悉。因为“中航”与“中航”为了统一机票价格，常每星期

碰头一次，而邓士章、胡志鸿也经常来参加协商票价。他们两人都有背景，邓士章是邓演达的本家，又与汤恩伯本人熟悉，他的材料三天后送到汤恩伯手中，汤立即下手令将他释放了；胡志鸿则与美国人关系密切，经人说情，关了几天后也保释了。

邓士章出狱后见到我说：“简直是一群土匪。我们一进监狱，一股臭气熏得几乎窒息。接着上来几位，二话不说就动手解去领带、鞋带、裤带，根本不把你当人看待……”

刘敬宜知道这些情况后，悻悻地对朋友说：“如果我迟走一步，可能也得被关进监狱，况且我没有邓士章那么多关系来担保。”

## 二

“中航”与“央航”从1948年12月开始分别陆续迁离上海。“中航”总公司迁往台南，机航基地迁往香港；“央航”迁往广州。大批的“中航”员工随着公司的搬迁，来到香港。飞机停在启德机场，大批的器材搁在露天，仅用雨布罩着。

1949年6月，香港总督葛量洪发通知给“中航”总经理刘敬宜，香港政府决定征用“中航”厂房。香港民航处也发通知，要求“中航”在一个月内在将所属机厂迁出启德机场。

当时，英国在香港有三家航空公司，其中最大的是英国海外航空公司（BOAC），其次是国泰航空公司，国泰航空公司是抗日战争时期由三位英国飞行员集资购买了两架飞机在港创办的。另外，还有一香港航空公司，其规模更小，仅有一条香港至上海的航线。

“中航”与“央航”的规模，在当时亚洲地区是屈指可数的。“中航”拥有客货飞机75架，其中四引擎“空中霸王”巨型客机5架，每架价值均在50万美金以上，“中航”机航维修保养器材（不包括在美订购的补充器材）约值6000万美金。“央航”总公司8月份从广州迁往香港九龙运动场道，约有40架飞机，其中

有6架“空中行宫”客机是刚向美国订购的，已交货2架。

英国人对启德机场停放这么多“两航”飞机自然不放心，据说有一位英国的航空大臣来到香港，一下飞机，看到机场四周停放着这么多中国飞机，就对前来迎接的人大发脾气，说：“这里是中国的机场还是英国的机场？”

“中航”接到这份通知后，致函香港民航处申诉搬迁困难。刘敬宜急忙找国民党外交部驻港特派员郭德华，郭亦束手无策。刘只好找律师向法院上诉，找了一位叫希尔顿（SHELTON）的律师作代理，控告香港政府的不合理征用。

1949年8月13日，经审理后，香港高等法院裁定，认为法律上没有这种征用的条文，香港政府的征用令应暂缓执行。

谁也没想到，就在当天晚上，香港总督葛量洪召集立法局议员，在会上通过了“紧急法令”。声称根据“紧急法令”重新颁发新的征用令。

第二天，民航处派人封闭了跑道以北的“中航”所有房屋。

刘敬宜得知机场的情况后，召集“中航”机航、营运负责人开会。在会上，刘敬宜说：“我们现在是孤立无援了。为此，我决定所有‘中航’飞机停航。同时，我准备告到ICAO。”

国际民航组织机构分为二种，一是国际航空运输协会（IATA—International Air Transport Association），另一是国际民用航空组织（ICAO—International Civil Aviation Organization）。后者是代表官方，前者是由各航空公司组成，总部设在加拿大。

刘敬宜给国际民用航空组织拍去电报。港英当局慑于刘敬宜在航空界的声望以及“中航”停航的影响，不得不暂时发还“中航”的发动机修理厂，并准“中航”延期三星期作搬迁准备。

危机似乎暂时过去了，但港英当局欲夺取“中航”飞机、厂房的威胁仍像阴云一样笼罩着刘敬宜。

### 三

1949年10月20日，刘敬宜在香港接到一份蒋介石从大陈岛上空发来的急电。要刘敬宜在26日前速到台北。“中航”的几位负责人得悉，力劝刘敬宜不应在这时去台北。刘敬宜权衡左右，最后，还是决定去。“中航”陈卓林亦接到了电报，称病未去。

10月25日，刘敬宜乘飞机抵达台北松山机场，见到前来迎接的魏景蒙。刘与魏景蒙私交不恶，就悄悄地问魏：“老蒋急急找我来有何要事？”魏景蒙将刘拉到边上劈头问道：“你有没有把‘中航’飞机器材私自运到广西去？如有此事，请你马上离开这里回香港去。如果没有这事，那么我就带你去见蒋介石。”

刘敬宜松了一口气，坦然地回答：“没有此事。”果然，第二天，蒋介石一见面就询问这件事。

刘敬宜从台北回香港没几天，又收到蒋介石的加急电报，要他立即赶到重庆白市驿机场。刘敬宜大惑不解，重庆现已在解放军的包围中，国民党的军队虽然仍在抵抗，但已朝不保夕；白市驿机场是国民党军用机场，重庆只有沙坪坝机场是民航机场，而且这二机场都不属“中航”管辖。

刘敬宜拿不定主意。他给陈卓林挂电话。刘敬宜与陈卓林关系一向不错，陈卓林在国民党空军中算是老资格，对蒋介石反复无常的性格非常了解。当他听说刘要去重庆，连连劝阻说：“去不得！去不得！万万去不得！”

由于陈卓林的劝阻，刘敬宜决定不去重庆。

### 四

我是1949年5月随“中航”迁往香港的。在上海时，查镇湖找我谈话。他暗示说上海即将解放，他不准备离开上海。还说

形势已是如此，我们应该有自己的打算。

查镇湖当时是中央航空公司副总经理。他早年从事教育工作，1925年曾加入中国共产党。后历任国民党政府交通部航政司科员、军政部航空署航务科长兼教育科长。1943年，中德断交，中德合办的欧亚航空公司濒于倒闭，交通部接管后更名为中央航空公司，委任查镇湖为副总经理，陈卓林为总经理。

我到香港后，除了担负“央航”部分营运工作，还协助陈卓林做些草拟材料的秘书工作。1949年9月间，在陈卓林处，我忽然又见到查镇湖，他带着一位年轻人来见陈卓林。那年轻人个子很高，北方口音。后来我才知道他叫吕明，是周恩来同志派来策动“两航”起义的。

当时“央航”内部，人心浮动。

“央航”从上海迁广州，又从广州迁到香港，职工、技师、飞行员等绝大多数人的家属都在内地，许多人是勉强随公司迁到香港。上海解放后，“央航”不少职员收到上海亲属的来信，言及上海市面安定、生活已有保障，劝亲人回归。这样，大部分人都有回归之意。

1949年后，“央航”大部分飞机集中香港，却没有航线可飞。公司的经济状况陷入困境，人不敷出。陈卓林每天都是愁眉不展。因为1000多人的工资、飞机的维修都需要钱。当时“央航”的营运，主要是靠国民党联勤总部包飞机给盘踞在云南、贵州等地国民党残余部队空运银圆、弹药、药品。以支持他们抵抗，作垂死挣扎。云贵多山，气候变化无常，加上没有地面导航，飞行安全无保障，飞行员多不愿飞。记得有一次，接到贵州方面报告，有一架“央航”飞机在贵州触山爆炸。我们赶到现场，飞机已烧得仅存钢架。驾驶员与机上人员无一幸存，皆烧得无法辨认，运载的银圆如雪片一样散落四处。

“央航”的部分高级职员也开始悄悄地准备另谋出路。有些人想乘机捞些钱逃往外国，有些人则表示不愿回内地，也不愿到

台湾去……陈卓林也十分清楚自己到台湾去肯定毫无前途可言。

陈卓林，1892年出生于旅美华侨家庭，原籍广东台山县人，青年时代受孙中山先生“航空救国”的思想影响，考入美寇蒂斯航空学校学习飞行。1923年，陈卓林与林伟成、聂开一等人响应孙中山先生的号召，返回祖国，建立革命政府的空军，陈卓林被任命为航空局飞机师。

1924年，国共第一次合作，孙中山在广州大沙头创办广东军事飞机学校，陈卓林担任该校飞行教官，培养了一大批飞行人员。北伐战争中，陈卓林率学员组成直属北伐军总司令部的飞机队，参加北伐作战。后因飞机损伤殆尽，陈转回广东空军工作。

1928年陈济棠割据广东，大力培植空军，陈卓林任空军参谋长。这期间广东建立了飞机制造厂，还生产了一些轻型轰炸机。蒋介石自然对此不能容忍，尤其陈济棠联合广西军阀与蒋对抗。

陈卓林对陈济棠的割据以及联合广西军阀准备内战的做法，甚为不满。蒋介石暗下派人到广东、香港活动。经陈卓林与广东空军司令黄光锐的配合行动，1936年7月18日，广东空军6个中队70余架飞机从广州天河机场起飞北上投蒋。

陈卓林对蒋介石是有功的，然蒋却从未信任过他。陈卓林到了中央空军工作后，处处受到歧视、排挤。当年陈卓林一手放飞的毛邦初、王叔铭等人早已升居高职，而陈卓林却始终是一默默无闻的空军上校。

1943年，陈卓林任中央航空公司总经理。有一次，陈从昆明返渝，随身携带几条外国香烟，准备送给旧同事。飞机抵达重庆后，来了几位航检所的人，在机上发现了一箱奢侈品，硬说是陈卓林的，不仅扣了香烟，不容陈分辩便解往军法处，关了6个月。事后才知是被人诬陷。

陈卓林对蒋介石是又怕又恨。

“央航”在抗战胜利后，经过陈卓林的一番努力，实力渐增，

渐与老牌的中国航空公司并驾齐驱。1947年以后，“中航”投入“戡乱”业务和输送“美援”运输，夜以继日地飞行，公司业务畸形发展。1948年11月，蒋介石授予陈卓林以宝鼎勋章。

然而蒋介石对陈卓林并不放心，早有特务密报，说“中航”内部有共产党活动，陈卓林有“通共”嫌疑。“中航”自迁到香港后，接连发生飞机北飞行动。蒋介石几次电召陈卓林到台湾述职，陈皆以身体欠佳而回避。

当陈卓林在徘徊、权衡之时，他的老朋友查镇湖登门拜访。查与陈是多年同事，了解陈卓林对蒋政权的不满，鼓励他投向人民，向他传达了周恩来副主席的指示“争取两航全体起义。”

陈卓林表示同意，并要求起义时间愈早愈好。

起义时间为何定在11月9日呢？当时有一说法：英国政府要在11月11日承认中华人民共和国。有人认为，英国政府承认新中国后，必然要动手抢这批飞机。因此必须赶在11月11日之前起义。

我参加“中航”的起义准备工作。“中航”方面，陈卓林直接抓营运部，营运部主任是邓士章。邓是1946年进入中央航空公司的。他与共产党早有联系，1949年4月他曾利用“中航”的飞机将国民党政府和谈代表团团长张治中将军家属由上海秘密运至北平，为此被上海警察局拘留。邓是起义的参加者与组织者之一。

机航方面负责人是陈文宽。陈原在中国航空公司任机航组副主任，并担任过蒋介石座机的驾驶员。陈文宽飞行技术优良，富有组织能力与事业心。他因不满“中航”华裔飞行人员与外籍飞行人员待遇不平等，而接受陈卓林的邀请参加“中航”。陈卓林曾单独找陈文宽，劝他一同回去。陈文宽回答说：“我不赞成，但我也反对。请准我三个月的假期。”

当时，我的工作是要安排部分员工回国，并把一些打算运回去的器材准备好。我们都认为起义后，“中航”的飞机将投入国内

航线。陈卓林让我安排一些在业务上能独挡一面的人先回去，管财务的是林正卿（上海交通大学财务管理系毕业）、徐冯嘉（上海交通大学财务管理系毕业），负责营运的是张振、郁曾楠（上海商学院会计系毕业），他们大都担任过站主任。我要求他们多带一些客票、货运单以及进账的报表等，机航方面则将飞机的备用器材包装好。

为了协调，我与邓士章等人商量让“中航”的机航、营运人员互相见见面。因为营运与机航人员在业务上素无来往，我们将大家召集在香港何文田约道三号开会。见面时，虽没有深谈具体问题，但大家都心照不宣。

## 五

“中航”方面的情况，大都是后来刘敬宜告诉我的。

上海解放后，陈毅派了二人到香港。

他们到香港后，见到了刘敬宜，说他们是陈毅派来的，并分析了国内的形势，劝说刘敬宜起义。这二人，刘敬宜都认识：一位是原中国航空公司法律顾问杨六凤；一位是曾在国民党航委会任过职的，叫张志航。

刘敬宜心里有些怀疑，因为1949年香港市面上形形色色的骗子很多。刘敬宜听了他们的介绍后，半信半疑说：“我不能凭你们几句话就相信你们是上海陈毅派来的代表。”刘敬宜采取了不拒绝也不同意态度，虚以委蛇。

随后，便是查镇湖与吕明前来拜访。

吕明早年曾在上海震旦大学读书，1939年参加中国共产党。1943年考入国民党空军。国民党航委会以美国租借法案的名义派了一批人员去美国学习驾驶B-29型轰炸机，吕明经挑选，亦被派往美国。1946年回国后，调杭州笕桥航校任飞行教官。

吕明做学员时在美国认识了刘敬宜。当时，刘敬宜曾数次到

学员驻地视察，与学员一起合影。

吕明一见到刘敬宜便称之“刘老师”。

“我不认识你呀。”刘敬宜摇摇头说。

“刘老师，在美国，有一次我们所有学员在营地门前列队接受您的检阅……”吕明谈起在美的情景……

“哦——”刘敬宜关切地询问旧日在美培训的学员情况，师生之情便彼此间的距离一下拉近了。刘敬宜对这批学生是有感情的，回国担任中国航空公司总经理后，他还把许多学员拉入“中航”工作。

“国内的情况怎样？”刘敬宜自从仓便离开上海后，每天仅从报纸上了解国内的形势。

吕明是一位口才极好的人，他谈起解放战争的形势，谈到上海解放后两航员工的情况，谈到旧中国民航事业的坎坷，谈到新中国民航事业之前景……

吕明来此之前，曾通过中国航空公司的地下党了解了刘敬宜的情况。刘敬宜一辈子搞技术，学有专长，同一航的国民党政客、官僚不一样。吕明还听说刘敬宜接手“中航”时，曾不顾外籍驾驶员的反对，拉平了中外员工的待遇、开除了一些不守纪律、玩忽职守的外籍职员。刘敬宜事业心很强，他不满意目前的现状，对蒋政权已失去信心，又害怕“中航”偌大的资产落入他人手中……

“刘老师，我是周恩来副主席派来的。”

刘敬宜大吃一惊。当时吕明才 27 岁，英气勃勃。刘敬宜不敢相信如此重任会由一位年轻人来挑。吕明思路敏捷，针对刘的处境一针见血地指出：“中航”留在香港毫无出路，目前由于国内航线中断，“中航”已无法维持正常开支，只有回到国内，才有发展前途。吕明谈起共产党决心大办民航，可又缺乏人材、飞行器材，恳切希望刘敬宜回国参加新中国的民航建设。

刘敬宜被这一番语重心长的话深深打动了。他提起上海陈毅

曾派人来过。

吕明说：“杨六凤那边，已不再来，今后由我与你联系。周恩来让我转告您，希望刘敬宜先生能以大周为重，他在北京等候您的消息。”

为了摆脱“中航”内外交困的处境，刘敬宜曾闭门苦思冥想，寻找出路。他十分感激共产党在这关键时刻为他指出一条通向光明摆脱困境的道路。刘敬宜是一位在旧社会中成长的知识分子，他非常讲究忠孝，讲究民族气节，所以当吕明晓之以国家、民族大义时，刘敬宜一语未发，陷入了深思。

刘敬宜与吕明仅见面几次，后来他曾多次提起吕明。吕明的坦率、干练、机智使刘敬宜从年转的共产党人身上看到新中国的来来。

“让我再考虑一下吧，因为这关系到 1000 多职员……”

“陈卓林总经理已经表示同意，现在就看刘老的态度……”

11月7日晚，吕明与何凤元等人再次拜访刘敬宜，彻夜长谈。刘敬宜终于打消了顾虑，同意参加起义。

## 六

吕明与查镇湖于11月8日搬入九龙半岛酒店。“中航”、“央航”都召集过部分上层骨干会，讨论起义行动计划以及起义后的善后工作。

北飞的飞机中，最大的是“央航”新购的“空中行宫”号，这种飞机是当时最好的飞机，时速 240 英里。“两航”北飞人员将乘这架飞机，由潘国定担任正驾驶员。

11月8日，“央航”的营运业务照常。

国民党联勤总部一早就派人来订飞机，准备往云南空运药品等。我当时经手签订这最后一批合同。我对来说：“明天有飞机。”11月9日，当我们的飞机北飞，所有航班取消的消息传

开，联勤总部的人急急忙忙来质询，说：“你们怎么拿合同开玩笑！”我一本正经地回答说：“事先我们也不知道。如果我们知道飞机要北飞，自然不会订合同。”

起义前，机航飞机航班照排，标上正副机师的名字。当时“中航”的正驾驶员大部分是外籍的，每次飞行前都住在半岛酒店。深夜一点，逐个叩门通知，“因气候不好，明天航班临时取消。”这样，他们蒙头睡觉，我们另外安排一批机师。

11月9日凌晨，我很早就起床，匆忙洗漱后，从香港佐敦道出发，开着汽车去接徐冯嘉、林正卿到机场。在机场等了一会儿，刘敬宜、陈卓林、吕明、查镇湖等人也都到了。

我陪陈卓林、邓上章上飞机。过海关时，陈老总急急忙忙，忘了拿一瓶果子盐，海关人员叫回陈卓林问：“这是什么东西？”陈卓林说：“这是用来清洗胃肠的。”司机从汽车的后车厢中搬下一筐水果，水果筐上的片子写着：“台北——端木杰部长笑纳。”

过了海关，在朦胧的夜色中，他们陆续登上飞机。清点人数时，发现“中航”的张振（营运组专员）未到，大家的心情既紧张又焦急，等了一会儿仍不见他来，正准备关上机舱大门时，我突然看见张振拖着行李急冲冲跑来。

飞机发动机轰鸣声震耳欲聋。

我急忙做手势通知机上人员打开舱门，一边对张振高声喊道：“你快爬上飞机，不要管行李了，行李由我处理！”

张振点点头，手忙脚乱地爬上飞机。飞机关上舱门，缓缓前行，驶向起飞线。

“中航”的飞机也隆隆发动，我招呼地勤人员将张振的行李搁在后面的飞机上。地勤人员自然不知道我们的飞机是同一目标，飞向北京。他们对我说：“不行！前面的飞机是去台北，后边的飞机是飞贵阳的！”

我扯足嗓音说：“不要紧，你们帮助装上。我们可以通知贵阳方面转。”

机场上空云雾低沉，能见度差，飞机沿着跑道一架接一架起飞。我朦朦胧胧地看到机场外铁丝网处，有一年轻人拿着望远镜在窥视飞机起飞……目送飞机全部起飞，我才松了一口气。

后来，刘敬宜告诉我说：飞机刚起飞，陈卓林就从口袋掏出水果刀，到厕所及后舱仔细查看了一遍，他担心有国民党特务隐藏在机上。

当天中午，飞机在北京西苑机场降落，李克农代表周恩来前来迎接。起义人员下榻于北京饭店。聂荣臻、刘亚楼等人前来祝贺。11月12日，周恩来在北京饭店设宴招待起义人员。周恩来副主席紧紧地握着刘敬宜、陈卓林的手，激动地说：这一正义的行動的重大意义与影响是十分强大的，抵得上200万大军，大大缩短了全国解放的进程。

毛主席给陈、刘二人写了贺信。

香港方面，我们组织了几个小组分头慰问北飞人员的家属，给陈卓林、刘敬宜、潘国定、路家玖等人家属送慰问信和水果等。“中航”为了处理日常事务，安定职工情绪，成立了“非常委员会”，我是“非常委员会”的成员之一。“中航”则成立了“顾问委员会”。

随后，我们迎来了一场错综复杂而又冗长的法律诉讼。

## 七

“两航”起义的消息刚见报，蒋介石电令在重庆的国民党交通部部长端木杰赴港处理。空运大队陈纳德与副总经理魏劳尔飞赴台北与蒋介石商议，国民党外交特派员郭德华急急求见港督葛量洪……

11月13日，国民党外交部部长叶公超、交通部部长端木杰从台北到香港，任命沈德燮为中国航空公司总经理，戴安国为中央航空公司总经理，并在报上发表通告，要求“两航”员工前往