

22
35
30
38
169

哈尔滨文史资料

第十四辑

中国人民政治协商会议黑龙江省哈尔滨市委员会
文史资料委员会

哈尔滨出版社

目 录

（光辉历程）

赤子之心 爱国壮举

- 记两航起义…………… 胡理昌（1）
- 难忘的两航起义…………… 胡飞霞（24）
- 爸爸留下了什么
- 怀念我的父亲胡理昌…………… 胡飞霞（32）
- 安重根击毙伊藤博文…………… 徐明勋（44）

（政坛忆旧）

- 国民党接收哈尔滨市政府纪实…………… 常存真 陈本固（61）
- 记先父杨绰庵…………… 杨文骐（71）
- 杨绰庵其人其事…………… 程 华（80）
- 杨绰庵先生印象记…………… 韩文达（96）
- 杨绰庵二三事…………… 邢建榕（105）

（人物春秋）

- 百灵杏林耕耘史…………… 韩百灵 口述
- 韩 锋 李兴昌 整理（111）
- 音乐、书法教育家刘忠先生…………… 韦 风 王 德（129）
- 孙广庭先生轶事…………… 孙学孟（139）
- 画家“王蝴蝶”…………… 路 春 舒宝昌（148）
- 王明五与呼兰中医学社…………… 王 云（153）

（社会纵横）

- 哈尔滨的鸦片烟毒和禁毒运动…………… 卢守信（157）

- 回忆哈尔滨白字会……………程竄聰 (163)
- 我接触的哈尔滨红字会……………曾耀中 (172)
- 我记忆中的哈尔滨赛马场……………刘绍义 口述
程竄聰 张 蔚 整理 (177)

（军统一瞥）

- 国民党军统局滨江组……………卢守信 (182)
- 我在国民党军统局滨江组……………马建胤 口述
宋衍曾 卢守信整理 (194)
- 国民党军统局齐齐哈尔组在哈尔滨的活动……………王习文 (203)
- 国民党保密局哈尔滨特别组……………卢守信 王洪祥 (213)

赤子之心 爱国壮举

——记“两航”起义

胡理昌

1949年11月9日，原中国航空公司和中央航空公司（以下简称两航）四千名员工在香港庄严宣布：从即日起，“与国民党政府断绝关系，归附人民政府”。

两航起义震惊了海内外。对逃窜到台湾孤岛上惊魂未定的国民党当局来说，是沉重的打击。两航起义切断了台湾国民党当局与大陆赖以联系的空中通道，加速了西南地区和海南岛的解放。还为被国民党所裹胁逃往海外的国家企业树立了光辉榜样，为他们指明了选择光明大道的方向。两航起义后，引起中国银行，招商局等二十多个企业相继起义的连锁反应，大批知识分子和有才华的科技人员在爱国主义的旗帜下，响应共产党的号召，纷纷回归祖国，投入母亲怀抱，与全国人民一道参加新中国的社会主义建设。两航起义的成功，是与党中央周恩来副主席深谋远虑运筹帷幄的周密部署分不开的，是党统一战线工作的胜利。我愿以当时亲身经历，记述“两航”起义的部分情况。

“两航”简况

中国航空公司（简称中航）是由北洋政府早在本世纪二十年代初和美国飞运航空公司，泛美航空公司合资兴办的。中央航空公司（简称央航）其前身为欧亚航空公司，是北洋政府与德国汉莎航空公司合资兴办的，它比中航成立要早一、二年。两公司分

别在美国人和德国人操纵之下，一切经济、技术大权全在外国人之手。两航实际上是两个帝国主义在中国争夺市场，垄断我国航空事业的基地。到日本帝国主义发动侵华战争的初期，两公司的命运开始是相同的，从上海向内地迁移，赖以开展运输业务的飞机遭到日本轰炸，损失大半，业务开始萧条。太平洋战争爆发，美国对日宣战，对华军援增加，以“租借法案”方式，给中航补充飞机，运输援华物资，由印度飞越喜马拉雅山，抵达中国昆明和叙府两地，从而使中航得以复苏，人员增加，设备增强，业务有了发展。欧亚航空公司由于德、意、日三国结成法西斯轴心，中德宣战，汉莎航空公司撤走。这样，中国全部接收欧亚航空公司改为中央航空公司，中方总经理改由陈卓林担任，但得不到国民党丝毫的资助，处境十分困难，员工生活没有着落，直至1945年日本投降后，陈卓林向川盐银行贷款四十万美金，从印度与上海的美军基地，两次购买坏旧飞机161架，依靠机务工程维修人员克服重重困难，制造测试设备，在保证质量和安全要求的前提下，拼凑的可以服役的飞机数量达到与中航几乎相等的数量。为了竞争，两航都在抗战胜利后，向美国订购当时先进的飞机。中航订购的是六架四发动机一万匹马力的DC—4型客机，号称“空中霸王”；央航订购了六架CV—240型双发动机客机，以快速豪华著称，号称“空中行宫”。这些飞机先后于1947年初开始投入运输业务，以招待旅客，发展运输业务，共享由于抗战胜利后的复员运输及国民党发动内战利用两航飞机运输军需物资而获得的好处。但美景不长，拥有美式精良装备的国民党军队被中国人民解放军打得落花流水，两航的航线日益缩短。1948年底，中航南迁香港；央航先迁广州，后也迁往香港。

赴港待命

日本投降前后一段时期，我和李继白、陈庚良等十余人曾在美军空运队（ATC）当雇员。维护过C—54型运输机。该机实与

DC-4同型，其区别不过一为货机一为客机而已，1946年10月，中航公司就把我们招聘去了，通过考试和体检，合格录用为航空机械员。后来，我和孙正佛以优秀机械员的名义被提升为该机型机身和发动机的维护小领班。

1948年12月，中航要迁往香港。在搬迁前，中共上海地下党组织原希望我留下来参加配合大军南下解放上海的接收工作，但因该型飞机不留上海，全部迁港，地下党考虑再三，只好决定让我暂时去香港，等上海解放后再回来参加民航建设工作。原打算不带家属，我去港，后因爱人与父亲关系不融洽才临时申请公司同其他家属乘公司租的海轮离沪去港。我到达香港后，虽然上海地下党组织再三叮嘱我耐心等待，“组织会派人找上门来主动联系的”。可我还是非常着急。我按在沪时约定的通信方式告知我在香港的住址，可两三个月一直杳无音信。

香港当地出版的《华商报》是共产党在抗日战争后从爱国人士手虽接过来办的报纸。到了香港后，我积极参加该报举办的“通讯学习”。香港素有民主橱窗之称，允许进步与反动两种势力在不影响其自身的地位下自由角逐。所以在国内白色恐怖情况下，国内进步力量都在香港建立自己的据点。在香港，我可以吸收到在白区所不能得到的知识。我学习了毛主席著作《新民主主义论》和《论联合政府》，还不时写些杂文与小诗（可惜这些资料在“文革”中上交，一去不复返了）。我曾多次去该报编辑部，有个姓关的编辑也来过我家多次。因遵守党纪不便暴露身份，我只能耐心焦急地等待着佳音。

1949年3、4月间一个偶然的机，在九龙启德机场大门口遇见了在上海时党的联系人陈烈同志，真是喜出望外。陈烈同志在1948年秋随陈纳德航空公司去广州的。这次见面，才知道他当时曾是上海龙华、虹桥、江湾、大场四个机场的支部书记。通过陈的帮助，组织上派了名叫“老欧”的同志来和我联系，使我和从上海来香港的两个党员——何祖锐、姚敏接上关系，在一起过组

织生活。我们三人经常在我家活动，“老欧”同志也定时前来我家，并及时传达上级指示，听取我的汇报。我们活动时，我爱人在外放哨。我们先成立小组，后按照七大通过的党章规定建立了支部，我被选为党支部书记。直到现在，我还不知道组织派来的同志真实姓名，我们都叫他“老欧”，也不知他的职业、住址，仅仅给我规定了一个临时联络地点和一旦失去联络后的化名，他叫“海鸥”，我叫“海燕”。

何祖锐，姚敏和我都是中航的机务课机械员，进中航的资历都不深。何祖锐是刚从学校出来被招收来的练习生，在机身设备股外勤当机械员。姚敏是从空军“开小差”冒名进入中航的，也在DC—4型夜班维护发动机组当机械员。我们三人接上头后，开始利用香港正反两方面的报刊上报导的新闻在自己周围进行一些宣传活动，除此所外，没有作更多的活动。4月下旬大军渡江，5月下旬上海续南京后解放，我们恨不得马上回上海参加祖国建设工作。经上级组织教育，我们克服了急躁冒进与无所作为的思想。在上级的指导下，确定我们支部的工作方针，在群众中广交朋友，加强团结，增进友谊，为组织群众力量作准备。我们各自在自己的工作和生活环境周围开展活动，收到了较好的效果。何祖锐住在九龙城的一幢小楼里，姚敏在单身汉合租的住所里广泛开展活动。我则利用自己职务之便，在机身维修组内和小组成员一起议论当时形形色色报刊新闻和文章，揭穿国民党中央社对事实的歪曲报导以及对大陆的诽谤和谣言，因我常发表自己的议论，以正确的见解赢得同事和部下的尊重和信任。记得有一次《工商日报》刊登一则消息，说傅作义将军不堪共产党的虐待从北平逃往张家口。大家议论纷纷。我当时就驳斥了这种论调，稳定了民心。没几天，报刊果然刊登了“董其武率领部下在绥远宣布起义”的新闻，证实了我的判断。

我们还组织大家郊游、聚餐、海水浴等活动，借以联络感情，沟通思想来广交朋友。我们把党的政策宣传寓于活动之中，

达到潜移默化教育群众的目的。香港有比较“自由”发表各自政治意见的条件，因此不少人说话比较大胆，敢抒不同见解。我们就利用这些便利，大搞宣传活动。我还在机场的吴敬诚、孟其珍、汪企远、杨斌、狄企成等几十名大小领班头头中间，以秘密隐名的方式向他们作书面宣传，希望他们提高觉悟，不要轻信谣言，要认清形势，弃暗投明，摆脱洋人和官僚买办的统治，回归祖国，做国家的主人。我的笔迹容易被人识破，所以用左手来写。有时，我写完后，叫我爱人来抄，在这方面，我爱人帮了我的大忙。

为了使党的活动正常开展面不受损失，我们事事谨慎，时时多加小心。有人猜疑说我是共产党的小组长，我也半开玩笑半认真地回答：“不要胡说，共产党是要杀头的！你们这样开玩笑，万一去台湾，我就没命了。”这样迷惑对方，使活动有条不紊地进行。

党组织为了壮大组织，争取群众，积极稳妥地发展党员。经我介绍，首先发展了中航材料员魏应鹏入党。魏应鹏是我在三十年代时杭州中央飞机制造厂的老同事，他是地下党领导下的“中飞业余社”第一任社长，活动能力强，深得社员信任。鉴于魏应鹏的情况，从当时实际斗争需要出发，我们大胆发展魏应鹏入党。魏的入党，加强了支部工作，在组织工会和酝酿起义中，起了骨干作用。以后又陆续发展了张本禄、陈燕胎，黄国铨等入党。

成立工会

港九工会联合会（简称工联）是港九进步的工会联合组织，在九龙城设有工人补习夜校。当时，两航迁港后，员工们大都住在离机场较近的九龙城附近，两航的青年工人，不少在该校补习英文。教员冷雪山（最近才弄清，冷雪山原是旅越华侨，在海防一华侨中学任教，因领导进步学生罢课而被驱逐到香港，与工联

理事长张振南在香港电话公司同事，是国民党左派。)在课余时间，就和学生讲解放区的人民生活状况。而在个别接触时，他又自称是中共派来做策反工作的，号召中航的季林、陈汉民，央航的花家晋组织起来，等待时机采取行动。当时，央航的花家晋因为自己年青缺乏社会工作经验，就与同事宋公然商量，物色了刚从广州迁来的端木全，与之合作。中航的陈汉民就引戚少俊、顾群等人在家商量，他们在研究时还由陈汉民的爱人望风以防意外。冷雪山对陈汉民夫妻许诺，如被港英当局逮捕后组织给予声援，驱逐出境后可安排去解放区工作等等。在冷雪山的策动下，陈汉民等人就进一步扩大串联。

1949年6月，魏应鹏陪顾群、陈汉民来看我，并说明来意。经研究后我及时向上级作了汇报。我认为，对冷雪山其人一时摸不清，但他的主张对于我们组织两航员工，在的大好形势下选择出路，走向光明大道是有利的，乘机组织工会正迎合了群众的愿望。于是，支部作了决定，由我和魏应鹏前往与冷雪山洽谈。经过顾群和陈汉民介绍，我与魏在弥敦道乐斯公寓戚少俊的住处会见了冷雪山、并由冷雪山的引见去找了工联会理事长张振南。经过研究，我们根据港英当局新颁布的《限制政治社团活动条例》及其对政治社团的态度，又考虑到两航员工文化素质较高，工资待遇较优的特点，决定筹建一个既不参加进步的工联会组织，也不加入受国民党操纵的黄色总工会，而是建立具有自己特色的“港九民用航空职工总会”。

工会的筹建工作是在秘密中进行的，如我入会还是由我组机械员顾雄飞悄悄地前来征求我的同意而签名的。我们的态度是积极而又慎重的，采用个别串联，层层发动。从酝酿到成立工会，足足用了三个月的时间。从表面上看，工作进展显得缓慢，从实际看，工作做得细政扎实。

中航方面，由于地下党的活动，工作进展较为顺利。由魏应鹏在金超家中召集机场的原中航厂老同事开会，针对国内外形

势，两航的处境与员工的何去何从问题展开讨论，大家很明智，看清了形势，一致赞同成立工会。于是我们提出了：“团结起来、组织起来就是力量”的口号，以便采取进一步的行动。由于这些人士都是基层的技术头目，有了他们的积极配合，筹建工作发展很快，加上当时中航有一定基础，形势对我们越来越有利。当时中航曾发生了三个青年工程技术人员钱风、陈方梁、徐景贤动身北上投奔祖国参加革命的事件，这一举动好似春雷，震动了两航人员的心。人心思归、迫在眉睫。时机越来越成熟，所以在工会成立大会的四百余名会员中，中航占了一大半。

央航方面，由冷雪山通过央航学员花家晋与宋公然同找端木全来商议筹建发动的。端木全原是新四军在苏北潜伏下来的地下武装人员，因环境恶劣，损失惨重而转移进入央航工作。由于与组织失去联系，加上到央航不久，社会基础较差，本人又怕暴露，故在未公开前，会员发展不多，开始时基本会员仅有三、四十人。

在选举工会第一届执行委员和监察委员时，考虑到工会在两航发展的趋势，尽量不按会员人数的比例，照顾了央航方面，以便今后开展工作。

经过充分的准备，1949年9月11日，港九民用航空职工总会正式成立。那天借用启德机场边沙浦道启发小学作会场，召开成立大会，工联会副理事长麦耀全，摩托车和电车等进步工会都派人前来参加，并表示祝贺，有的还上台发了言。港英当局劳工处长碧架也到会祝贺。

港九民用航空职工总会第一届执监委名单：

主 席：冷雪山

副主席：汪企远（中航）、楼阅樑（央航）

秘书长：魏应鹏（中航）

组织部长：金超（中航）

宣教部长：胡理昌（中航）

财政部长：祁延熙（中航）

福利部长：陆麟才（中航）

调查、康乐部长：梁汝麟（中航）

庶务部长：戚少俊（中航）

交际部长：楼阔榘兼任

监委长：端木全（中航）

监委其他成员：余品珍（中航）、黄国铨（中航）、陈阿华（中航）、冯忠杰（中航）、候补监委张耀庚（中航）

候补执委：孟其珍（中航）

工会领导人选，基层地下党是慎重考虑过的。我出任宣教部长是我毛遂自荐的。当时我们认为，宣传教育是工会的中心工作任务，也是党支部在那个时期的主要工作。过去我在垒允中航厂的“中飞业余社”中曾任学术股长，有一定的群众基础，所以我的出任不会被人怀疑，也便于继续活动而不暴露自己的党员身份。根据冷雪山敢于在公开场合下出头露面的特点，加上他在一般积极分子心目中有一定的影响。虽然他不是两航员工，但我们还是推举他当主席。后来，他在渣甸航空公司谋得一名小职员职务，这样，主席的位子也就名正言顺了。

地下支部为了全面掌握工会事务，推荐魏应鹏担任秘书长职务，一切工作按照我们的部署进行得很顺利。

工会的章程是由起草委员会起草的，后提交全体会员大会通过的。章程表面上虽然是：加强团结互助，保障工人的福利和权利，提高文化和技术水平，进行正当文娱体育活动。但实质上是统一思想，反对迁台，为投入祖国怀抱，建设新中国而奋斗。这一明确目标，工会会员心里是明镜的。

为了把宣传教育工作搞好，配合当时斗争形势的需要，工会宣教部聘请了青年知识分子中的积极分子担任干事、编辑、教员。当时何祖锐被我聘任为工会的宣教干事，这样宣教工作就基本上掌握在我们手里。在工会会址内办起了图书报刊阅览室，英

文技术补习班。还举办了座谈会，讨论人生，明确树立革命人生观。大家在一起还讨论第三次世界大战究竟会不会爆发等问题。

工会成立后，组织了歌咏队，请香港进步学校的学生教唱革命歌曲《团结就是力量》、《你是灯塔》，在青年职工中起了积极的影响。为了加强工人阶级内部的团结，我们出版了《天平》墙报。根据斗争形势的需要，工会出版会刊，定名为《航职会刊》。会刊介绍了工会的知识，工会会员的权利和义务，也适当地介绍了新中国的情况，发表对时事评论的文章。引导会员认清形势，走向正确的方向。工会的期刊壁报《天平》还常常发表文艺作品，借以激发会员对故土亲人的怀念和对祖国母亲的恋情。

冷雪山为了掌握这些宣传阵地，曾多次向我提出要以主席的身份审阅我们的《航职会刊》和《天平》刊物的稿件，被我以这纯属宣教部长职责范围的理由而拒绝。

10月1日，中华人民共和国成立了。香港各进步报纸《华商报》、《大公报》、《文汇报》都随报附刊五星红旗图案加以赠送。热心的会员将它张贴在工会室内的墙上，个别胆小的执委就向我提出质问。他们认为：“我们工会应该多办福利，不要过问政治。”为此，执监委联席会议还就此事作了一次辩论。

根据上述情况，为了使工会的领导权牢牢地掌握在地下党支部手里，经向上级请示，决定组织工会的核心小组，以“读书会”的名义，秘密吸收工会积极分子，通过革命理论的学习，提高其政治思想水平和群众工作水平，充分发挥骨干分子的作用。当时参加的有：黄国铨、余品珍、沈远帆、陈燕贻、季林、黄炳、李继白、张本禄、倪凌霄、兰芝穗、程念渊、王家昌、魏应鹏等人，我则以召集人的身份出现。我们学习的材料有《社会发展史》、《政治经济学》和有关群众路线的工作方法。在学习中，大家讨论很激烈，涉及问题也广，如狼人的尾巴是怎样蜕化的，什么是群众运动的尾巴等。学习地点，我们选择在河浦道卅三号

工会会址的近邻，沈远帆和季林的住屋里。每次分散从工会的露天平台中越垛而过，神不知鬼不觉。有时为了研讨事态的发展对策，核心成员往往通宵达旦地工作，直至得出一个妥善办法方肯罢休。这个组织在起义时成为基层行动的核心。成了基层通向上层。上层联系基层的纽带。

端木全本来也参加了这个读书会，后因央航的群众工作基础差，他才下决心去央航组织了读书会。开始时，何祖锐也参加了读书会，因为他是广东人，会讲流利的广东话，为了组织工会青年学习革命歌曲、扭秧歌、打腰鼓，就不来了。

策 动 起 义

1949年5月，上海解放时，军管会发现两航在沪银行里存有大量的黄金、银元和美钞，对固定资产与贮存的器材都列有详细的清册，还有留守人员，大有听候接收之势，还发现两航的家眷，大多在大陆。当时华东航空接管会主任兼上海军管会空军部长蒋天然同志把这情况向陈毅、粟裕同志作了汇报。经陈毅同志同意后，粟裕叫蒋天然草拟争取两航起义的方案。一方面决定对留守上海的两航人员采取原职原薪的优惠政策，照发银元，并由留守人员向两航发出回归大陆的呼吁。另一方面，华东局向中央请示：由华东局推荐原杭州空军军官学校飞行教官吕明同志和查镇湖同志前往香港，策动两航起义。临行前，吕明和查镇湖在粟裕将军和蒋天然同志的陪同下去北京而见周副主席。周副主席向他们作了“争取技术人员第一”的重要指示，吕明和查镇湖奉命前往香港，直接接受社会部李克农将军的领导。

吕明在抗日战争期间曾去美国受训，当时领队是刘敬宜，两人有师生之交。此时刘敬宜已去香港任中航总经理，派吕明去香港策动两航起义是十分有利的。

吕明到香港后，找到了中航香港办事处处长何风元。何风元在1935年“一二九”北平学生运动时，曾是清华大学党支部书

记。后来被捕。虽然并未暴露身份，但因与党组织失去联系而脱党。在香港中航任职，何风元是高级职员。当时，我党在香港工作的乔冠华和何风元是清华大学的同学。吕明通过乔冠华与何风元向中航总经理透露来意。

面对中航的处境，国民党政府和港英当局的逼迁围攻，航线缩短，营业肃条，生意暗淡，犹如四面楚歌。吕明劝说刘敬宜要认清形势，挽救公司的厄运与全体员工一道走上新生的康庄大道。要刘三思选择，不要贻误大计。在劝说时，吕明以昔日师生之情，点燃刘敬宜理想之火，叙到激动处，吕明声泪俱下。炎黄子孙赤热之心激发了刘敬宜爱国之热情。

吕明又与中航的飞行报务员陆元斌联系。陆元斌于1938年在宜昌入党，利用其职务之便，长期为党作交通工作。吕明靠这些关系，在中航的工作进展较为顺手。通过个别做工作，到10月间，在关键职位的高级职员中的思想工作取得了明显效果，初步有了眉目。在飞行员中也组织了一定力量，可以待命行动。

在央航方面，查镇湖负责做央航总经理陈卓林的工作。这项工作早在上海时就有一定基础。陈卓林比较自信，对起义工作认为较有把握。他利用行政手段个别动员。不料，在他的副手陈文宽身上就遇到难题。陈文宽有美国籍身份，对中共成见很深，不容易说服，而且央航的机航组飞行人员又直接掌握在其手中。因此工作进展缓慢。后来经陆元斌介绍，派因在台湾暴露了自己政治身份而来到香港的地下党员中航的陈跃襄去帮助工作，可也收获不大。在两航起义前，央航发生两起单机起义的事件。

当时央航副驾驶李福迁，原是国民党空军大队长，因反对内战离开空军来到央航。央航虽然没有美国人，却仍然受着有双层国籍的陈文宽的控制。李福迁来后，因工作上得不到很好的重视，对陈文宽极为不满。李福迁也有弃暗投明的念头。经友人的介绍和联系，与地下党的一个组织发生了接触。在地下党的帮助下，李福迁于1949年8月26日中午，在广州（当时尚未解放）乘

一架C-47型货机加满油后，乘该机飞行人员去机场调度室办理离港手续之际，蒙过机场地面工作人员，大摇大摆地走上飞机，启动了发动机向跑道滑去。等到地面人员觉察不对劲时，飞机已升入高空。当时，陈文宽用特高频和李对话，希望他返回，有事好商量，李福迁没理睬，扬长而去，直飞武汉降落。

央航副驾驶员吕辑人，久有驾机起义打算，只是一直没找到机会。后来与地面机械员苏文焕等四人，在10月26日傍晚，驾机来到广州上空，当时广州刚刚解放，吕辑人等人冒着白云机场跑道受到破坏和没有夜航设备的危险，在地面部队的密切配合下，终于安全降落，实现了他们的心愿。

个别希望回归祖国参加新中国建设的，在两航大有人在。除上面曾提到的陈方梁三人外，央航的徐文良、楼闻樑，中航的戚少俊、吴敬诚和航材员范星旅都有此念头。吴敬诚曾去《华商报》求助，被劝说以集体行动为好。戚少俊是在酝酿组织工会后才打消此念头的。除了我了解的这些人外，肯定还有不少人想回归祖国参加建设。人心思归，在当时已成为势不可挡的历史潮流。

当时，我们地下党支部根据国内形势的发展，进行分析。两航处在国民党台湾当局与港英当局的夹击下，绝大多数员工有爱国回归的赤子之心，但我们也不能不看到保守落后反动势力。在当时形势下，如何把两航引向光明大道。为此，支部决定，发动积极分子，讨论对策。

1949年10月中旬，我们多次在机场附近黄大仙地方，利用黄国铨所租的木房前空地、召集积极分子四、五十人的秘密会议，研究对策。讨论如何抵制国民党的两航迁台计划，怎样从以经济要求的合法斗争转向高举起义大旗的政治斗争为目的的策略问题。经过讨论，拟订了A、B、C三种方案。

A方案是：通过谈判，呼吁上中层一致行动。这是上策。

B方案：上层顽固到底，团结中层联合起义。

C方案：如上中层都不参加，那么由基层单独行动。

上面三种方案，基层行动是最根本的。不管谈判成功与否，都必须占领机场，飞机、厂房、办公室，向社会呼吁，争取港九爱国社团及同胞的支持，并要求人民政府接受两航的全部财产，接受我们全体员工回归祖国参加建设新中国的请求。我们地下党支部还根据上级组织的指示，提出了“二十万港九工友将支持我们的行动”的口号，鼓舞了大家的情绪。

当时两航参加起义酝酿和筹划的成员，都把中央派来的吕明同志称为“第三方面”。魏应鹏、汪企远、楼闻康几个工会负责人早已以基层代表的身份参与了两航各自的筹备起义的行政组织，我则是在积极分子活动集会时参加。地下支都对他们的情况虽然都能掌握，但是不能以组织名义及时反映基层工作的全部情况，使行政决定有时考虑不全面。

我们支部和“第三方面”的接触，虽然从9月中旬陈耀寰被派到央航工作就开始了，但真正建立联系，还是在10月底，中共中央根据央航吕辑人等单机起义后不利于集体行动，发出了“统一行动”的命令。吕明到香港后，与当地组织有联系，在当地组织中又找不到我们的地下组织。因为我们的支部是属中共华南分局这个系统领导的。双方的工作都不方便，情况也不能互通。我们也曾向上级（老欧）多次反映过，要求统一组织。最后决定由我以“海燕”代号，陈耀寰以“吕秦”代号，开始了横向组织联系，这样情况开始互通，认识开始统一，行动开始一致，有利策反工作的顺利进行。

当陈耀寰和我正式以组织关系相见时，陈大吃一惊，激动地说：“啊！原来是你呀！亲爱的同志，真把我们找得好苦啊！”

飞向北京

两航虽然过去技术大权掌握在帝国主义资方代理人手里，但是具体的技术与管理却是经中国人之手经营的。吕明同志到香港

后，虽然争取两航总经理的工作不够理想，但是随之而来的中层工作，却进展的比较神速。

航空公司依赖飞机的维护与运输得以生存和发展，因此，机航组就是他们的命脉。两航的机航组负责人，中航的是美国人爱理逊，央航方面的是华裔美籍人陈文宽。这两人都不能参与起义的策划，而其他业务主管都可按行政领导。在这样人心所向的有利的形势下，我们组织了两航各自的“起义委员会”。中航称“起义委员会”，起义后改为“公司事务顾问委员会”。委员会下设五个小组，分别负责对外联络、宣传、职工、组织、财务、器械的保管和装运等事宜。央航称“非常委员会”，下设设计、技艺、总务、航务四个小组。

“起义委员会”成立后，准备工作更加迅速展开。对每架飞机的完好程度，使用寿命进行了摸底工作，器材的准备与调集，飞行人员的调派，起义之前的准备工作，一切都在有计划地安排中进行。起义准备工作大体就绪，只要一声令下，就可以立即行动。至于基层则早已磨拳擦掌，群情激昂，大有“一触即发”之势。真可谓“万事俱备只欠东风”。

中航总经理刘敬宜，在起义与迁台的十字路口，虽然早已看到了自己应选择的光明大道，但他被中国传统的礼教和军人服从命令为天职的思想所束缚，迟迟下不了决心。他对国民党交通部的逼迁采取应付、拖延的办法。直到广州临近解放时，国民党答应要给一笔巨款作为搬迁费用，刘敬宜还在犹豫，没有迁台，也没有答应起义。直到刘敬宜被召去台湾，甚至受扣压威胁之后，回到香港，才向吕明表示愿意参加起义的决心。

央航总经理陈卓林在得不到陈文宽的支持后，机航组飞行人员的工作，只好由他自己来承担。由于个别飞行员提出要发给安家费作为冒风险的保证，陈卓林做了大量工作，苦口婆心地说服了大家，工作才得以开展起来。

关于两航起义的进展情况，通过陆元斌同志家的收发报机与