

祖國不會忘記



◀1940年代後期的劉敬宜

劉敬宜 兩航起義



▲兩航起義的飛機



◀抗日戰爭初期劉敬宜與夫人及子女合照

劉敬宜年表

- 1897年 出生於河南開封
- 1917年 畢業於河南開封留學生預備學校，考取「庚款」留學，就讀於美國加利福尼亞大學、密執安大學，取得碩士學位，並先後在底特律大陸汽車公司和寇克罕發動機廠任工程師
- 1924年 應聘瀋陽東北大學任教授，並參加了張學良領導的航空部工作，在設計「布雷格特」型飛機螺旋槳方面嶄露頭角
- 1928年 先後任河南省實業廳廳長、北洋政府農工部次長、中東鐵路工務處處長等職
- 1931年 九一八事變後，拒受偽「滿洲國交通大臣」的任命，隻身躲避天津
- 1933年 任南京飛機製造廠廠長，製造第一架「爪哇」型飛機，還改裝一種「新生活」型飛機
- 1935年 調往南昌，仍從事飛機製造工業
- 1939年 任國民政府航空委員會參事
- 1941年 調任中國空軍駐美國代表團團長，兼任中國駐美大使館航空事務參贊
- 1944年 11月-1945年 4月 代表中國分別參加了在芝加哥舉行的國際民航組織第一次會議和在哈瓦那召開的國際航空運輸協會的成立大會
- 1946年 擔任設在加拿大蒙特利爾的國際民航組織臨時理事會委員
- 1947年 被任命為「中航」總經理
- 1949年 將「中航」航機基地和業務重心轉移到了香港；11月9日，與「央航」總經理陳卓林一起，率領在港的「兩航」員工起義
- 1950年 返港接收「兩航」留港的一切財產，後因患病，長期在香港治療
- 1964年 當選為中國人民政治協商會議第四屆全國委員會委員
- 1971年 移居澳洲
- 1973年 突患腦溢血不治去世

(據《上海民用航空誌》)

一九四九年十一月九日，十二架屬中國航空公司和中央航空公司的飛機，如常從香港啓德機場起飛。然而，這一次，兩航飛機並非執行國民黨下達的任務，而是一路向北，最後分別在北京和天津降落，投歸新中國懷抱——這就是震驚中外的「兩航起義」。率領原兩航人員北飛，為新中國民航事業建立起點的重要角色，正是時任中航總經理的劉敬宜。 本報記者 石璐杉

二〇〇九年六月二十四日，中國總裝的第一架空客320客機首航——萬里碧空中騰飛的「中華龍號」，吸引了世界民航的目光。歷經六十年的發展變遷，新中國民航從無到有、從小到大、從弱到強，回顧民航激情飛越的璀璨軌跡，起飛點正是一九四九年那場驚心動魄的兩航起義。

中央軍委爭取起義

一九四九年春天，國共雙方的軍事政治實力發生了實質性變化。人民解放軍渡過長江，南京、上海解放；國民黨政權退居重慶、成都，伺機反撲。按照國民黨政府的安排，原以上海為基地的中航和央航，於一九四八年底陸續遷離至香港。

一九四九年五月，劉敬宜離開上海來港時，寫下了一張箋條：「我公司留存上海之飛機及各種設備，均應妥善保管，並清點造冊，將來移交給新政權。」正是這張箋條，讓上海軍管會空軍部長蔣天然意識到劉敬宜是可以爭取的對象，決定說服他率兩航起義。蔣天然將情況向上海市軍管會陳毅主任、粟裕副主任匯報，兩位領導同意制定爭取兩航起義的具體計劃，並上報中央軍委。六月，中央軍委副主席周恩來根據國內時局的變化和兩航的向背作用，作出策動兩航起義的決策，並指定由李克農負責，羅青長具體辦理。

此時，遷到香港後的兩航，航線急劇萎縮，運輸業務比一九四八年下降了六成，同英資航空運輸企業之間的矛盾也更加尖銳。一九四九年六月十日，港英民航處通知中航，須於一個月內將中航飛機大修廠與發動機修理廠遷出啓德機場。此後，港英當局又先後下令徵用中航兩處廠房，

震驚中外

並限於八月十五日移交港英當局。在港的兩航，尤其是中航，已到了「山重水復疑無路」的境地。然而，「柳暗花明又一村」，就在這時，中央軍委為盡快發動兩航起義，派遣呂明和查夷平來港進行策動工作。

北飛行動圓滿成功

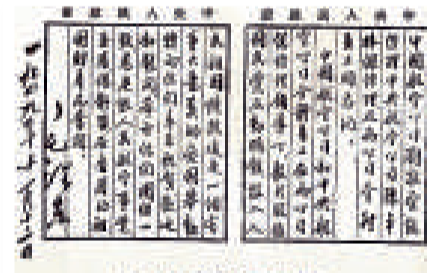
九月初，呂明和查夷平與在港的朱漢明、何鳳元、陸元斌和陳耀霖等人組成起義工作核心小組。工作小組與「兩航」總經理劉敬宜、陳卓林反覆密談，並把工作開展到駕駛員、機械員、股長以至空乘人



▲當時的報章刊載毛主席與周總理祝賀兩航起義的新聞



▲兩航起義回來的「中國航空」C-47



▲毛澤東祝賀兩航起義的手跡

員。十月下旬，中航起義核心小組召開了北飛預備會議，傳達北飛起義的日期為十一月中旬。央航的工作小組也做了相應準備。

十一月七日晚，何鳳元來到劉敬宜的家，把已經有四十二名中航骨幹人員簽名的宣言請劉總經理過目，並希望他也簽字。劉敬宜看了宣言之後，毅然說：「你們的準備工作已做得很充分，而且箭在弦上，我簽字。」

一九四九年十一月九日，驚心動魄的一刻終於來到。當日凌晨五時，參加兩航起義的相關人員在啓德機場準備就緒。按預先安排，劉敬宜與陳卓林、呂明、查夷平等八人乘坐「空中行宮」號飛北京。其他十一架飛機全部飛往天津。六時整，十二架飛機順利升空。北飛過程絕不簡單，須在缺乏地面導航，僅靠少數地方廣播電台的呼號的情況下長途飛行，而且部分空域還有受國民黨空軍襲擊的危機……十二時十五分，「空中行宮」號在北京西苑機場降落。另外十一架飛機也陸續安全抵達天津。北飛行動圓滿成功。

毛澤東周恩來致賀

十一月十二日，毛澤東主席電賀劉敬宜、陳卓林和兩航員工，讚揚其「毅然脫

離國民黨反動殘餘，投入人民祖國懷抱，這是一個有重大意義的愛國舉動」，希望他們團結一致，為建設人民航空事業，並為保衛留在香港的祖國財產而奮鬥。同日，周恩來致函兩航員工，宣布兩公司受中央人民政府管轄，任命劉敬宜、陳卓林分別任兩公司總經理。新華社、《人民日報》發表了《歡迎兩航空公司起義》的社論，「對於將在兩公司基礎上發展起來的人民航空事業，表示無限的信心。」十一月十五日，周恩來在北京飯店會見並宴請兩航起義北飛全體人員，他說：「我們歡迎兩公司的起義，因為這是有無限前途的中國人民航空事業的起點。」

劉敬宜於起義後，再回港處理中航公司在港遺留問題，並獲中央政府推薦為第四屆全國政協委員，一九七一年因家事移居澳洲。身處異國他鄉的劉敬宜，仍然心繫祖國，他原本計劃在一九七三年回國拜會周恩來總理，暢談對民航發展的意見，並將自己多年來收集的世界各大航空港及各種客機的技術參考資料獻給中國民航。遺憾的是，在回國之前，劉敬宜因腦溢血在悉尼病逝。周總理在唁電中稱讚他：「奉中國、中央兩航公司人員起義，對祖國人民做出有益的貢獻。劉先生愛國反帝精神永垂不朽。」

起義時家人不知情

劉敬宜率眾北飛的行動震驚了全世界，但最意外的莫過於劉敬宜的家人。根據劉敬宜之子劉道仲的回憶，起義前劉的家人親友皆毫不知情；之後曾傳出劉敬宜因飛機失事身亡的消息，全家人備受煎熬，直至一九五零年初，劉敬宜終返港與家人團聚。

劉道仲在《音容長在——懷念我的父親、兩航起義的領導者劉敬宜》一文中提到，「父親北飛後，我們好久都沒有他的絲毫消息。」十二月初的一天，香港的一家早報報道，劉敬宜和陳卓林以及幾位航空公司的要員在乘機前往蘭州途中，由於飛機失事，連同機組人員全部身亡。得知這個消息，劉敬宜全家都非常悲痛，隨即打電話到中國航空公司駐香港辦事處，他們也無法證實這一消息的真偽。而北京的電話也根本打不通，劉家人一直在痛苦中煎熬。直到幾天之後，劉家的一位好友來電話說，飛機失事的消息是台灣方面造謠

，劉敬宜在北京一切都很好，並託他轉告家人放心，很快就會回香港和家人團聚。

與父親久別重逢的那一刻，劉道仲仍然歷歷在目：「一九五零年二月初的一天晚上，我們全家正在吃晚飯。忽然大門的門鈴響起來了。胖表叔（劉家的門房）帶著狼狗一面問是誰一面向大門走去，我也放下飯碗跟着走了出去。門外的人回答說，是我，快開門。儘管聲音很輕，我還是聽出是爸爸的聲音。胖表叔打開門上一扇觀察用的小門，確認是我的父親以後，連忙開了大門，我看到身穿大衣，頭戴帽子的父親，臉上還留起了鬍子，高興地一面喊着「爸爸回來啦！」「爸爸回來啦！」一面向爸爸跑去，撲在爸爸的懷裡。聽到我的喊聲，媽媽和我的姐弟們也一起跑了出來。我們把爸爸圍在中間，儘管爸爸沒有像往常那樣給我們帶禮物，但我們比以往任何一次見到爸爸更高興……」



◀國民黨時期「中國航空」的空姐與C-47