

目 录

“两航”起义与爱国主义·····	郭鉴伦	(1)
冲破黑暗飞向光明·····	张祖礼	(18)
抗日战争时期广汉中学、力生中学的 革命行动·····	缪培元整理	(29)
汉洲兔子冠天府·····	何雅宜	(38)
汉洲草鞋·····	曾广泽	(42)
州		
民国时期广汉工人生活概述·····	陈代培 张继滨	(46)
广汉救济事业的发展概况·····	曾广泽	(51)
抗日时期我在川军中亲身见闻的部分回忆·····	谭本栋	(60)
夫 妇 诗 人		
——记广汉张子馥与曾季硕·····	王孟侠	(68)
名艺人李德才·····	邓穆卿	(73)
忆三水公园·····	刘继尧	(76)
广汉电力今昔·····	何雅宜	(80)

附录:

夜明珠——农村小水电.....	(86)
同德医馆始末.....	江润民 陈问渠 (88)
	向东明 刘雨涛
编后记.....	荻 青 (97)

“两航”起义与爱国主义

郭 鉴 伦

时光流逝，历史与俱。然而革命精神是永远不因时光流逝而湮灭。人间的事情好象遗忘了，但事情是客观存在的。二十五年前国务院民航局颁发的“两航”起义十周年纪念章激起胸中阵阵涟漪，洋溢着革命的爱国热情。

一 “两航”简介

解放战争后期，大陆上两个现代化的运输公司，即中国航空公司和中央航空公司，统称为“两航”，原属国民党政政府官僚资本与美资合作的航空企业，其员工绝大多数是炎黄儿女。他（她）们的命运是与祖国的兴衰荣辱紧密地联在一起的。解放前，中国航空公司，简称“中航”。在成立二十年内，已实际拥有飞机56架，工程技术人员，包括飞行员在内约有二千多人，其中50%集中在香港的桃机基地工作，成为当时东南亚地区首屈一指、力量雄厚的民用航空单位。中央航空公司，简称“央航”，据称原身是欧亚航空公司。其董事会是由官僚资本家组成，负责航航方面的主要是美籍华裔。当时“央航”拥有飞机44架。但是无论“中航”或“央航”的资产都是中国人民的血汗和“两航”人员努力得来的。特别是在抗日战争后期。1943年至1945年，“中航”担任中印间的战时物资空运，即在被称为“驼峰运输”的任务中，历尽艰险而名驰中外。与此同时，“中航”就着手创办

民航气象事业。然而在解放战争末期，“两航”竟成了蒋介石政权赖以苟存的交通工具，被迫搞军运、投粮和撤退等勾当。1948年下半年，辽沈、平津、淮海三大战役中，人民解放军获得辉煌的胜利，东北、华北、华东相继获得解放，蒋管区不断缩小，“两航”的航线也随之减少和缩短。正因为是这样，到广州解放时，国内只剩下西北和西南方向的航线。蒋介石又要“中航”迁往台湾，“央航”迁往昆明。但是“两航”职工大多数人是不愿做蒋介石独夫的殉葬品，而“中航”的美方董事和职员也都有另谋出路之心。上海解放前夕，“中航”把机航基地和业务重心迁往香港，它的总公司则设在台南。“中航”还从美国预定大量航空器材，准备在香港启德机场建立新的基地。“央航”也想迁往香港，但为蒋介石所阻，便先迁往广州，同时在香港寻觅常驻场所而不迁往昆明。“中航”迁家后，虽有一些国际航线可飞，但是业务萧条，无法在国际上竞争而濒临困境。加以1949年7月香港政府以驻英空军需要扩充基地为名，强行征用“中航”在启德机场的发动机厂和机场跑道南面的仓库。与此同时，蒋介石当局也趁此向“两航”施加压力，着令其立即迁往台湾。这时，“两航”员工面临官迫民反，民不得不反的境地。

“两航”同胞是爱国的，是有事业心的。他（她）们眷恋着祖国的大好河山，热爱中华民族。他（她）们都是炎黄儿女，其中既有一些与国民党关系较深，也有一些是外籍华人、归侨和港澳同胞。绝大多数的工程技术人员是厌恶国民党政权腐败。特别是解放战争节节胜利时，他（她）们对中国共产党是钦佩的，有着为祖国的人民航空事业而献身的志

向。这些人有的是国内大专院校毕业的，有的是去过国外学习航空专业的。由于他（她）们长期出国飞行或在 国 外 学 习、工作，他（她）们都亲历和目睹中华民族备受歧视和凌辱，从而具有较强的民族观念和中国心。“中航”的同胞无不清楚，在“中航”工作的美国人，实际上当上太上皇，每一个技术业务的重要部门都被他们占领。当时“中航”主要航线的正驾驶员，几乎全是美国人，甚至机上的侍应生，所谓“空中小姐”的头头也是美国女人。中美双方的职工待遇甚不平等。美国驾驶员技术比中国驾驶员还差的也当上正机长，其工资则比中国副机长高出一倍至六倍，而且提升中国副驾驶员为机长的人数是寥寥无几。美国人的工资是拿美元，而中国职工拿的却是不断贬值的法币。许多美国雇员根本不把中国职工当人看，特别对我机务维护工作的中国同胞更是任意欺压。因此，中国职工产生爱国的反帝思想是必然的。他（她）们日夜盼望着祖国有一个人民自己的民用航空企业。这种爱国心和事业心成了一条纽带，把“两航”同胞系在一起，在中国共产党的领导下，高举爱国主义的旗帜在香港起义，走上光明的革命道路。

由此可见，人民解放战争的节节胜利和“两航”同胞的爱国心与事业心，使“两航”起义成为可能。但是起义的可能性只有在中国共产党的领导下才能成为现实。

二 中国共产党领导“两航”在香港起义

中国共产党通过很多渠道做“两航”的起义工作。香港地下党、广东省委领导下的总工会、财贸部门以及民主党派等都先后参与了配合起义的工作。最后都统一归中共中央情

报部部长李克农同志负责领导。上海解放后，陈毅同志派遣杨柳风去香港进行工作。中共上海市委情报委员会书记吴克坚向市委汇报党在“两航”内部已有工作基础。市委确定在栗裕同志领导下让军委华东航空接收委员会主任兼上海空军部部长蒋天然同志草拟争取“两航”起义计划，经陈毅同志审阅后报中央军委。军委指定蒋天然同志为争取“两航”工作的首席代表，吴克坚为第二代表，共同协作完成任务。

1949年6月，何凤元介绍“中航”总经理刘敬宜与当时中共香港工委负责人乔冠华见面。会见后，乔冠华认为刘敬宜对美国人抱有幻想。后来再由饶彰风、张铁生、费彝民等继续做刘敬宜以及“两航”上层人员的思想工作；另一方面由陆元斌抓紧对“两航”飞行人员的联络工作。陆元斌与陈耀寰策动“中航”飞行人员李福遇单机起义，于1949年8月25日北飞成功。接着“中航”驾驶员吕辑人又于10月27日驾机起义北飞成功。

1949年8月下旬，军委副主席周恩来和中央社会部部长李克农，在中南海接见华东军委的蒋天然和将往香港对“两航”做工作的吕明、查镇湖等同志。接见时在座的还有刘亚楼、钟赤兵、王秉璋、罗青长等同志。周副主席说：“要组织‘两航’集体起义，要先把‘两航’基地拖在香港，拒迁台湾，而争取人是主要的，有了人就可以办起新中国的民航事业。”

周副主席的指示很快地由吕明和查镇湖带到香港贯彻执行。当时的分工是由何凤元做刘敬宜的工作，陆元斌和陈耀寰做“两航”中下层人员的工作。吕明也多次和刘敬宜，陈卓林接触，密切注意其思想动态，及时地同他们阐明中国共

产党的政策，并指出“两航”的出路与前途。通过一系列工作，取得明显的效果。

与此同时，吕明在何凤元、陆元斌等密切配合下，在“中航”中层干部中积极开展工作。首先是从营业、财务两部门开始，逐渐扩展到机航部门。到9月中旬，由何凤元、陆元斌、华祝等同志邀请机航方面近二十余人在太子道张仁德家里聚会。与会者有陈达礼、邓重煌（飞行方面），汪企远、吴敬诚、周焕文、祁延煦（机务方面），陆维森（航行签派方面），华凤翔、戴添荣、陈耀宗、魏应鹏（航材方面），华祝、张仁德（通信方面），徐寿彭（财务方面），顾其行、叶渚沂、张乃荣、林汝良和吴景岩（营业方面）。这些同志大多数是生活较为优裕，但其共同点是痛恨美帝国主义和国民党，有爱国心与事业心。所以通过他们能够顺利地争取其他“中航”各方面人员共同起义。到10月初，思想的发动工作和准备工作基本上完成。

对“两航”上层的工作，主要是争取两位总经理。党的政策是尽力争取他们出面起义，最低限度是使他们不反对起义。“中航”总经理陈卓林原是美国华侨，出身富有，早年曾带飞机一架回国与孙中山闹革命。后来与广东陈济棠联合搞空军。军阀混战时，蒋介石收买了陈济棠的空军和陈卓林。但蒋介石并不重用陈卓林，因此，他对蒋一贯心怀不满。陈到“中航”当总经理后，“中航”已日暮途穷，曾有一度连工资都发不出，职工吃不饱就到陈卓林家抢吃。上面说过，党对“两航”的总经理都耐心地明以大义。因此陈卓林对起义的态度较为明朗。1949年5月，蒋介石要“中航”迁往昆明，陈就借故推托，把“中航”迁往广州，其目的是为了

迁往香港。在“中航”离开上海时，成立了一个留守委员会，留下飞机三架和一百多箱航材。

吕明做“中航”总经理刘敬宜工作时，虽经几次接触，但刘的态度踌躇。他对美国人还有不切实际的幻想。他借口当时起义条件不成熟而没有答应。后来吕明根据“中航”在形势发展下所处的境地，并针对刘有一定的爱国心和事业心，从我国航空事业落后谈起，谈到中国共产党要大办新民航的决心，以及当前缺乏人材与将来民航事业的无限美景不适应的情况。吕明称刘为“老师”（因为吕明也是飞行员，在美国受训时刘是总领队），并非常诚恳地陈词说：“你当时的二百个学生中很多人在大陆等你回去。”他代表中共中央邀请刘回去参加民航建设。这时刘敬宜深受感动。当时在座的民主人士也慷慨地进言说：“祖国千千万万的同胞也在等你回去，你是忠于蒋介石一人还是忠于祖国人民？”至此刘敬宜表态出面起义了。

在党的领导下，香港中共工委会和港九工会联合会组织了港九（香港、九龙）民用航空职工工会，于1949年9月上旬正式成立，并选出了第一届执行委员会和监察委员会。执行委员会主席为冷雪山，副主席汪企远、楼阅秉，秘书处处长魏应鹏，组织部部长金超，宣传部部长胡理昌，福利部部长陆麟才，康乐调查部部长梁汝麟，庶务部部长戚少俊，财务部部长祁延煦，交际部部长由楼阅秉兼任。候补执行委员为孟共珍，监察长端木全。监察委员有黄国铨、余品珍、陈阿华、马忠杰等人。候补监察委员为张耀庚。会址设在九龙城沙浦道33号3楼。当时工会的主要宗旨是：团结“两航”员工，保护职工福利，反对裁员减薪。而斗争目的是着眼于职

工的经济利益。

吕明、陆元斌通过华祝将澳门的“中航”通讯课无线电制造车间、材料库工作的王章琦调到香港负责与“中航”基层人员做联络工作，让陈耀寰着重对“中航”中下层员工进行联络工作，设法将工会的经济斗争引向政治斗争，粉碎蒋帮迫使“两航”迁往台湾的阴谋。同时决定派王章琦、沈崇焕二人去澳门策动“中航”员工起义。当时“两航”在港的员工共约2600人，以基层员工占多数，而且相当分散。因此，做好基层组织工作，策动员工起义是当时首要任务之一。主要对象是机场工作人员和维修工人。他们在“两航”的地位最低，一旦“两航”裁员时他们首先就是被裁对象，而且他们的家属大都在大陆。所以，发动他们起义最为容易，而且通过他们可以争取更多处在中间状态而同情起义的中层职工，以及对那些破坏起义的分子进行孤立和监视。

三 “两航”起义、飞机北飞、员工复员大陆， 集体起义成功和在港护产的斗争

1949年10月1日，伟大的中华人民共和国诞生了，中国人民站起来了。同年10月14日，人民解放军解放了广州，旋即挺进与香港罗湖接壤的深圳。这个形势极大地鼓舞了“两航”的爱国同胞。同时“中航”总经理的日子也不好过。因为是在年6月3日，港英总督以驻香港英国空军需要扩充基地为名，强迫征用“中航”在启德机场的机航基地。6月10日，又下令着其在一个月內撤离。6月29日，则断然下令征用。8月17日至18日，“中航”被迫停航。9月12日蒋介石派其交通部部长端木杰、民航局局长左纪彰去香港，逼迫

“中航”和“央航”迅速撤往台湾。在形势发展迅速的情况下，“两航”员工不得不选择自己的道路。10月27日“央航”驾驶员吕辑人、材料员谢超群和杨兆藩、地面机械员苏文焕等驾驶C—47型飞机一架北飞起义。这是“央航”第二次单机起义成功，对“两航”上下人员震动很大。吕明根据周恩来副主席的指示提出组织集体起义，停止个别策划，以防打草惊蛇。另一方面港九民用航空职工工会宣传部胡理昌等邀请基层积极分子30余人聚会商议表示坚决不去台湾，如果迫迁则团结一致，占领机场厂房、仓库、飞机，争取港九工人声援。这时查镇湖在“央航”策动中下层起义已取得单线联络，并经陈耀寰串联，也有进展。10月28日晚，由杭效祖主持专门会议，30日又召集临时筹备会进一步研究策动工作。会议决定在基层中仿效“中航”按照公司的组织，逐级组织群众反对迁台，并筹备集体起义的工作。11月初，陈卓林决心起义了。“央航”营运组主任邓士章也极力保证起义不出问题。陈卓林、邓士章、廖仲爽等决定成立非常委员会，其成员有陈卓林、廖仲爽、何守荣、刘惠民、洪启明、徐文良、杭效祖、温联栋、端木全、楼阅秉、汤铭盘、苏经国、冯谦、刘禹荪、陈文惠、陆麟才、张心康、张兴中、谢国良、朱振和等人。陈耀寰则以党派的代表身份参加这次起义筹备工作。与此同时，“中航”的中层和基层起义工作已基本准备就绪，并在九龙半岛酒店租房作为起义的总指挥部。11月6日晚，何凤元等请刘敬宜摊牌，此时刘不得不表示同意出面起义和发表《中航起义宣言》。“中航”遂成立一个顾问委员会，其成员有王新章、李振先、周自安、凌士芬、何凤元、吴志洪、顾其行、吴景岩、叶渚沂、王世熊、

华祝、陆维森、汪企远、魏应鹏、陈达礼、周焕文、王鹤龄、徐寿彭、华凤翔、冯克鑫、张乃荣等人。

11月上旬，“两航”起义的壮举在即，刘敬宜、陈卓林指定人起草《两航总经理起义通电》后，“中航”提出在陆元斌家里架设秘密电台，由郝润荪、周文雄守听与大陆联络，主要是收集北京发来的气象报告及其他信息。“央航”范景蒸提出租赁一只船驶到公海，夜间回来，以解决与各航站通讯联络的问题，并准备守听将来起义北飞飞机飞离汉口时马上发出两航起义通电。

“两航”的两个委员会原定11月10日开始行动。到了11月7日，“央航”有人带信往海南。为了防范泄密，立即采取了紧急措施，决定提前一日行动。同时讨论和决定飞机北飞的具体计划，以及器材的装运等事宜。

11月8日起义总指挥部根据参加起义北飞的驾驶员人数，决定首批北飞起义飞机共12架。其中有“央航”的“空中行宫”一架和C—47型飞机一架，“中航”则有C—47型飞机七架和C—46型飞机三架。其余留在香港的飞机则采取“技术停飞”措施，以防蒋帮“抢飞航机”，同时着令在外地过夜的飞机全部飞回香港待命。起义北飞飞机的安排是：

“央航”的“空中行宫”用以载运两位总经理及其他起义人员，其余十一架飞机则用以载满汽油、器材、另件、轮胎等物资。装载这样多的物资，平时需要多天的时间，但是同志们一夜间就把它完成。当晚起义北飞的飞行员也紧张地做好准备飞行的工作，而两公司对外仍照例排出航班飞往海口、台湾、昆明、桂林、重庆、柳州等地。

11月9日5时，香港启德机场上空还蒙着一层薄雾，北飞

起义人员和值班人员已经到了机场，他们都镇静自若地照常办理飞机出港手续，但对已购票的旅客则佯言飞机出了机械故障，或因天气的关系而不适航。实际上“空中行宫”由“央航”的潘国定驾驶，伪装飞往台北，载有刘敬宜、陈卓林、吕明、查夷平、邓士章等四十人直飞北京。其余十一架飞机则按计划飞往天津，分别由“中航”的陈达礼、边任耕、卢开周、徐作诒、邓重煌、秦永棠、张镒、蔡觉论、黄雄畏、杨积和“央航”的林禹水驾驶，并由陈达礼带队，杨宏量领航。6时20分，12架飞机每隔几分钟一架飞离跑道。当时能见度强差人意，飞机飞入云层，而这样的天气却对起义北飞的飞机起着保护作用。那时，三灶岛、柳州、桂林、舟山群岛等地都驻有国民党的空军，北飞的航线正好在其截击范围之内。为了防备国民党空军在中途阻击，12架飞机都飞到9500英尺高度的云层上。在飞机上看不到地标就依赖无线电互相通话，保持联系整队飞行。飞机飞过武汉时，听见了武汉人民广播电台的呼号（这是事先定好的），从而辨清了正确航向，折向东北方飞行。同时发电报迷糊港方的英国电台说：“我们的飞机坏了，要回来！”继而又发电报说：修好了，正续飞中。”最后一封电报说：“我们已经飞到柳州、台湾、昆明、重庆了。”其实“空中行宫，是于12时15分在北京机场安全降落。其他11架飞机在13时10分陆续安抵天津机场。于是12架飞机起义北飞成功了。在北京，外交部副部长李克农同志代表中央人民政府表示热烈欢迎。在天津，当地军政领导也热烈欢迎全体北飞起义的同志到达天津。当晚周恩来总理设宴招待两位总经理和同机起义人员，同大家热情握手表示欢迎。

“两航”总经理当日致毛主席、周总理的电文说：“中国、中央两航空公司经营交通事业，……经人民多年血汗培养与从业人员一致之努力，乃能初具现在之规模。不幸国民党政权发动内战，两公司受其挟持，将营业、机航重心，一度迁离上海，随其到处流徙，几濒绝境；而国民党政府最近一再逼迫两公司迁往台湾。两公司乃系国家之资产，从业人员之事业，自不能任其破坏灭绝；况值解放军事业经底定，建国大业正在开始，经慎重考虑结果，决定……顺应全体同仁一致之愿望，自即日起开始复员回国，……并自即日起，宣布停止通航蒋管区域，与国民党政权断绝关系，归附中央人民政府，听候指示”等语。11月12日，毛主席、周总理电贺起义成功，充分肯定了“两航”起义的功绩。毛主席赞誉“两航”起义“是一个有重大意义的爱国举动。”周总理还勉励“两航”员工要“坚持爱国立场，努力进步，为建设新中国的人民航空事业而奋斗。”

毛主席、周总理的贺电中还宣布“中国航空公司和中央航空公司为中华人民共和国的资产。”并号召“两航”员工“今后在中央人民政府及刘、陈两总经理领导之下，团结一致，提高警惕，粉碎反动派的阴谋，负责保护一切资产，听候进一步的指示。”

香港《文汇报》1949年11月17日发表了周总理对参与策动“两航”起义的同志的嘉勉电文。报头改用“中航央航全体员工的嘉勉电”中称：“‘两航’起义对国民党在政治上和空军运输上以很大打击，这是你们辛勤工作的成果，尚希继续努力，团结员工，使‘两航’保存飞机资料完整，回归祖国，以尽全功。特电嘉勉。”

周总理在欢迎北飞起义人员的宴会中，发表了亲切的讲话。周总理指出：中国人民航空事业是从无到有，从小到大，具有无限前途的。周总理号召全体员工，努力克服前进中的困难，为创造新中国的民航事业而奋斗。

边任耕同志回忆北飞起义时说：“在起义那天，我们按计划做好了准备，驾驶飞机飞回祖国。当时，在航线东侧并不远是台湾，在航线西侧的桂林尚未解放，尚有国民党军用飞机。因此，在香港空域附近，随时有遭到国民党飞机袭击的危险，而我们在个人以及留港家属冒着生命危险的情况下，飞回大陆，确实是不容易的事。我们12个起义北飞的飞行组，不仅飞行操纵技术很熟练，而且思想坚定，信心百倍，无所畏惧。因为我们有一颗爱国的赤诚的心，我们都有一个共同的信念。我们坚信，投向人民，投向共产党是投向光明的道路。我们的行动是正义的，正义的行动必然要取得胜利的。的确，由于我们的起义，国民党反动派永远控制‘两航’的梦幻从此就彻底破灭了。”

“两航”起义北飞成功后，“两航”员工响应周总理的号召，更加团结。在香港组织起来，从1949年年底开始，一方面分期分批复员返回大陆，到广州、上海、天津等地学习；一方面组织部分员工留港负责保护“两航”在港的一切资产。他们不仅与天斗，而且特别是与美蒋反动派进行了一场所谓“诉讼”斗争，持续三年半之久。

起义后留在香港护产的“两航”员工工作更为艰巨，斗争更加复杂。国民党当局施用种种手段，企图分化、引诱、瓦解起义人员，劫取“两航”在港的资产（飞机70余架，价值二千多万美元的“中航”工厂；价值一千五百万美元的

“央航”工厂，还有当时远东著名的“中航”飞机修理厂)。

“两航”的爱国员工在党组织的领导下，在香港各界人民的支持下，团结战斗，日夜坚守岗位，采用一切可以采用的斗争方式，包括公开的、秘密的、合法的和非法的方式，终于粉碎了美蒋的一切阴谋诡计，使他们通过陈纳德玩耍的花招不能得逞，把“两航”留港的资产尽量地送回大陆。

四 “两航”在香港起义后的连锁反应

首先，“中航”澳门办事处的员工按计划发起了自动签名参加起义。继而“中航”起义顾问委员会以王新章代总经理的名义通电蒋管区各地的“中航”办事处，着令员工严守岗位，听候人民解放军的接管，并号召“中航”在台湾和国外的员工归来。此项消息公布后，有的员工赶赴香港报到，有的自行返回大陆报到。

“两航”起义的爱国主义怒潮也冲击到陈纳德空运队的爱国员工。陈纳德、魏劳尔等人千方百计防止我爱国员工效法“两航”的壮举，于12月13日突然通知空运队全体空勤人员于翌晨往启德机场报到，准备分派飞机飞往台湾。以吴子丹和陈维龄为代表的空运队飞行人员揭露陈纳德不顾大家死活的阴谋，并向陈纳德进行交涉。陈纳德见情况不妙，就在当天下午找几个美籍机长，在没有副驾驶员和报务员的狼狈情况下，慌慌张张逃往台湾。当天晚上，空运队的华籍员工进行聚会，参加的人较多，并且纷纷表示不愿去台湾，要求返回大陆。14日黎明，大家奔赴启德机场守护飞机，防范陈纳德再度劫持飞机逃往台湾，但被港英警方所干涉。

“两航”起义的成功直接影响到在香港和九龙的原国民

党政府官僚资本企业机构，如粤汉铁路和资源委员会仓库、招商局、中国银行香港分行等27个单位。它们相继举起了爱国主义的旗帜，宣布脱离国民党政府，归附中华人民共和国。

五 “两航”起义的爱国主义精神继续发扬

“两航”起义人员复员大陆后，本着爱国主义的初衷，铭记党和人民的鼓励和期望，在党的领导下，努力学习和积极工作，为社会主义革命和建设，为新中国民航事业的建设和发展，排除一切干扰，尽心尽力地做出了自己的贡献。无论在中国民航事业的创建和发展中，还是在航空运输、专业飞行、机务维护、机场建设、扩展国际国内航线和经营管理方面，他（她）们都付出了辛勤劳动和才智。许多同志直接地或间接地承担和完成过支援抗美援朝、解放西南、进军西藏和开辟新航线等光荣任务，也执行过党和国家领导人物或外宾的专机任务。还有一些同志在安全飞行、科学研究以及教学训练等工作中作出了成绩，有的同志已光荣地加入了中国共产党，有的同志立了功受过奖，有的同志已是工程师和高级工程师。他（她）们虽然现已年过半百或年逾花甲，但是仍然兢兢业业地工作，革命精神、爱国热情和工作干劲不减当年。在争取台湾回归、统一祖国的伟大事业中，也做了一些有益工作，发挥了其应有作用。

尽管林彪、“四人帮”诬蔑“两航”起义是假起义，诬陷参加过“两航”起义人员是一股“反动力量”，是“残渣余孽”，并肆意加以迫害，而且这些“两航”起义人员尽管受到莫须有的种种打击和迫害，他（她）也始终没有动摇过

爱国、拥护党、拥护社会主义的信念，表现了我国工人阶级的素质。

党的十一届三中全会以后，在党中央的领导下，落实了对“两航”人员的政策，彻底平反了林彪一伙蓄意制造的“731驾机投敌”的冤假错案，恢复了“两航”起义人员的政治名誉，颁发了光荣的起义证书，对“两航”起义人员的档案认真负责地进行清理和作出其他的善后工作。这使“两航”起义同志更加坚定地继续保持和发扬爱国主义精神，团结奋进，为加强民航建设，为早日实现四个现代化贡献自己的力量。

六 结 束 语

“两航”起义，正如毛主席指出的：是一个有重大意义的爱国举动。它是震动中外的壮举。它给国民党当局在政治上、军事上和航空运输上以极大的打击，它结束了半封建半殖民地时代的中国近代民航史，它是具有无限前途的中国人民航空事业的起点。从此“两航”起义人员开始参与谱写中国现代民航史的新篇章的伟大事业。

在国庆35周年的今天，我们喜看我国民航事业在中国共产党领导下已有相当规模。它拥有多种类型的机群，有一批能供复杂气候条件下起降大型喷气式飞机的机场；有较为完备的飞机维修、航行管制、通信导航、气象保障设施；有培养运输专业、空勤技术业务人员的教育训练系统。它已形成了全国主要城市和边远城市的国内航空运输网，开辟了通往亚、非、欧、北美和大洋洲的国际航线，建立了项目众多的为工业、农业和国防、科技服务的专业航空体系，在国民经济