

祖国水运事业光辉十年

人民交通出版社

2

本書共收集了25篇文章，內容敘述了建國十周年來水運事業在黨的正確領導下所取得的輝煌成就，其中包括海河運輸、港口建設、航道整治和船舶修造等方面。從這裡我們可以看到新中國水運事業飛躍發展的一個輪廓，及其光輝的遠景。

7552.7 / 1

祖國水運事業光輝十年

*

人民交通出版社編輯出版

(北京安定門外和平里)

北京市書刊出版業營業許可証出字第〇〇六號

新華書店發行

人民交通出版社印刷廠印刷

*

1960年2月北京第一版

1960年2月北京第一次印刷

開本：787×1092₁₆

印張：4號張

全書：110,000字

印數：1—2,200冊

統一書號：15044·7034

定價(8)：0.45元

目 录

飞跃发展的十年.....	干 眉 (39)
十年来我国船舶事业的发展.....	張文治 (17)
从两种社会制度看我国港口水道的发展.....	刘峻峯 (30)
飞跃发展的海运十年.....	李維中 (41)
青春焕发的修船工业.....	强元植 (48)
展翅高飞的港口建設.....	吳 聘 (54)
木帆船运输业的社会主义改造.....	印邦昌 (60)
海員、碼頭工人生活的新面貌.....	中国海員工会生活組 (66)
光輝的十年, 巨大的变化.....	韓克辛 (72)
上海船厂工人的自豪.....	汪伯民 (78)
邁着英雄步伐前进的湛江港.....	佳 馬 (82)
青島港的变迁.....	陈 湘 (87)
新港船厂十年片断.....	祥久等 (92)
秦港巨变.....	中共秦皇島港务局委员会 (97)
万里长江航运忙.....	汪流长 (100)
一日千里的白山黑水.....	熊明鈞 (107)
战斗在福建前线的海員們.....	周簡等 (110)
日新月異的天津新港.....	天津港灣报通訊組 (114)
欣欣向荣的大連港.....	陈 湘 (118)
水上运输乘风破浪.....	广东省航运厅 (122)
广西水运事业的偉大成就.....	广西僑族自治区交通厅 (126)
貴州省內河航运的新面貌.....	貴州省交通厅航运处 (129)

为劳动羣众服务的水上客运.....	陈瑞龄 (135)
欣逢大庆話引水.....	王承訓 (139)
打撈救护工作的回顧.....	林鏡新 (144)
从川江夜航談航标工作.....	封朴等 (149)

飞跃发展的十年

交通部海河总局局长 于 屑

新中国成立的十年来，我国水上运输事业，在伟大的中国共产党和敬爱的领袖毛主席的关怀与领导下，在苏联和其他兄弟国家无私的援助下，已获得了辉煌的成就。

我国河流纵横，海岸线很长，同时又地处温带，有着充分发展水运的优越条件。但是，回顾一下旧中国的水运事业，由于长期外受帝国主义，内受封建主义和官僚资本主义的三大压迫，原有基础是非常薄弱的；在解放前夕，又遭到国民党反动派的严重破坏，当国民党反动派溃败逃往台湾时，劫走了将近百分之七十以上的船舶，来不及劫走的船舶有的炸毁；有的则加以凿沉；主要的灯塔、浮标等助航设备则悉被破坏无遗，码头坍塌，航道淤塞，当时的水运事业几乎完全陷于瘫痪状态。至于具有数千年历史的广大木帆船运输业，在解放前，则因遭受反动统治的封建帮会和恶霸势力的摧残；以及遭受到官僚买办和官僚资本主义轮船业的重重压迫，更处于极端悲惨的境地。

一九四九年中国革命的伟大胜利，使我国水上运输事业获得了新生，它是一日千里、突飞猛进地向前发展着，从而迅速改变了我国水上运输事业的落后面貌。

解放后，经过一九五〇年到一九五二年的最初恢复时期，水上运输的生产水平一般的达到了或超过了旧中国的最高水

平。到一九五二年底止，全国船舶吨位虽然还只达到解放前最高年的百分之五十四，但货运量已超过百分之十三；沿海大连、秦皇岛、天津、青岛、上海、广州等六大港的货物吞吐量比一九四九年增长了一倍以上。一九五三年到一九五七年的第一个五年计划期间，水上运输在全国总的货物运输量中所占比重更有了显著的提高。一九五七年货运量已由一九五二年的百分之十五上升到百分之十八。（其中，全国輪駁船货运量增长了二·七五倍）沿海六大港吞吐量比一九五二年将近增长了二倍。

自一九五八年，进入了第二个五年计划期间，由于我国出现了国民经济的空前大跃进，水上运输的货运量则比一九五七年跃增了百分之六六·八，沿海主要港口的吞吐量则比一九五七年增长了一·五三倍。一九五九年又在一九五八年大跃进的基础上继续跃进。预计货运量将为一九五八年的百分之一六四；北洋沿海五大港的吞吐量则增长百分之四七·五。内河通航里程已从解放初期的七万三千余公里增长到十六万公里，一向号称天险的川江，经过历年整治，设标已经可以夜航。特别是结合了水利建设，广大的平原地区正在进行河网化，有些山区也揭起了白帆，实现着航运化。

随着生产的发展，我国水运职工生活的改善也有显著的提高，职工们除享受公费医疗与劳动保险和其他福利设施外，工资收入也逐年有所增加，在第一个五年计划期间，平均工资即增加了百分之二十以上。

十年来，经过三年恢复，五年建设，特别是一九五八年大跃进和人民公社化以来，我国水上运输事业已有了很大的发展，并根本改变了旧中国水上运输事业的落后面貌，而正日益显示出它在国民经济中的重要作用；为促进工农业生产，为满足人

民日益增长的物質文化生活，提供了量大、質好、价廉、安全的運輸力。这些輝煌的成就，是任何資本主义国家所不能比拟的；当然，更不是在旧中国的条件下所能想象的。这是党在过渡时期的总路綫和党的社会主义建設总路綫在水运战綫上的伟大胜利。

中华人民共和国成立后，沒收了一切封建买办官僚資本的工业和交通运输事业，改变成为社会主义的經濟結構，从此把国家經濟命脉牢牢地掌握在人民的手里，并使其处于领导地位；与此同时，又收回了长期被帝国主义所侵夺的内河航行权，取締了港口碼頭被封建把头所压榨和包攬的制度。当时的基本任务是：“一面接管、一面复航。”在党的领导和广大职工积极努力下，旧中国遗留下来的上海国营招商局在接管后的第七天就恢复了上海到汉口間的航綫，稍后几天，沿海北洋航綫也恢复了通航。同时又全力的支援了对沿海島屿的解放战争。

为了适应国民經济迅速恢复的要求，当时水上运输工作主要問題是如何迅速的把原有的各种船舶、港口、航道及船厂，有重点的加以恢复整頓。根据因地制宜，就地取材，自力更生的原則，組織广大职工积极的将已损坏、沉沒的船舶进行打捞、修复，并适当改善技术条件，大力整頓沿海及长江主要港口，以适应船舶装卸的需要。又重点地进行了塘沽新港的重建，黃浦港的扩建，浦口护岸整修等重大工程。此外，还进行了航道疏浚、整治，清除障碍物，及修复助航設備等工作。同时也粉碎了美蔣的封鎖和轟炸阴谋。

解放初期，在香港和其他地区又有十四艘船的海員举行了光荣的起义，严重地打击了蔣介石反动集团和美帝国主义的破坏阴谋。这是广大船員参加革命斗争的另一件大事。它不仅仅給予敌人以沉痛的打击，而且显示了中国海員无畏的坚决的革

命斗志，繼承了大革命時代海員大罷工的光榮歷史傳統，在中國海員革命鬥爭史上，写下了光輝的一頁。

在解放前夕，為國民黨反动派劫持和隨同蔣幫逃離大陸到香港的私營輪船業，由於他們的資金短絀，船舶老舊，難以與資本主義國家航商進行競爭，同時也由於看到祖國解放後經濟迅速的恢復，而嚮往祖國，特別是看到新中國扶植工商業的政策，在政府貸款協助之下，他們也北歸參加了祖國的建設。

在恢復時期，我們除將已沒收的封建買辦官僚資本的舊企業，特別是對其抄襲英美資本主義一套的經營管理方法，象自由競爭、高抬運價、人員龐雜、運輸效率不高、生產管理落後等現象，進行及時的整頓和改造。並進行了整編組織，緊縮人員，加強了生產管理，改革了一系列的舊的資本主義的經營管理制度，建立起一套民主管理的新的制度。首先是加強了黨對生產的領導，在較大船舶上都組織了工作管理委員會，以軍代表為領導，由船長並吸收有關部分船員參加，成為民主管理船舶生產的一種最初形式。船員在參加管理工作的實踐中，深深體會到這與國民黨反动派統治時截然不同，自己真正當家作了主人，因而大大提高了船員勞動生產的積極性。

對於私營輪船業，從接管開始就貫徹了“公私兼顧、勞資兩利”的政策。除對具有投機性的所謂“黃牛”船行予以嚴格取締外；對正當的和資金有困難的私營輪船業都先後給予貸款扶助，以解決其由於恢復運輸工具而感到資金不足的困難，從而使其生產迅速的得到恢復與發展。同時在業務上則實行統一運價、統一貨源、統一調度的“三統”政策；在組織上實行“聯營”，以逐步的將其納入國家運輸的軌道。統一組織，進行“聯合經營”的形式在當時對私營輪船業的業務恢復與發展和改造方面是起了推動和促進作用。但也由於我國民族資產階

級具有两面性的特点，因而我們对私营輪船业也采用了“有团结、有斗争”的方针。团结鼓励他們守法的一面，批判斗争他們违法的一面。私营輪船业也是响往着資本主义道路，他們在生产得以恢复发展之后，則企图反抗国营經濟的领导，破坏国家的政策，故意把“公私兼顧”政策曲解成“平分秋色”，他們还进行偷稅、漏稅和盗窃国家經濟情报等唯利是图的破坏活动。我們則针对当时資產階級中不法分子的猖狂进攻，以及他們破坏社会主义經濟的活动，在一九五二年进行了“三反”

（在国营企业中反貪污、反浪費、反官僚主义）“五反”（在資本主义輪船业中反行賄、反偷稅漏稅、反盗窃国家資產、反偷工减料、反盗窃国家經濟情报）的群众斗争运动。給予資產階級的猖狂进攻以粉碎性的打击。在这一基础上，使資本主义輪船业向着服从社会主义經濟的领导，接受工人階級监督的国家資本主义大大前进了一步。

• 在这一时期，党和政府对广大的木帆船运输业也給予了极大的关怀和重視，采取了积极领导、充分利用的方针，加强了組織管理，充分发挥了他們的积极作用。并在全国范围内，进行了系統的水上民主改革运动，彻底肃清隐藏在木帆船中的反革命分子；摧毁了封建把头制度，建立了水上人民民主专政。使广大船民在政治上获得了彻底的解放。

在恢复时期，由于党对国营企业、私营航业以及木帆船运输业进行了一系列的恢复与整頓工作之后，到一九五二年底止，国营輪駁船的吨数，已由一九五〇年的百分之四十二·五上升到百分之五十八·四；貨运量由百分之四十七·九增加到百分之五十八·四；而私营輪駁船吨数則由百分之五十七·五下降到百分之三十四·五，貨运量由百分之五十二·一下降到百分之三十七·四（一九五二年輪駁船和貨运量相加后之差数

为公私合营部分国营企业社会主义的經濟力量在恢复时期已有了很大增长；但木帆船运量在整个运输中仍起着主要作用，木帆船所完成的运量，即占全国水上货运量的百分之七十五以上。显然，国营輪船业经过恢复时期之后，在整个水运事业中已居于领导地位。但整个水上运输的效率仍然是不高的。落后运输工具运量則仍占主要地位。

一九五三年到一九五七年的第一个五年计划大规模建设时期，水上运输事业又得到进一步的发展和壮大。在这一时期内，国营企业主要的进行了企业的生产改革，建立与健全经营管理制度，开展了社会主义劳动竞赛运动，同时对私营资本主义輪船业則胜利完成了社会主义改造任务。

在对国营企业生产改革方面，首先加强了党对企业的领导工作。在基层单位的船舶上取消了軍代表，建立了政委制，在企业中还实行了职工代表大会的制度，使全体职工围绕在党的周围，广泛地开展了劳动竞赛运动，从而使水运事业得到进一步的蓬勃发展。

在经济恢复时期，虽然統一了航、港管理机构，建立了一些新的管理制度，但对企业生产的经营管理还没有能进行系统的改革，成本高、周轉慢、事故多、手續繁以及某些资本主义经营方式的残余依旧存在着。因此，为了适应国民經济建设的迅速发展的需要，以便能及时地提供“量大、質好、迅速、价廉”的水上运输力，按照社会主义企业的管理原則，对企业进行了系统的生产改革。

这一时期，在学习苏联的先进經驗中，推行了计划管理制度。按照社会主义經济各部門有计划、按比例发展的原則，把各个生产环节通过计划紧密地結合起来，組成互相配合、互相啣接的有机整体，借以充分利用和发掘了潜在的生产能力。在

推行計劃管理的同时，还先后配合推行了經濟核算制和技术管理制度，把三者又相互結合起来，更不断巩固和提高了計劃管理的成效。几年来，还先后进行了清产核資和定額查定等工作，从而使計劃管理工作逐步走向完备，并逐步建立和健全各种責任制度。此外还大力推行了航次分时运行图表制、港口技术操作程序和港口貨物装卸图等先进經驗，大大提高了水运生产效率，并进一步降低了成本。例如：上海海运局船舶航行率由一九五二年的百分之三十五，提高到一九五七年的百分之四十六；船舶的非生产性停泊時間，由一九五二年的百分之三十四降低到一九五七年的百分之十八；长江航运局的拖輪航行率更从一九五二年的百分之三十四提高到一九五七年的百分之五十九·八。这些都充分說明了在社会主义制度下，必須建立起相应的社会主义企业的經營管理制度，才能使生产得到高速度的发展。这与資本主义制度下的生产无政府状态、盲目竞争、生产落后等情况相对照，是有着无可比拟的优越性。

在技术改造方面，几年来也是在不断地結合我国的經濟技术条件，大力改进原有落后的技术設備和适当增加新的現代化技术装备。依靠組織和发动群众，着重地推广了苏联先进經驗和我国广大职工所創造的行之有效的若干經驗，从而又不断地提高了运输效率，和迅速扩大与加强了水上运输业的技术物質基础。如在船舶設備和操作管理方面，采用了科学的处理爐水的方法，縮短了鍋爐洗刷時間延长了洗爐間隔期，創造了分段及滿爐生火操作法，測定和調整热工处理措施，發揮了船舶主机馬力，節約了燃料。在机动船舶上，又广泛安装导流管，使船舶的推进效能一般提高了百分之二十左右等等。

在对原有船舶进行大力改造的同时，还积极增建大量新型船舶，港口的技术改造工作也是在充分挖掘現有設備潜力的

原則下，有計劃地并逐步地把裝卸作業從繁重的體力勞動中解放出來；幾年來，一方面在重點港口增添了各種小型流動機械，在裝卸作業方面已由體力勞動的手推肩挑變為機械操作；另一方面，也結合運輸的不斷發展，改建和新建了一些港口碼頭，并修建了現代化的湛江、裕溪口等港口，從而大大提高了港口通過能力。

在航道與航務工程方面，改革了舊式的內河航標，設置了新型的鎖鏈式導航標志，大大地保證了船舶航行的安全，加速了船舶的周轉。打撈工程及港口設計施工等方面也都有極大的改進。

在開展社會主義勞動競賽中，不僅大大提高了生產效率，而且还大大提高了職工的共產主義覺悟。以學習蘇聯先進經驗進行計劃管理為中心的增產節約勞動競賽運動中，船舶上由於推廣了“分時運行計劃圖表”把港、航生產統一組織在相互勞動競賽中，有的船舶則更圍繞着這一先進經驗，創造了操舵、汽壓、主機轉數記錄表，循環清爐法、分段燒火法等先進工作方法。勞動競賽運動的不斷向前發展，從而更廣泛地開展了“同行業、同工種”的競賽，發動了廣大職工群眾找竅門、找關鍵，提出了千萬條合理化建議。由於領導和群眾的結合，解決了許多生產上的關鍵問題。如在解決船舶吃水淺的問題中，根據群眾提出并經過試驗，降低了船舶干舷高度，上海海運局僅在三十四艘船舶中，就提高載重量三千四百餘噸；在內河運輸中推廣了“一列式”拖帶及“頂推”等新的運輸方法，使拖輪每馬力拖帶效果由二噸提高到五噸，提高了一倍多。

這再一次證明，要把企業管好，不斷地挖掘水上運輸的潛在能力，必須依靠廣大群眾，充分發揮廣大職工的積極性。只有這樣，才能使水運工作得到迅速的發展。

黨所規定的“在全國範圍內逐步實現對農業、手工業和資

本主义工商业的社会主义改造，逐步实现国家的社会主义工业化”过渡时期的总路线，是引导中国社会由当时的既有社会主义经济，又有资本主义经济，还有个体经济的复杂的经济结构的情况下，过渡到单一的社会主义的经济结构的总路线。

我們根据这一总路线，全国水上运输部門在各級党委的领导下，在巩固和扩大国营运输力量的同时，对私营资本主义輪船业則全面的进行了社会主义改造。即正确地利用他們有利于国計民生的积极作用，限制他們不利于国計民生的消极作用，对他們逐步实行社会主义的改造。在对资本主义运输业的改造过程中，首先对私营财产进行了清产核資，同时也对資方人員作了妥善安排，对資產階級私有財產資料則采取逐步贖买的政策。在实行全行业公私合营时，采取了定股定息的政策。这样，既得到私营航业家的拥护，也得到了广大职工的支持，这样就順利引导着私营资本主义运输业走上社会主义改造道路，从而完成公私合营的工作，亦即完成了对私营輪船等的社会主义改造的工作。当私营航运业在实行公私合营之后，由于生产关系上已发生了根本的变化，在生产力也得到了解放的情况下生产面貌也就出現了一片新气象。如民生公司在合营之后即迅速地由过去的长期亏损轉变为有盈余，不但为国家創造了更多的积累，而职工福利和資本家的股息紅利也逐年有所增加。

与此同时，我們对个体的木帆船运输业也进行了社会主义改造工作，走合作化的道路。在自觉自願的基础下，将分散的，个体经营的木帆船分別組成了互助組、运输合作社。船民們在通过自己的經驗，認識到合作化道路的优越性，从而在一九五五年底和一九五六年初的社会主义改造高潮中，个体运输业也順利地走上了社会主义的康庄大道。当时木帆船运输业已組成了三千多个运输合作社。合作化后的第一年，就显示出极大的

优越性，木帆船运输效率就比单干时平均提高了百分之十四·七，社員收入增加了百分之十五左右。

这就是說，在中华人民共和国成立以后不到七年的时間內，已經胜利的完成了对資本主义运输业和个体木帆船运输业的社会主义改造任务，解决了生产資料所有制方面的“誰战胜誰”的問題，并且还把資產階級分子逐步改造成为自食其力的劳动者。这是党的过渡时期总路綫在水运事业战綫上的一次輝煌胜利。

随着国民經济第一个五年計划的胜利完成，为广大水运职工带来了极大的鼓舞，特別是一九五八年以来的国民經济大跃进和人民公社化，更显示了党的“鼓足干劲、力爭上游、多快好省地建設社会主义总路綫”的无限光芒。党的总路綫及一整套两条腿走路的方針的照耀下，指出了水运事业高速度发展的方向，鼓舞了水运广大职工的革命干劲；形成了史无前例的波瀾壯闊的群众运动。我国全体水运职工和全国人民一样，以空前高涨的热情投入了生产大跃进伟大行列中。他們在解放思想、破除迷信的思想觉悟基础上，发扬了敢想、敢說、敢干的共产主义风格，大鬧技术革新与技术革命。党又根据当前形势，及时提出了“全党全民办交通”和依靠地方、依靠群众、普及为主的“地、群、普”方針。在各企业中，貫徹执行了工人参加管理、干部参加劳动的制度，实行了领导干部、工人、工程技术人员和管理人員几方面在党委领导下密切結合的制度，同时有领导地改革了不合理的規章制度等，从而又大大提高了企业的管理水平，进一步的解放了生产力，和促进了整个水上运输业的高速度发展。

由于工农业生产的不断高涨和特大跃进，对水上运输也就提出了新的和更大的要求。水运事业为了在国家經济建設的大

跃进中爭取当好“先行”，又进一步和不断地提高船舶运输力。于是开展了以繼續挖掘运输潜力为中心的技术革新和技术革命的群众运动，这是大跃进以来大搞群众运动的特点。在圍繞着开展技术革新与技术革命的同时又提出了比高产、比优质、比安全、比协作、比技术的“六比”红旗竞赛运动，千百件丰富多采的技术革新与技术革命的創造在各个水运战线上大放异彩。船員們自己創造了駕机操縱机械化、电气化、生火操作机械化、半机械化、加油自动化、起錨、絞纜机械化、半机械化、敲锈油漆机械化、艙盖启閉机械化、半机械化的“六化”（最近有些单位已发展到十化）以及 駕引合一、生火加油合一、一、二等水手合一、政委机要合一、服务生厨工合一、船港理貨合一等“六合一”的革新与改革运动，已成为船舶操縱与生产改革方面的重大改革事件。

在全面向机械化、半机械化进軍的浪潮中，对为数众多的木帆船技术改造也大大地加快了速度，到一九五八年底止，实现机械化、半机械化和固定拖帶的約达到木帆船总数的百分之三十六，它們的生产效率一般的都提高了一至二倍，而人力却减少了百分之三十到百分之五十。目前，亦正在对木帆船和支流小河及小港口进行“两改、一清、四化”的技术革新运动。

“两改”，就是改良船型，使之达到安全、迅速、经济的要求和改良船用工具、属具；“一清”，就是組織沒有劳动能力，在船上又不能担任工作的老幼船民上岸。这样，一方面改善了他們的居住条件，另方面也增加了运输能力；“四化”，就是船舶运输拖帶化、港口装卸快速化、支流小河暢通化、就地取材多样化。

船舶技术经济指标的不断提高，标志着我国船舶技术改进的重大成就。一九五八年全国内河拖輪平均每馬力年产量达到

八九，四八一吨公里，即比一九五七年提高了百分之十二·八一，而内河机动船舶，平均每吨位船年产量从一九五七年的三六，一三五吨公里提高到一九五八年的四四，四二七吨公里，约提高了百分之二十二·三九。这样的增长速度和实际水平，都已超过了航运发达的资本主义国家。

在港口方面的技术革新与技术革命，大跃进以来则以实行装卸工作的机械化半机械化为中心，改进和创造了起艙、平艙、折梁、碼垛等机械与工具的联合作业，开始了向装卸工作的全面机械化和系列化迈进。装卸工人们还因地制宜，创造了各种土洋结合的装卸、搬运机械和机具。这样就不仅大大提高了装卸效率，减轻了工人的劳动强度，而且还加速了船舶的周转，缩短了货物的运送时间。

由于大闹技术革新和技术革命以及加速了对港口的扩建和新建工程，一年来港口通过能力也有迅速的提高，目前全国年吞吐量超过五十万吨以上的港口达到一百二十多个，而原有碼頭的生产效率也大大地得到了发挥，如上海港每公尺碼头的年吞吐量从一九五二年的八二四·二吨提高到现在的三，三八五·八吨，也远远超过了资本主义国家的任何港口。

在船舶修理方面也在向机械化、电气化、风动化方面进军。到目前为止，修船周期已普遍比解放初期缩短了百分之六十左右，所有船舶修造厂的废品率一般都降低到千分之三以下，船舶的修理已基本上做到一次试航，消灭了出厂返修的现象。

在党的综合利用水利资源的方针指导下，结合水利建设工作，各地亦出现了一个气势磅礴的河网化高潮。近两年来，共开发天然河流及河网化六万余公里，等于第一个五年计划开发航道总里程的一·二倍，比一九五七年底增加了百分之三十三，这

又为扩大水上运输能力提供了极为重要的物质条件。而历史上的所谓“南船北车”的传统运输习惯，也随着河网化的发展起了巨大的变化。如河南浚县，过去几乎没有水运，他们结合水利建设，从一九五八年十月以来，共开辟了航线及灌渠航道一千四百余公里，沟通了六座山上的石灰厂，全县基本上实现了乡乡通航、渠渠相连，形成了水上运输四通八达的局面。这不仅减轻了陆上运输的压力，而且还节省了大批的人力、畜力，有力地支援了工农业生产。群众已从亲自经验中体会到河网化通航的好处。此外，我国第一条南北大运河—京杭运河，业已开始兴建，全国也正在规划一个以自然河川与人工航道相通连的四纵六横为主的全国水运网。

在航标方面，毛主席曾关怀的指出了要实现航标电气化，给了航道工作人员以莫大的鼓舞，他们发挥了冲天干劲，克服了技术上重重困难，终于在1959年九月首先在长江全线二千余公里上全部实现了航标灯电气化；继而在珠江、黑龙江、汉江、湘江等主要干流也先后实现了航标灯电气化。在其它中、小河流的航标设置方面，也有很大的增长，设标数量相当于一九五二年的三·七倍。

在两年来的大搞群众运动中，另一个重大成就，就是大大改善了运输部门内外协作的关系，由于广大职工们发扬了共产主义大协作精神，在秦皇岛港所创造的并已在全国推广的“一条龙”运输大协作的经验，已得到进一步的开展。这种协作的内容极为丰富多采；有产、运、销各部门之间的协作，有各运输部门之间的协作，有运输部门内部各环节如船、港、厂、航道等之间的协作。各种形式的协作，共同的特点都是：主动地互相支援，“把方便送给别人，把困难留给自己”，大大发扬了共产主义风格。目前，全国水上运输中，已出现和正在出现着