

The background of the cover is a stylized illustration. At the top, a large, dark steamship with a single mast and funnel is depicted on a blue river. To its right, three smaller sailboats with white sails are visible. The river is flanked by yellowish-green banks. In the foreground, there are large, stylized, yellowish-green shapes that resemble reeds or grass. The title is printed in red on a yellow rectangular background in the center.

湖南内河运输 支援农业情况介绍

湖南省交通厅内河航运管理局办公室

人民交通出版社

目 录

前 言	2
一、明确方针，統一認識，树立为农业生产服务的思想	6
二、掌握农业生产的特点，摸清支农物资的运输规律，及时运 送支农物资	8
三、优先运输支农物资，全面平衡和合理安排其他物资的运输	11
四、增辟站点，延伸线路，加强生产基层的工作	14
五、调整运力，改进运输组织工作	19
六、积极提高运输能力，适应支农运输的要求	23
七、积极改善通航条件，为支农运输开道	26
八、动员职工群众，开展以支援农业为中心的增产节约运动	29

前 言

湖南是我国内河河流最多的一个省份。湘、资、沅、澧四大干流汇集于“八百里洞庭”，連結着大小支流八百一十多条，遍布在二十万平方公里的土地上，形成一个庞大的、稠密的水运网。这些蜿蜒交織如蛛网的河流，联系着广大的农村，是湖南人民生息发展的搖籃。从历史上看，全省百分之九十以上的县市城鎮，都是沿着河流依山傍水逐漸发展起来的，至今許多县名、鎮名还帶着水（氵）字的偏旁；現在，全省九十六个县市，有八十二个可通水运。

湖南的内河輪船运输，以洞庭湖为中心，湘、资、沅、澧四水为主干，航程两千三百多公里，有客貨运输航綫六十多条，同帆运、江运、車运分工合作，相互为用，成为省内外物资交流的重要紐帶之一。这些航綫的两岸，大都是重点产粮区和經濟作物区，物产丰富，有粮仓之称，古来所謂“湖广熟，天下足”的“湖”区，主要是指的地方。

客觀的地理条件和交通运输在国民經济中的重要作用，使得湖南的内河航运与湖南的农业生产构成息息相通的血肉关系，每一条航綫上的运输活动象征着农业生产的脉搏的跳动。

解放以来，湖南内河航运获得了很大的发展。这是在党的领导下，通过全体航运职工的一致努力的结果。从内河貨运量的組成情况看，农业物资、农副产品和用于农业的工业物资占了很大的比重。湖区常德、益阳、津市三个主要港口的貨物发送量，百分之八十来自上游和腹地的农村小点，汉口、长沙等

地流向湖区的物资，也以同样的比例在小点卸载分銷。历年来的情况表明，农业的发展是內河运输賴以发展的基础；农业生产的丰歉，对內河运输生产的关系很大。1952年我省土地改革完成，废除了封建剥削的生产关系，解放了农村生产力，发展了农业生产。就使得1953年的內河客货运量比1952年分别增长百分之五十六和百分之一百三十四；1954年因洪水为害，1955年的客货运量就保持在上年的水平上，增长幅度較少。滨湖堤岸大力整修后，增强了蓄水、抗洪能力，1956年又接着实现了农业合作化，1957年的客货运量比1952年分别增长一倍多和四倍多。1958年，农村人民公社成立，生产的进一步发展，1959年的客货运量又在1957年的基础上分别增长百分之三十四和百分之八十四。航运建設事业也随着生产高潮的出现得到了蓬勃发展。1959年到1961年，由于农业連續遭受旱灾，內河运输的发展速度也相应地进行了調整。但是，由于人民公社的无比优越性，公社化后兴修的水利建設在抗旱斗争中发挥了巨大的作用，內河客货运量仍比1957年有所增长，运输生产的經济基础仍然是很稳固的。1961年以来，由于进一步貫徹了党关于农村人民公社的各项政策，人民公社的集体經济越来越巩固，公社社員集体生产的积极性越来越高涨，农村形势一天比一天好，我們內河运输也在調整中取得了新的成就，又面临着一个大好形势，运输生产日趋活跃，任务更加光荣、更加繁重了。

除了农业生产的发展为內河运输提供了充沛的貨源和客源外，我們內河船舶、航道、港埠设备的建設、维护、整修所需的木材、楠竹、油脂、麻絨等原材料，运输生产活动中所需要的有关工属具和物料，也都需要农村供应，都需要依靠人民公社集体經济的发展。

內河運輸不是像寒暑表那樣只反映農業生產的水平，而且，運輸組織工作的改進，運輸條件的改善，運輸生產水平的提高，都在一定程度上促進着農業生產的發展。解放以來，湖南航運職工為支援農業作出的一系列重大貢獻，充分表明了農業生產的發展，由於有了較為發達的航運，便更加“相得益彰”。在1949年解放初期，迅速接管了湖南航業，發動海員工職，重整運輸，支援大軍南下，並且幫助湖區人民，開展生產。在國民經濟恢復時期，根據三種不同經濟性質（國營、公私合營、私營）的航業並存情況，以國營航業為領導，有效地實行“三統”（統一運價，統一安排，統一管理），制止濫價搶運、爭奪航綫的現象，合理安排運輸工具，迅速恢復了十六條航綫，大大活躍了十多個縣市的物資交流。在1954年的百餘年未有的特大洪汛面前，廣大航運職工奮不顧身，全力以赴，搶救災民二十三萬餘人，牲畜十餘萬頭，搶運的防汛物資達十二萬餘噸，在一定程度上縮小了洪水災害。接着又投入緊張的治湖運輸，及時地把十多万民工和十萬噸器材運到工地，幫助災區農民重建家園，為以後的豐收奠定了基礎，獲得了湖區農民的一致好評。不少船舶榮獲“支農模範”、“治湖英雄”的光榮稱號。1956年勝利完成了水上的社會主義改造，全面推行了計劃管理，提高了運輸效能和運輸質量，從而進一步便利了物資交流和人民旅行，擴大了運輸為農業服務的范围，增長了支農運量的比重。第二個五年計劃時期，通過延伸航綫，增辟站點，調整運力，健全制度，組織合理運輸，整頓生產秩序，採取了一系列措施，把支援農業的工作推向了新的水平。可以預計，隨着內河運輸工作全面轉到以農業為基礎的軌道上來，將會更好的促進農業的技術改造和人民公社集體經濟的發展。至於過去航道的整治，灘險的疏浚，港、站和船舶的建

設，等等；都在支援农业中发挥了效益。以整治后的沅水为例，常德到辰谿每吨物资所需的繹工、标工費用就节省了百分之六十；湘西流放下来的木材，每年約可节约十余万元；运输事故也大大减少，有利于山区經濟建設工作。

湖南航运依靠农业为經濟基础而得到相应发展，同时，农业由于有四通八达的水路相适应而不断前进，是“相輔相成”的辯証关系。近年来我們強調內河运输工作面向农业、支援农业、为农业生产服务，就是根据发展国民經济的总方針和实践中的体会，提出的处理这种关系的基本工作方針。

認識和处理水运与农业的关系，贯彻执行面向农业、支援农业、为农业生产服务的方針，在湖南不是一开始就明确的，而是在党的领导下，通过不断实践、不断学习、反复調查研究，逐步提高認識、端正态度、糾正缺点、改进工作，由不自觉走向自觉，由不主动走向主动的，在思想上、組織上、工作上有一个相当深刻的轉变过程。

一、明确方針，統一認識，树立为 农业生产服务的思想

明确发展国民經济以农业为基础的总方針，巩固地树立为农业服务，为城乡物資交流服务，为滿足人民旅行需要服务的观点，是內河运输更好地支援农业的根本前提。起初，部分同志虽然一般地懂得“民以食为天”，吃饭穿衣不能离开农业，沒有现代化的社会主义农业，就不可能建成一个社会主义的强大祖国的根本道理，但是具体到怎样正确处理內河运输与农业的关系，对为什么航运必須以农业为基础，航运应该怎样为农业生产服务等問題，却不十分明确，往往过多的强调运输生产的特殊性，强调客观存在的困难，沒有把面向农业、为农业生产服务提到根本方針上来認識，并全面貫徹到实际工作中去。当时在支农問題上就曾經有过这样几种反映：

一、怕麻煩。认为农业物資品种多，数量少，散仓、零件多，包装、成捆的少，既不好装，又不好卸，也不容易保管，不如运整批的方便。

二、怕亏本。认为农业物資都是低級貨类，运距又短，在經济上不合算，不如运长途的工业物資。

三、怕完不成計劃。认为农村点多分散，船舶上点后，周轉慢，定会“以船代仓”，运输效率低，生产計劃难于完成，不如港港間的长途运输好。

四、怕坏船。运石灰怕烧坏船，运化肥怕腐坏船，运推土机、排水管怕损坏船，运芦柴怕生白蚁蝕坏船，运綠肥粪肥怕

脏嫌臭，运魚苗怕出事故。总之，顾虑多，主要是思想問題，也有一些实际問題。

还有一些同志认为几年来支农工作搞得不錯，巩固成績就行了，无需全面轉向支农；并且认为湖区是車运的“禁区”，火車、汽車入不了洞庭湖，客觀的地理誰也改变不了，航运是獨家經營，有貨有客別人拿不走。

片面的認識产生了片面的行动。当时有的单位和部門，总是把注意力放在大港、大河、大船、大厂矿方面。长途运力安排得多，区間短途运力安排得少，整批的长途物資运得多，批量小的短途物資运得少；客运上曾收縮短途，停航小点，不准旅客带鮮活貨乘船；小点貨运也曾不恰当地強調一船一点，一点作业。經濟調查工作往往只着重于大厂矿的产銷情况和跨区的运量，很少深入农村公社进行訪問，了解农民的需要；貨源組織工作常常是淡季上貨主的門，旺季要貨主上門，不能經常化，物資单位說我們“只有淡季才是主动服务”。除了上級指定限期完成的紧急任务或政治性的运输任务外，对其他託运貨源，总要在长短（长途与短途）、大小（批量大的与批量小的）、高低（运价高的与运价低的）之間进行一番权衡取舍，并不完全按农、輕、重的次序分別輕重緩急作合理安排。少数同志还以为这是組織水运高产，全面完成和超額完成国家計劃的有效措施。实际結果适得其反。一方面影响了农业生产，給支农运输造成人为的不便。比如一度积压过上运湘西的食盐，使山区供应发生困难；供应湖区有关县、社的草帽，夏天不运冬天运，农民笑話我們是“落了雨送伞”。1959年部分魚苗由于运得不够及时增大了死亡率，影响农村副业生产的发展；一些“乡脚”很寬的传统水运埠口，自不靠輪船后，客貨繞道，商旅滞留，紛紛要求复航。另一方面，也影响了航运本身的发展

展，使運輸信譽不高，貨源減少，運輸組織工作顯得非常被動，正如事後某些同志所檢查的“這是搬起石頭砸了自己的腳”。

針對這些問題，從1961年到1962年隨着以農業為基礎方針的貫徹，反復把支援農業作為社會主義教育中的 重要內容之一，從班組骨幹到中層領導都分別集中進行過支援農業的學習，逐級弄通思想，從根本上明確以農業為基礎、以工業為主導發展國民經濟的總方針的重大意義。結合思想教育，我們全面總結檢查了歷年來的支農工作，組織幹部和職工，進行過三算三看和三查三比。這就是算運輸生產發展的賬，看農業發展與水運發展的關係；算運量構成的賬，看水運貨源從何而來；算運輸潛力的賬，看完成計劃與支援農業是否有矛盾。查支農思想，比支援農業的具體行動；查工作措施，比支援農業的具體效果；查薄弱環節，比生產效率。從上至下，層層發動，自覺地談認識、擺事實、找原因、訂規劃。這樣通過算、看、查、比，逐步算清了農業與航運互為條件、互相促進的內在聯系的賬；逐步看清了航運以農業為基礎、為農業生產服務的光明前途和巨大作用；逐步查出了思想上、工作上不適應農業生產需要的表現及其不良後果；逐步比出了成績缺點和經驗教訓。使以農業為基礎的思想不斷深入人心，支援農業成了廣大職工的自覺行動，為農業服務的工作方針，在思想上、組織上開始確立起來了。

二、掌握農業生產的特點，摸清支農物資 的運輸規律，及時運送支農物資

內河運輸支援農業、為農業服務的工作是多方面的，但是最基本的任務只有兩條，就是把農村所需要的生產、生活資料

送进去，把农村出产的粮食、棉花、油料和各种农、副业产品运出来。

送进去，运出来，不是简单的派船装货工作，而是涉及面很广、时间性很强的复杂的运输组织工作。如果不掌握农业生产的特点，不了解农业生产的需要，不熟悉农、副产品和土特产的征购、收购、换购情况，就不可能胜利地完成这个任务。1960年，运到湖区几个县的石灰，超过历年销售量的一倍多，有的社、队到1961年才用完，浪费不少，还占用了农业资金，就是一个例子。

为了很好掌握物资产、供、销特点，摸清调拨运输规律，做到心中有数，我们曾经组织业务较熟练的工作人员，深入三十五个县市，四个重点公社，四十八个与农业生产有密切联系的主要物资单位，进行了一次经济调查；同时对历年来各个月、季度的运量组合比例，船舶发航密度，作了一番分析总结。从调查研究的结果看，四水主流和湖区的各县，一般都是谷物两熟，季节性很强，既有春耕生产，也有秋初“双抢”，还有冬季备耕和堤岸冬修任务；既有“大秋收”，也有“小秋收”，还有春收、夏收作物；农、副业生产和农、副产品的收购、集运，常常是交错在一起，四季不断，周而复始；需要通过水运“挂钩”支援农业的物资单位有几百个，省内省外都有；支农物资的类别也有几百种，大小数量不一。通过这样的调查研究，我们认识到不违农时是农业生产的基本特点所产生的客观要求，内河运输支援农业而不考虑农时，就是脱离实际，因此在物资运输上要适应农业生产的需要，按农事季节进行，起“及时雨”的作用。

调查研究以后，心里有了底，根据客观要求，结合几年来的实践经验，我们在组织支农物资运输的工作中，便掌握了一

条基本规律，这就是：运输走在农事前面，运输与收购结合，农事未动，运输先行；收购开始，运输跟上。具体到各个季度的安排是：一季度大抓石灰、肥料、种子、小农工具为主的春耕生产运输，“不误“阳春”。入夏以后，雨量充沛，山洪大发，是汛期，就着重运芦苇、块石、木料等护堤防汛物资，同时组织夏收作物（豆类、油料等）和鱼苗、蛋品、瓜果等鲜活货以及土特产（如茶叶、竹器、斗笠、蓑衣、土纸等）的运输，以活跃市场和便利副业生产的开展。秋初，容易出现“七月旱”，紧接着就是“双抢”大忙季节，因此就着重抓抗旱、排灌器材、农药、秋灰、收割工具和“双抢”劳力的运送工作，使“快到口”不受损失，及时收割好。秋收季节一到，就集中全力抓以粮食为主的三秋运输，完成带有重大政治意义的粮食调运任务；同时赶运秋季土特产（如柑桔、桐油、茶籽、五倍子等）上市和日用工业品下乡，繁荣秋后旺季市场。入冬以后，一方面继续组织农村所需的日用品下乡，运好农民的生活用煤；另一方面，及时抓好冬修水利的物资（如水泥、水管、农用钢材、农用木材等）和湖草运送、春灰冬调等工作，为来年的丰收作好准备。1962年根据这样的安排，在春季完成了以灰、肥、种籽为主的春耕生产资料十多万 吨，大都是在“清明”前就运到了各有关县社；在湘水与湖区又一次出现特大洪汛时，出动轮、驳船两千多艘次，抢救和抢运了大量的物资和器材，维护了堤岸安全，又一次和社员一道战胜了洪水威胁。夏秋之交，及时运送了抗旱器材和杀虫农药到百多个公社。秋收后，胜利完成了以粮食为主的“三秋”物资数十万吨。冬季完成的冬修物资和春灰冬调任务数万吨。全年送到农村去的工业品、生活物资和从农村运出来的土特产、鲜活货等达数十万吨。全部支农物资的运量占总运量的百分之六十左

右。上述各項物資的送進和運出，對於促進農業生產，便利農民爭天時、奪地利、戰勝自然災害，爭取豐收；對於暢通城鄉物資交流，促進國民經濟的好轉；對於加快內河航運工作的調整，爭取生產、財務的好轉，都起了一定作用。

當然，各專、市、縣、社還有不同的具體情況，工農業產品的供銷關係十分複雜，各類物資的運輸，不應該也不可能完全機械地劃分階段進行，但是根據基本特點，掌握基本規律，合理安排，無疑是完全必要的。

三、優先運輸支農物資，全面平衡和 合理安排其他物資的運輸

我們對於支農物資運輸的基本原則是“三優、三保”。

“三優”是優先納入計劃，優先安排運載力，優先進行裝卸作業。“三保”是保證運輸安全與質量，保證按託運計劃完成，保證按時運到。為了做到“三優”，我們在支農物資交託承運起，到運抵目的地交卸完畢止的一系列生產環節中，對所運的支農物資，都加蓋“支農物資專用章”，具體證明交貨、受貨單位，品名，數量，期限要求並在編制執行裝卸作業計劃和船舶航次計劃時具體落實。各生產環節的職工，見有“章”的物資，即設法為它們開放“綠燈”。比如支農物資進庫時，優先安排貨位；支農物資上船或卸載時，優先安排作業的工人；支農船隊優先安排泊位，等等。為了達到“三保”，對支農物資強調不計大小，不論長短，不分整零，有多少運多少，盡可能一次直達。實行“三交清，四不准”，就是交清數量，交清時間，交清接送手續；不准核減、更改計劃，不准積壓誤期，不准拒裝拒運，不准虧斤短件；並通過有關制度作了明確規定。

对于抗旱、防汛、搶險、排涝、救灾、防疫、治虫等紧急物资的运输和轉运，則不受计划限制，随到随运。1962年开始所运的支农物资，所以无积压、无延悞、无重大責任事故，月月按计划超额完成，是与执行“三优、三保”分不开的。

支援农业、为农业生产服务，是内河航运长期的根本任务，这是无疑义的。但是，对支农物资“三优、三保”，并不意味着对其他物资就无需运好、保好。大量的輕工业物资、重工业物资和其他生活物资，如果不去很好組織运输，就会影响国民經济的发展和人民生活的安排。事实上，輕工业、重工业以至商业，都是与农业生产有机地联系着的，这些物资的运输有很大一部分都是直接或间接地支援着农业。比如从湘潭地区出口，经过江輪或火車，轉运到上海、洛阳等地的錫砂，就是用于制造拖拉机的原料。再如所运煤矿生产用的坑木，所生产的煤，也有一部分是用于农业排灌和供应农民生活需要的。有一些物资的运输，还是为国防和外贸服务的，更有特殊的意义。所以，在处理支农物资运输和其他物资运输的关系上，要防止片面性。并且，包括支农物资在内的全部貨源中，有重要的，次要的，一般的；有的要急运，有的可緩运；具体要求不一样，应该加以区别，不要分散使用力量。

从上述情况出发，我們在运输組織工作上的具体作法是，根据农、輕、重的安排次序，各个时期和各类物资的不同要求，在优先运送支农物资，确保重点物资运输的前提下，权衡主、次、輕、重、緩、急，全面平衡，合理安排。这就是貨源排队上的“四先四后”原則，即先支农，后輕、重；先重点，后一般；先出口，后内銷；先计划内，后计划外。具体做法是，每年进行一次全面的經济調查，了解国民經济发展的动向，掌握农、輕、重有计划按比例发展的关系，认清大局对水

运的要求。每季开始前，分区分綫进行一次貨源調查，摸清各类物資的流量、流向，納入託运計劃，考虑主观和客观条件，进行綜合平衡，分別簽訂运输合同。每个月度的下旬，对下月貨源进行一次核实，确定交运日期与数量，召开各主要港、站的平衡运输會議，进行“三对口”——上下对口、船貨对口、一二三綫对口的工作，具体安排各航区、航綫的运力和运量，确定工作协调措施，編制月度平衡运输方案，付諸实施。各港、站在每月再根据既定方案，組織物資的集运与入庫工作，巩固一綫，提調二綫，发展三綫，編制物資定日交运計劃；組織船舶及时归綫，編制执行到发船計劃和航次計劃，落实到船队；組織港口装卸作业，保証船貨对口；并且每天进行“三查三算”——查进度、查质量、查船貨动态；算貨源、算运力、算吞吐能力；平衡安排下昼夜的作业計劃，以保証安排好的物資能及时运出。如果客观情况变化（这种情况是常有的），发生貨源落空、变点（改变起运点或到达点）、增加、减少、提前、展期或船舶拥到、积压、迟发、悞期、无法續航等情况时，則进行內部調整，重作安排。1962年以来，这样做的結果，使占总运量百分之四十左右的輕、重工业物資和其他物資同样得到了运输保証。比如造紙的芦苇，工业交通所需的动力机械、燃料（石油、煤等）、原料（鋅砂、錫砂、硫鉄矿、鉛鋅矿等）及其产品，基建工地所需的水泥、木材、鋼材，供应人民生活需要的主、副食品、日常用品、針棉織品，等等；都做到了无积压，无滯留，按計劃及时完成，便利了各方面的調整工作。同时，这样做了以后，还有效地提高了計劃运输的质量，使生产秩序漸趋正常化，促进了企业管理工作的改进。1962年託运計劃的准确性、計劃內物資的比重、各綫物資的对流系数、船舶运行計劃的准确性，都是逐季提高的，四季度的

水平比1961年同期的水平分別提高百分之十至二十不等。

四、增辟站点，延伸綫路，加强

生产基层的工作

1958年以前，我們內河的物資流轉，根据省 $\longleftrightarrow$ 专 $\longleftrightarrow$ 县 $\longleftrightarrow$ 农村（区）的逐級供銷分配方式（即由省分配到专区，专区分到县，县再分到农村各个区），在运输上基本上是以港 $\longleftrightarrow$ 港 $\longleftrightarrow$ 点的方式为主。輪船只通干綫的主要港口，不直接到农村小点。到农村去的物資，从农村出来的物資，大都通过帆船和汽車进行集散，在主要港口与輪船換裝轉运。这种运输方式，增加了物資的流轉过程和流通費用，延长了物資的在途時間，要占用較多的短途运力，也影响着运输质量的提高。有时由于各种运输工具結合不好，容易发生船等貨、貨等船、船等車、車等船、輪船等帆船、帆船等輪船等情况，形成“半身不遂”。有时这种調拨方式，还产生了不合理的迂迴倒运情况。如过去长沙沅江县地区的百杂货，先由輪船經沅江运到常德，又从常德运回沅江，再在沅江轉小船运小点，迂迴轉运的航程达二百二十多公里。大跃进后，人民公社成立，物資的供銷关系发生了新的变化，运量倍增，各綫运力全面紧张，这种港 $\longleftrightarrow$ 港 $\longleftrightarrow$ 点的运输方式就难以适应形势发展的要求了。

于是，我們根据全省交通的全面规划和统筹安排，本着更好地为农业服务的方針，为了减少运输环节，加速物資流轉，節約物資流通过程中的人力、物力、財力消耗，考虑客观实际的可能条件（主要是看能不能通行輪船），有計劃地发展扩大了港 $\longleftrightarrow$ 点一次直运。这就是把到农村的物資由始发港一次直接运到农村小点，把农村需要运出来的物資，由点上直接运到

港口。1962年，湘、資、沅、澧四水主流和洞庭湖区的輪运小点，已发展到三百八十多处，半数以上是常年运输点，比1957年增加了将近五倍。一年来，从这些点上直接运出来了大量的粮食、棉花等农产品，几百个生产队的供销社在这些点上直接收到了輪船运去的石灰、煤炭、食盐、肥料、农药、农械、农具和許多日用工业品，港点直运量約占总运量的三分之一左右。南县、安乡县境内某些临河小点外运的粮食，过去由小船运到茅草街进国家仓库，再交輪船运到大港（长沙、岳阳、汉口等）轉运省内外各地。自推行港点直达后，就减少了一个运输环节和两道装卸作业过程，相应节省了运费、装卸力資和仓储費用，并提高了运输质量，减少了損耗，还使小船能更好的深入到支流小河担负支农任务。再如过去由株州运湖区的石灰，輪船只在株州雷打石受載，在沅江、汉寿、草尾等大站卸載，現在直接到产灰点裝載，直接运到可通輪船的公社小点，至少减少了两个运输作业环节。据津市港統計，1962年仅煤、粮、木等主要支农物资直运小点或在小点直接裝載，即为农村人民公社节省了三万五千多个劳动日。

在增辟站点，延伸綫路的工作中，沅水常辰航綫的开辟和坚持航行，具有重要的意义。

从貴州发源，纵横流注在湘西山区和田野的沅水，是川、貴边区和湘西地区与省内外各地进行物资交流的重要途径。聞名的“西湖木”和丰富的煤矿，以及秀油、桐油、柑桔、生漆、土靛、硃砂、五倍子等土特产，大都是从沅水上游运到常德出口。然而，这是一个很不容易的运输历程，从辰溪到常德近三百公里的航道上，分布着大大小小一百三十多个滩險，岩礁林立，河道曲折，水流急湍，是历来聞名的險道。自1954年大力整治和輪船試航成功后，几年来我們一直坚持了洪水期的

通航，全国交通劳动模范老船长楊祥福率領的沅水运输专业船队，始終战斗在这条险恶而又重要的航綫上，为湘西的山区建設服务，使物资运输的时间縮短了一半多，运输費用减少了百分之十五以上，分担了汽車和帆船的繁重的任务。

在旅客运输方面，通过不断的調整，也逐步恢复了原有的短途航綫，增加了二十多个停靠点，恢复了客貨兼載、人貨同行的传统习惯，便民利农，暢通供銷渠道。常德港将汉寿至蒋家咀的短途客运延伸到楊陶湖农場后，就使农場每年調入输出的几万吨物资可通过客輪“捎脚”完成，节省短途运费万余元和一万多个劳动日。

港点直达运输的发展，运输活动与农事活动由原来的間接关系轉变为直接关系，加强生产第一綫的工作，使运输生产活动（主要是装卸作业）和农事活动很好結合起来，避免影响农活安排和造成“以船代仓”的情况，就显得特别重要了。这方面，我們曾走过一些弯路，有过經驗教訓，也是在实践中逐步改进工作的。

过去，由于認識不明确，因此，在运输任务繁重，运力不足的情况下，便从局部的业务角度出发，对在点上进行运输的船舶，強調一船一貨，一点受載（或卸載），不恰当地把运输活动摆在首要地位，要农事活动适应运输活动的要求，結果既浪費了农村部分人力、物力，影响了农业生产，也使运输活动不能有效开展，船舶窝在小点的情况很长时期沒有得到很好解决。

1961年春天，我們在总结检查支农工作的基础上，指派专人在常德、津市、益阳等港作了一次专题調查，发现津市港业务范围内有八十多个小点，分布在七个县，其运量占全港总运量的百分之八十二，在这些点上活动的船舶，停泊时间比其他