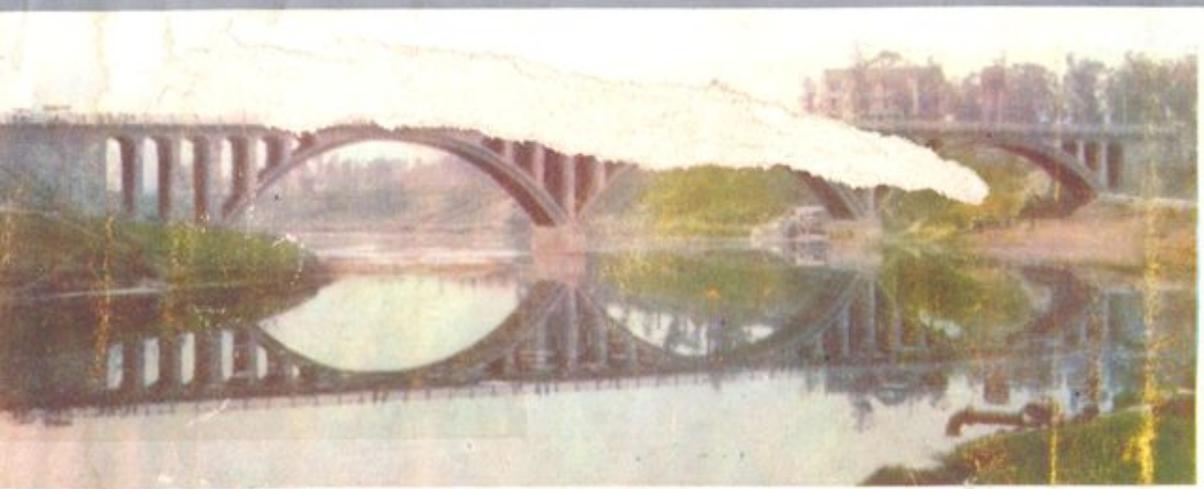


四川省潼南县地方志丛书之三十一

潼南县交通志



序 言

“以铜为镜，可以正衣冠；以古为镜，可以知兴替；以人为镜，可以明得失。”编史修志，鉴古明今，意义极其深远。

“盛世修志”，是我国的历史传统。党的十一届三中全会后，全国出现了政治上空前稳定，经济上飞速发展，人民生活明显提高的大好形势。为了“缅怀既往，策励将来”，“上慰先人，下启后代”，我们遵照上级党和政府决定，及时组织力量，历经两度春秋，编纂了潼南建县以来的第一部《交通志》，这是我县交通运输史上的一件大事。

编纂《交通志》，是以马列主义、毛泽东思想为指导，遵循《关于建国以来党的若干历史问题的决议》，坚持实事求是，秉笔直书，运用新观点，新方法，全面系统地记叙交通运输的历史和现状；本着略古详今、古为今用，重点反映解放后我县交通运输的发展与成就，并把思想性、科学性、资料性融为一体，让历史与现实跃然字里行间，使之起到“资政、存史、教育”的作用。

交通运输事业历史悠久，门类较多，加之变革频繁，史料残缺，志书中难免谬误和遗漏，望读者批评指正。

潼南县交通局局长吴洪开

一九八八年八月十八日

凡 例

《潼南县交通志》(以下简称本志),是以马列主义、毛泽东思想为指导,以《建国以来党的若干历史问题的决议》为准则,坚持四项基本原则,实事求是地记述交通运输的历史与现状。

本志以概述为纲,大事记为经,章节为纬,附录为殿,融事业一体,以类系事,横排竖写,详今略古,重点记述解放后我县交通运输的发展和成就。

本志排列顺序为《概述》、《大事记》、《建置沿革》、《道路》、《桥梁》、《河道》、《渡口》、《水运》、《陆运》、《搬运、装卸》、《管理》、《工业、服务业》、《文化、科技》、《工资、福利》、《附录》,共12章,40节,120目,176表,34幅图,65张照片。

本志上限至1911年,下限至1985年,个别史料有超越前后。断限前动工、搁笔后竣工工程均列入附录。

本志大事记采用编年体和记事本末体,主要记载交通运输的重大变革和重大事件。

本志称解放前后,系指1949年12月5日潼南解放前后。

本志中历史朝代沿用通称加注公元。朝代纪年用汉字;民国纪年和括号内注明公元年代均用阿拉伯字;解放后用公元纪年,年份用全称。

本志中数字一律用阿拉伯字,百分比用“%”符号,“度、量、衡”按各历史时期习惯和规定用法,未加换算。

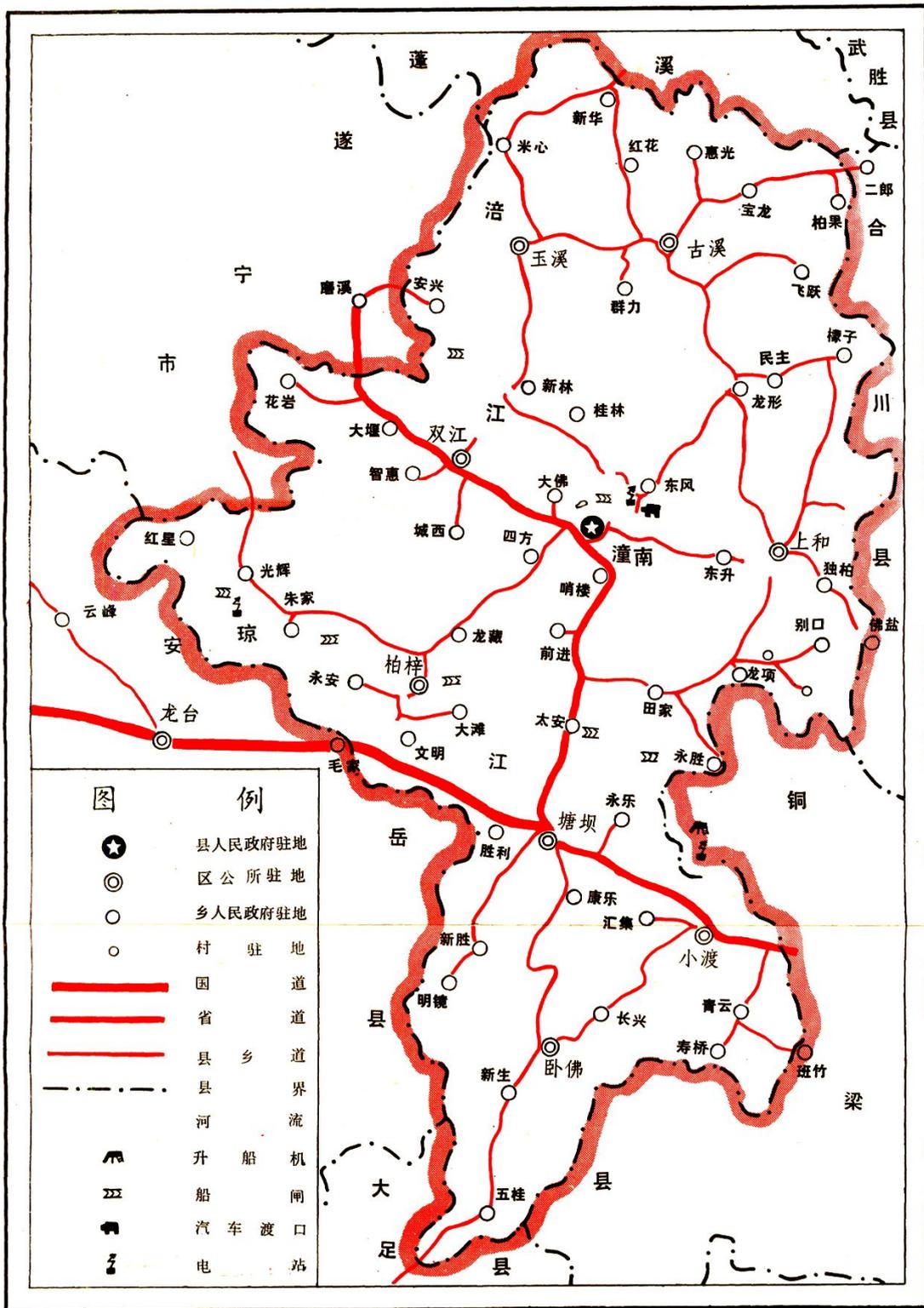
本志称“文革”时期,即“文化大革命时期”,系指1966年至1976年这段时期;“大跃进时期”、“三年困难时期”,即1958年至1961年这段时期。

本志称“交通科”、“工交科”系“潼南县人民委员会交通科”和“潼南县人民委员会工业交通科”的简称;“工交局”系潼南县工业交通局”的简称;“革委会”、“革导组”系“革命委员会”和“革命领导小组”的简称。

本志人物称谓直书姓名,不加褒贬。地名根据行文确定,并在括号内加注今地名。今地名以本县新编《地名录》为准。

本志资料来源于县档案馆、本局档案室和交通基层单位所藏史料,以及社会采访的口碑记录。绵璧公路和解放前的车辆管理的部份史料来源于四川省交通厅公路局公路史志编辑室组编的《四川省公路交通史志公路篇》一、二辑。

潼南县交通图





1988年8月18日，县志编纂委员会有关同志对《潼南县交通志》进行评审。志办副主任《潼南县地方志》主编刘富成同志（左起第二人）在评审会上发言。



潼南县地方志编纂委员会副主任李仁守同志（左起第一人）在评审会上讲话。

修志领导小组及工作人员名单

| | | | | |
|----|-----|-----|-----|-----|
| 组长 | 王介卿 | | | |
| 审稿 | 刘子林 | 杨胜华 | 谭世绵 | |
| 主笔 | 唐良璞 | | | |
| 采访 | 贺志能 | 周正文 | 安银荣 | 张希圣 |
| 制图 | 张希圣 | | | |
| 摄影 | 吴绍宾 | 任启元 | 徐显仁 | |
| 打字 | 周 萍 | | | |

潼南县交通志

目 录

| | |
|-----------|--------|
| 概述 | (1) |
| 大事记 | (4) |
| 第一章 建置沿革 | (14) |
| 第一节 局机关 | (14) |
| 第二节 直属机构 | (22) |
| 一、航管站 | (22) |
| 二、交管站 | (24) |
| 三、渡管所 | (27) |
| 四、监理站 | (26) |
| 五、养路段 | (26) |
| 第三节 企事业机构 | (28) |
| 一、汽车站 | (28) |
| 二、县车队 | (30) |
| 三、客运队 | (32) |
| 四、装卸公司 | (33) |
| 五、航运公司 | (38) |
| 六、二建司 | (46) |
| 七、饮料厂 | (47) |
| 八、砂砖厂 | (48) |
| 第四节 党群组织 | (49) |
| 一、党组织 | (49) |
| 二、工会组织 | (61) |
| 三、共青团组织 | (63) |
| 第二章 道路 | (66) |
| 第一节 民路 | (66) |
| 一、驿道 | (66) |
| 二、干道 | (66) |

| | | |
|-----|--------------|---------|
| | 三、乡道..... | (69) |
| 第二节 | 公路..... | (71) |
| | 一、国道..... | (71) |
| | 二、省道..... | (71) |
| | 三、县道..... | (72) |
| | 四、区乡道..... | (77) |
| | 五、专用道..... | (77) |
| 第三节 | 道路改善..... | (80) |
| | 一、民路改善..... | (80) |
| | 二、公路改善..... | (80) |
| 第三章 | 桥梁..... | (84) |
| 第一节 | 民桥..... | (84) |
| | 一、跳磴..... | (84) |
| | 二、桥亭..... | (85) |
| | 三、古石桥..... | (87) |
| 第二节 | 公路桥..... | (94) |
| | 一、国道桥..... | (94) |
| | 二、省道桥..... | (94) |
| | 三、县道桥..... | (97) |
| | 四、区乡道桥..... | (101) |
| | 五、专用道桥..... | (104) |
| 第四章 | 河道..... | (105) |
| 第一节 | 涪江..... | (105) |
| 第二节 | 琼江..... | (106) |
| 第三节 | 航道整治..... | (107) |
| | 一、整治涪江..... | (107) |
| | 二、整治琼江..... | (110) |
| | 三、整治磴子河..... | (116) |
| 第四节 | 码头..... | (116) |
| | 一、涪江码头..... | (116) |
| | 二、琼江码头..... | (118) |
| 第五章 | 渡口..... | (120) |
| 第一节 | 人渡..... | (120) |
| | 一、渡口设置..... | (120) |
| | 二、渡口性质..... | (123) |
| | 三、重要渡口..... | (124) |
| 第二节 | 车渡..... | (139) |
| | 一、码头..... | (139) |

| | | |
|-----|--------------|-------|
| | 二、设备..... | (139) |
| 第六章 | 水运..... | (141) |
| 第一节 | 船舶..... | (141) |
| | 一、人力船..... | (141) |
| | 二、轮驳船..... | (142) |
| | 三、客轮..... | (142) |
| | 四、副业船..... | (143) |
| 第二节 | 货运..... | (148) |
| | 一、航线..... | (148) |
| | 二、运量..... | (151) |
| | 三、运价..... | (154) |
| 第三节 | 筏运..... | (170) |
| | 一、放筏队..... | (170) |
| | 二、筏运..... | (171) |
| | 三、筏型..... | (171) |
| | 四、放筏工具..... | (171) |
| | 五、筏运价..... | (172) |
| 第四节 | 客运..... | (173) |
| | 一、线路..... | (174) |
| | 二、运量..... | (174) |
| | 三、票价..... | (174) |
| 第七章 | 陆运..... | (180) |
| 第一节 | 工具..... | (180) |
| | 一、滑竿..... | (180) |
| | 二、轿子..... | (181) |
| | 三、包箩..... | (182) |
| | 四、人畜力车..... | (183) |
| | 五、自行车..... | (185) |
| | 六、机动车..... | (185) |
| 第二节 | 运输..... | (196) |
| | 一、货运..... | (196) |
| | 二、客运..... | (209) |
| 第八章 | 搬运装卸..... | (219) |
| 第一节 | 力帮..... | (219) |
| | 一、县城力帮..... | (219) |
| | 二、区乡力帮..... | (220) |
| 第二 | 节搬运装卸社队..... | (220) |
| | 一、县城社队..... | (220) |

| | | |
|-----|---------------|-------|
| | 二、区乡社队..... | (222) |
| 第三节 | 搬运装卸价..... | (223) |
| 第四节 | 搬运装卸工具..... | (230) |
| | 一、人力工具..... | (230) |
| | 二、半机械工具..... | (230) |
| 第五节 | 搬运装卸量..... | (231) |
| 第九章 | 管理..... | (233) |
| 第一节 | 航务管理..... | (233) |
| | 一、航道治理..... | (233) |
| | 二、船闸管理..... | (240) |
| | 三、船舶检丈..... | (240) |
| | 四、驾长考评..... | (242) |
| | 五、养河费..... | (242) |
| 第二节 | 公路管理..... | (246) |
| | 一、道班设置..... | (246) |
| | 二、公路养护..... | (250) |
| | 三、公路绿化..... | (252) |
| | 四、路政实施..... | (255) |
| | 五、民工建勤..... | (257) |
| 第三节 | 渡口管理..... | (261) |
| | 一、管理办法..... | (261) |
| | 二、渡运票价..... | (263) |
| | 三、渡口经费..... | (264) |
| 第四节 | 车辆管理..... | (266) |
| | 一、证照..... | (266) |
| | 二、养路费..... | (266) |
| | 三、附加费..... | (269) |
| | 四、年检审..... | (269) |
| 第五节 | 运输管理..... | (269) |
| | 一、“三统”政策..... | (270) |
| | 二、运输凭证..... | (270) |
| | 三、运管费..... | (272) |
| 第六节 | 安全管理..... | (273) |
| | 一、组织机构..... | (273) |
| | 二、管理办法..... | (275) |
| 第十章 | 工业、服务业..... | (279) |
| 第一节 | 造船工业..... | (279) |
| | 一、设备..... | (282) |

| | | |
|------|-----------------------|-------|
| | 二、船型改革..... | (283) |
| 第二节 | 其它工业..... | (303) |
| | 一、砂砖..... | (303) |
| | 二、饮料..... | (307) |
| | 三、建筑..... | (311) |
| | 四、蜂窝煤..... | (317) |
| 第三节 | 服务业..... | (317) |
| | 一、蔬菜队..... | (317) |
| | 二、饮食、茶旅店..... | (319) |
| 第十一章 | 文教、科技..... | (321) |
| 第一节 | 教育..... | (321) |
| | 一、业余夜校..... | (321) |
| | 二、子弟学校..... | (321) |
| 第二节 | 文体..... | (321) |
| | 一、文娛..... | (321) |
| | 二、体育..... | (322) |
| 第三节 | 科技..... | (323) |
| | 一、队伍..... | (323) |
| | 二、成果..... | (325) |
| 第十二章 | 工资、福利..... | (328) |
| 第一节 | 工资..... | (328) |
| | 一、航运..... | (328) |
| | 二、装卸..... | (332) |
| | 三、工副业..... | (333) |
| 第二节 | 福利..... | (335) |
| | 一、医药费..... | (335) |
| | 二、退休、包养..... | (335) |
| | 三、补员..... | (336) |
| | 四、安葬抚恤..... | (336) |
| 附录 | | (338) |
| | 一、人物..... | (338) |
| | 二、杂记..... | (343) |
| | 三、抗洪救灾..... | (350) |
| | 四、续建工程..... | (353) |
| | 五、交道系统职工人数统计表..... | (360) |
| | 六、运输企业财务情况统计表..... | (362) |
| | 七、县交通运输单位基本情况统计表..... | (363) |
| 编后记 | | (365) |

概 述

潼南古为巴国、蜀国地，秦为巴郡、蜀郡地。汉代以后，先后为遂宁、青石、崇龛、铜梁、蓬溪县地。民国元年（1912年）始治县于梓潼镇名东安县。民国3年（1914年）2月内务部审定：“查该县设置于梓潼镇，归潼川府辖地，居府南，拟即定名为潼南县”。

民国20年（1931年）县设建设局（后改科）辖交通管理至潼南解放。

1946年12月5日潼南解放，次年1月12日县人民政府奉令仍设建设科辖交通管理。1955年建立交通科，后改工交科、局、交通局……虽几易其名，但仍是县的交通管理专职机构。

解放前，县内交通不便，运输极度困难。涪、琼两江虽横贯全县在境通航里程仅96公里，且滩险带比利用率不高。涪江在境平均1.7公里有滩1口，枯水期航槽水深0.4米，仅能航行20吨以下木船；琼江属夏盈冬涸河流，在境平均2公里有滩1口，正常水位仅太安以上能航行1.5至2.5吨小船。陆路虽有绵璧公路在境59公里也因路面破烂利用价值极低，大量的陆路运输主要依靠自古形成的人行干道。

运输工具落后。航运船型古老，且多与涪江终年航行水位不适，运载率低。陆运工具基本处于原始状态。民国28年（1939年）始有人畜力车，民国34年（1945年）才有1辆私营汽车，后虽发展至3辆，但到民国37年（1948）临近全国解放。汽油昂贵，配件奇缺致卖车告终。

解放后，交通建设速度加快，运输机械逐年增多，客货运量成倍增长。

开发琼江，整治涪江，通航里程由解放初期的99公里增至194公里。其中，于琼江上先后修建船闸6座，渠化航线95公里（含迴水渠化的支流程程），为解放后省内第一条渠化河流，而今可终年航行20吨以下船舶。计在涪江航道上修筑块石坝18条，总长6145米，彻底根治了浅险滩13口，枯水期航槽水深由解放初的0.4米增至0.8米，通过能力提高近4倍，今200马力以下的机动船和80吨以下船舶可终年航行。

公路桥梁倍增。1985年底公路总长已达394公里，公路桥64座，总长1984.2米，与解放初期相比，公路长度增加5.6倍，桥梁长度增加3.8倍；全县平均每平方公里占有公路0.24公里，比解放初期的0.013公里增加17倍；每万人占有公路5.13公里，比解放初期的1.13公里增加2.7倍。全县56个乡镇，已有55个通了公路，占乡镇总数的98.2%，以县际公路而论，东与合川，南与铜梁，西与遂宁，北与蓬溪均相互沟通，公路网络基本形成。

航运机械化业已实现。解放后木帆船逐年增加，1959年县内木帆船增至602只，8735吨，只数和吨位分别为1951年的3.4倍和2.4倍，为木帆船发展的最高年代。是年航运公司购钢质拖轮一艘180马力，为县航运史上第一艘机动船舶，1971年以后，航运机械发展加快，1977年拖轮增至11艘2080马力，实现了航运机械化，至此在航运部门中结束了“手攀石头脚登沙，背背烈日把船拉”的苦难历史。其时水陆运输结构已生变化，航运

运力突出超过运量,1978年即着手调整拖轮,发展小型客轮,至1985年末,机动船舶仍为11艘1450马力,其中拖轮6艘1130马力(含出川拖轮1艘370马力),客轮5艘641座320马力。另有个体联户小机船7艘100马力,是农村付业航运机械发展的雏形。

机动车发展起步晚,但后期速度加快。1960年潼南罐头厂有载重货车1辆,是县内最早的有车单位。1971年底交通部门始有1辆载重货车。1978年全县汽车增至99辆322.5吨(混合吨下同)。党的十一届三中全会后,全民、集体、个体、联户汽车逐年递增,截止1985年全县汽车增至546辆,1741.3吨与1978年相比,辆数增加4.5倍,吨位增加4.4倍。以全县平均人口计算,每万人拥有汽车6.8辆21.9吨。从分布情况看:专业运输企业(含汽车站)有车106辆426.5吨,占车辆总数的19.4%,占吨位的24.6%;企事业有车284辆967.8吨,占车辆总数的52%,总吨位的55.5%;个体联户有车117辆308.5吨,占车辆总数的21.4%,占总吨位的17.7%;小客车、特种车39辆,占辆总数的6.5%,吨位总数的2%;另有拖拉机256台3795马力,取代了县内人畜力车,已为县内短途运输主要力量。

随着水陆运输机械化不断提高,客货运量亦成倍增长。

1985年完成货运量28.31万吨,货运周转量2532万吨公里,与1952年相比,运量增长6.8倍,货运周转量增长4.6倍。其中航运完成16.77万吨,1764万吨公里,分别占货运总量的66.2%和69.5%,与1952年相比,货运量增加6.4倍,货运周转量增加3.3倍;陆运完成11.54万吨,768万吨公里。分别占货运总量的33.8%和30.5%,与1952年相比,货运量增加11倍,货运周转量增加34倍。

水陆客运发展(不含汽车站)起步迟,速度快。航运始于1978年,公路始于1980年,迄今航运开辟了涪江玉溪至安居客运航线计129公里,沿线15个乡镇(县内8个,县外7个)通了客轮。县属3个汽车客运企业,除在县内27个乡镇设立代办站27个,招呼站20个外,另在绵阳、成都、重庆、合川、大足等地建立起售票点11个,随着客运网点增多,客运业务亦相应增大。

水陆客运以1980年为起点,当年完成客运量37万人次,客运周转里667万人公里,后逐年递增,1985年客运量达到180万人次,客运周转量6562万人公里,与1980年相比,客运量增长近4倍,周转量增长9倍。

渡口设置增多,渡运机械化逐步提高。1985年全县渡口计41处(其中车渡1处,人渡40处)比1950年增加7处。渡运机械发展:车渡始于1964年,人渡始于1978年,迄今计有机动渡船8艘558马力,其中车渡2艘320马力,人渡6艘238马力,重要渡口实现了渡运机械化。

造船工业发展较快。解放初期县只能生产木帆船。1960年造船厂工人仿新购“川潼轮”船型试造木质拖轮成功,1971年又自己设计凭借榔头、宰子,钢锯、锉刀等简易工具造出了“303”和“204”两艘钢质拖轮,计560马力,从此水木工人跃上了制造轮船的历史舞台。嗣后机动船生产逐年增多,截止1985年该厂先后生产机动船计30艘3728马力,最大钢质拖轮370马力,最大钢质驳船350吨。今有造船机具50余台件,机动船500马力以下,驳船500吨以下均能生产。最大船舶生产周期一般为4个月,生产能力大大提高。

交通副业逐步兴起。随着运输机械化的发展,多余劳力日益增加,1978年后广开门

路，逐步兴办起砂砖、建筑、饮料和茶馆、旅店、食店等服务业，安排职工及家属子女755人，1985年年收入已达422万元，实现税利36.3万元。

纵观历史，潼南交通运输已发生巨大变化，今与昔比，面貌焕然一新。迄今，航道畅通、公路纵横、水运陆运机械化，运输市场一片繁荣。

目前，交通运输全体职工在党和政府领导下，正迈开改革步伐，加强行业管理，开展修路、架桥、建港、筑坝，加快交通事业的发展，为振兴潼南经济和“四化”建设而努力奋斗。

大事记

清光绪十九年（1893年）

安岳县姚市乡张举人，为贩运粮食之便，出资开凿琼江庙滩、大滩、鱼溅滩、滩石、桥滩、二滩、三滩、响堂子、方磴子、观音岩、石牛滩、罗滩、高埡等滩航漕。航漕长分别为三丈九尺至一十八丈，宽七尺五寸，深六寸至一尺八寸不等。

清光绪二十二年（1896年）

双江镇守杨守鲁、大佛士绅夏璜、易兴隆、梓潼士绅肖恒义等，集资七百余缗重修官堰沟至小桥湾大路（石板路）十华里，桥两座，历时一年竣工。

民国3年（1914年）

岳池县周恒堂，创修潼南县境米心场至合川县二郎场石板路，约70余华里。

民国16年（1927年）

潼遂马路（潼南至遂宁），潼铜马路（潼南至铜梁）动工。次年，潼遂马路建成。

民国20年（1931年）

4月6日，潼南县建设局成立。局长李莹帆。县内交通隶建设局。

民国22年（1933年）

潼南县建设局改名潼南县建设科。

民国23年（1934年）

潼铜马路（潼南至铜梁）建成。

民国24年（1935年）

9月9日，潼南至铜梁公路桥太安大桥被洪水冲毁9孔，其中北岸7孔桥面全毁，仅存拱层；南岸2、3孔桥面被冲去半边。

民国26年（1937年）

6月25日，潼南县筑路委员会成立。设主席1人，委员11人，常务委员3人。

6月28日，潼南县境公路第二次整修动工。次年8月竣工通车。

12月9日，潼南县民船业同业公会成立。主席李明道。

民国27年（1938年）

2月18日，四川省船舶总队嘉陵江区第三大队第四中队（系潼南）成立。中队长李明道，副中队长李敞之、邹庭辉。

四川省公路局在县城设汽车站，站长江志强。

民国28年（1939年）

4月，国民政府交通部汉口航政局公布《四川省木船运价章程》，制订嘉、涪、渠三江最高、最低运价幅度。

陈鹤皋在县城开办利民车行，有板车7辆。经营县城至太安、塘坝货运。为县内私营车行之始。

民国29年（1940年）

陈相离在太安开办振华车行，有大板车10辆，骡马40头，从事太安至县城运输，主要物资为军粮。

民国32年（1943年）

5月24日，交通部公路总局川陕公路工务局潼南管理站成立。站长廖勤。在潼南县车站办公。

民国34年（1945年）

5月9日，交通部公路总局第五区公路工程管理处潼南站建立。站长黄鑫生。站址在城关大巷子右侧（今“太白酒家”）。

民国35年（1946年）

国民政府行政院训令：“全国从元月1日起，改车辆左侧通行制为右侧通行制。”

县人邱仲熙等借潼光中学校车之名，集资购万国牌客车1辆24座。经营潼南至重庆客运。民国37年（1948年）客车售出。

民国37年（1948年）

7月16、17两日，连降大雨，洪水暴涨，太安大桥被冲毁6洞，三汇吴家桥被冲毁2丈余。

民国38年（1949年）

12月3日，国民党的胡宗南一军一师溃退时，将太安大桥炸毁9孔。其中炸断3孔，交通中断。

12月5日，潼南宣告解放。

1950年

1月12日，潼南县人民政府建设科建立。科长殷顺怀。县内交通隶建设科。

3月7日，潼南县人民政府公布本县汽车运输营业暂行办法。

3月13日，太安大桥修复工程动工。4月27日川北人民行政公署主任胡耀邦经过大桥时指示：“加紧修桥，恢复交通”。修复工程于5月7日告竣。

11月16日，川北人民行政公署公布《川北区公路民工建勤修路办法》、《川北区公路群众养路暂行办法》，《川北区公路县道修筑办法》、《川北区公路植树办法》。

12月9日，绵璧公路县境段整修动工。次年3月18日完竣。计动员民工9.63万人，开支大米19万斤。是年潼南获川北人民行政公署“筑路模范”称号。

12月17日，潼南县淘漕委员会成立，县长李玉良兼任主任委员。

1951年

2月，国营运输公司西南区公司南充分公司潼南运输站建立。站长阮芳荃。

4月，潼南县海员工会成立。主席吕银山，副主席唐文川。

6月，中国搬运工会潼南县委员会成立。主席王顺庭，副主席杜才华。

8月20日，川北人民行政公署交通厅内河航运第三分局遂宁航管站潼南分站成立。站长姜大成。1952年更名西南内河航务第三分局遂宁管理站潼南分站。1953年4月再次更名为四川省内河航运第三分局潼南航管站。代站长夏代昭。

10月22日，川北人民行政公署财经委员会制订《调整川北水陆运价草案》，潼

南县遵照执行。

11月15日，西南军政委员会财委公布《西南区内河养河费征收暂行办法草案》规定：对长短航木船、木排筏均应征收养河费，空船不征。征收标准为每吨公里10元（旧人民币1万元折新人民币1元。下同）。载客，每5人折合1吨，按次计征。国家、团体、军队之木船自运自货者减半征收；对外收取运费者，照规定全纳。

1952年

4月24日，太安乡人力车第435运输合作社建立。经理黄北川、奚绍成。

5月5日，川北人民行政公署交通厅拨大米3万斤给潼南培修乡村道路。

9月9日，开展水上民主改革运动，12月中旬结束。

12月6日，潼南县长航木船工会正式成立。

12月22日，潼南涪江航道工程委员会成立。县长许白瑞兼任主任委员。

1953年

4月30日，撤销民船业同业工会。

5月1日，潼南船民协会成立。主席唐文川。

5月，潼南县海员工会改组为潼南长航木船工会委员会。同年9月，改称为中国内河航运工会潼南委员会。

10月14日，中国搬运工会潼南委员会并入中国内河航运工会潼南委员会。

1954年

4月25日，四川省财委批复《内河航运管理费征收暂行办法》，正式将养河费改为管理费，并调整征收标准为，下水每吨公里20元，上水每吨公里15元，竹木排筏收费照标准执行，并明确规定机动船舶及其驳船，空驶木船、粪船、渡船、水泵船、住家船不收管理费；不对外营业的自货船折半征收。

11月，潼南县内河航运工会委员会并入潼南县船民协会。恢复中国搬运工会潼南委员会。

11月22日，潼南县人民政府制订《琼江木船运价标准》。此为琼江有统一运价之始。

1955年

1月28日，潼南县人民委员会交通科建立。副科长贺志能。

2月，潼南县群众运输管理站建立。潼南县搬运工会撤销。

2月20日，潼南短航渡口管理所成立。

3月，熊述清（汇集乡八村副主任）被评为四川省岁修公路模范。同月25日，前往成都出席劳模大会。

10月1日，琼江的高堦、二滩、太安船闸修建工程同时动工。次年5月竣工通航。

11月，潼柏公路（潼南至柏梓）修建动工。次年2月竣工通车，全长16公里。是解放后我县境内建成的第一条公路。

1956年

4月1日，潼南县第一木船运输合作社成立。社址在今梓潼镇大码头，主任唐荣山。