

南平航运业史话

沈健行

“山围八面绿，水绕二江青”。景色秀丽的古老山城南平，源远流长，自东汉（公元196年）建立县治迄今，已有一千七百多年历史。境内负山逼水，武夷山脉蜿蜒起伏，闽江三支流环抱交汇，地势险要，素有“铜延平”之称，既是历史上兵家必争之地，又是旧称上四府——延平、建宁、邵武、汀州的总枢纽。水陆交通扼闽北咽喉，山货南下，海味上行，形成闽江上下游商品的中转商埠。

闽江航程2062.5公里，是福建内陆水路交通的大动脉。自南平上溯，可达建瓯、沙县、洋口等地。支流有三，即沙溪、富屯溪、建溪。沙溪源出宁化县，东流至清流、永安二县称为九龙溪，折向东北始为沙溪，至南平与西溪合。富屯溪出自光泽者称交溪，后纳入出自建宁之金溪，东流至顺昌始称富屯溪。建溪有二源，自浙江庆元县的东溪，流经松溪、政和二县到达建瓯；自浦城南流经水吉至建瓯之西北部，与发自崇安经建阳之崇溪合，南行而至南平。诸溪汇合于南平，流量增大，再向南流，经尤溪口与尤溪合，过古田县与古田溪合，至闽清口又与梅溪合，然后奔腾而下，直达福州，浩荡入海。

南平的航运业，就是在这样得天独厚的地理条件中发展起来的。

在出现轮船之前，木帆船是闽江的主要交通工具。南平是闽江上游船舶的主要停靠站，早在明、清时期，木帆船运输业就十分发达。

大宗土特产，如大米、木材、茶、纸、香菰、竹笋等，均靠木帆船运经南平直达福州输出；沿海的食盐、海味、日用百货，仍用木帆船运到南平转销闽北各地，南平自然成为商品转输集散中心，商贾云集，商业也得到相应发展。

为了适应木帆船运输业日益发展的需要，南平辟有三个码头：一是西溪的南门头码头；二是双溪汇合的延福门码头；三是东溪的小水门码头。停泊于南平的木帆船，来自内溪永安、浦城、松溪、建瓯、邵武、顺昌的长路船，分别称为“课差”、“鸠尾”、“五百色”、“鸡公船”和双尖形的“雀船”；来自尤溪、古田、闽清、永泰的短路船，分别称为“平濑船”、“九都船”、“平水船”和“拖船”；还有来自乡镇峡阳、江汜的“鸭姆脚”船等。这些船各有专业分工，如“课差”、“鸠尾”等船型较大，载重7—10吨，专司运盐，一般只能航行到南平，在深水季节可上溯至建瓯、沙县、洋口各地。“雀船”体型较小，载重4—9吨，轻便灵活，适于险滩浅濑航道的运输，可深入内溪各地，以运米为主。“鸭姆脚”载重只有2—4吨，往返于南平、江汜、峡阳、洋口之间，专作墟期客货混载之用。据不完全统计，停泊于南平各个码头的木帆船，全盛时期多达千余艘，大小船只，沿岸排列，鳞次栉比；夜幕降临，江上灯火闪烁，形成别具一格的水上闹市。白昼登上九峰远眺，双溪汇流，千舟竞发。更逼真地体现出民间咏赞九峰金交胜境的诗句：“日受千人拜，夜观万盏灯”，真是生动地描绘出南平江河航运频繁的盛况。

经营木帆船运输业的船民，多是江西、浙江、闽清、福州、尤溪、古田等地籍民。互相以乡亲为帮，各有“帮头”，人数以江西、闽清、福州为最多，号称水上三大帮。他们之间有经济实力的就买船

当船主，雇工经营。船主与船工之间，属于短期雇佣关系，工资按航行班次计算，下行至福州付现，上行到目的地兑款。业务上各自招徕货主，延揽生意，没有固定的组织形式。有的地方设有民间代报站，负责人多是上了岸的老船主。他们凭借自己的人际关系，专为船主介绍货源，相当于交易所的经纪人，有的也为船帮担保小额预付款，代缴各项捐税，从中抽取一定比例的佣金和利息。

抗日战争期间，福建省于一九四〇年二月一日在南平成立船舶管理处，经理张锡杰。对所有木帆船实行登记，对闽江四线民船实行统一管理，统一经营。四线是：一、南平—谷口—福州；二、南平—建瓯—建阳—水吉；三、南平—沙县—永安；四、南平—洋口—将乐—建泰宁。在沿线各地，如南平、建瓯、建阳、浦城、崇安、光泽、洋口、沙县等口岸，又分设水陆联运站，以强化战时物资的水陆联运。南平水陆联运站直属船舶运输处，站长是潘凤仪。联运站规定民船到达口岸后，必须到站登记报到，由站按先后次序分配货源、摊派军差，签发通行证。

一九四三年，省运输公司撤销，其所属的船舶管理处也随之相继裁撤，水陆运输业务归省公路局统一管理调度，民船运输业务归省驿运管理处管理。南平设有驿运直属总站，负责控制、管理、调度民间运输工具，并规定统一运价。民船每次开航前必须到驿运站签发“通知单”，没有通知单的船只和货物一律扣留，或予没收，或罚款。为了稳定战时水上运输劳力，加强对船工的管理，当局规定由驿运站根据船员身份证上报批准发给缓征兵役证明书，以保障战时的水上运输畅通。

南平水位高于福州130公尺，俗有“延平水，鼓山平”之说。南平

至水口一线，水流湍急，一泻千里，明滩暗礁，星罗棋布，航行其间令人触目惊心。据说沿途有三十六滩，其中险恶的有：蛤蟆滩、马耳、坐地、大拗、秤钩、龙脉、大膀、折纸、龙虎斗、罗汉滩，岳溪夹、莲花滩、麒麟角、老虎墓、蛇头、蛇腹、八仙桌、十里坑等十八处。即俗称“上游十八滩、滩滩鬼门关”，稍一不慎，即遭灭顶之灾。闽江水手在惊涛骇浪中，驾驶轻舟急流勇进的英雄气概和高超的技艺，备受过往作家、旅游者的高度赞颂。

滩险流急，木帆船运输的安全系数受到客观条件的限制，因此，闽江轮船业的兴起，是时势所趋，是南平航运史上一件极为重大的变革。

闽江航行轮船，最早是在一九二二年初，当时有三个英国人在福建经营松木业，为方便采购、运输，置有五舱木船一艘，装配煤油机一部为动力，船名“祥泰”，试航于福州、南平一线，涨水季节可行驶至建溪的建瓯、沙溪的沙县、富屯溪的洋口等地。同时，美商同昌洋行也建造“飞鹰”号汽船，侵入我省内河航道。

国人自营轮船业，是在一九二四年八月，南平木船主江礼品的父亲，曾集资建造“安宁”轮船一艘，内装高速内燃机，自福州上驶至南平，试航成功，遂于当年八月底正式开航。由于轮船装载量大，航行安全、快速，获利甚厚，引起内溪各地航商的关注。木船主卞日福、江义福、江书法、江仁能等相继建造“楚兴”、“新太平”、“和兴”、“华安”、“太华”、“西林”、“新和”、“顺利”、“新华安”等客货轮，载重在30—40吨级之间，川行于南平至福州及内溪各地，最盛时期，轮船多达百余艘，竞争颇为激烈。

南平轮船业的兴起，大大加强了闽江航道的运输能力，为繁荣闽

北经济作出重大贡献。一九三六年，福建省建设厅开始插手轮船航运业，建造了“建平”、“新建平”两艘客轮，航行于南平、福州之间，业务由南平中南旅运社管理。同年，省建设厅还发动经营轮船业的航商集资组织轮船公司。先后成立了延平线的“闽延”、“剑津”、“龙津”三公司；沙县线的“闽沙”、“福沙”二公司，福州线的“蜚声”公司；建瓯线的“闽芝”公司，这就是被称为闽江航运史上的上游四线七公司。

一九三七年，抗日战争爆发，为适应战时需要，当局将七公司的轮船联合组成延（平）、建（瓯）、沙（县）、洋（口）四线联营处，并在南平设立办事处，实行统一调度、联合经营。一九三八年，沿海公路被破坏，闽江口填塞，南平成为沟通内地的唯一要道，一时商旅云集，军运、客运、货运日益频繁，原有的南平轮船船坞，不敷应用，省建设厅即投资在南平延福门码头新建一座轮船新坞。为了抢运军需用品、食盐，疏散城市机关、居民，轮船成为当时的主要运输工具，仅经常川行于福州、南平的客货轮，便多达四十余艘。一九四〇年一月，福州成立“闽江轮船有限公司”，在南平设“闽轮公司南平办事处”，陈修如任办事处主任，专司经营福州至南平，以及上溯至建瓯、沙县、洋口等地业务。并新建“福州”、“福建”、“青岛”“北平”、“杭州”、“天津”等七艘快艇，专司客运。一九四一年四月，福州第一次沦陷，闽轮公司的大部分客货轮疏散南平，停泊于塔下、十里庵一带，南平至福州航运一度中断，改为短程航行。同年九月三日，日寇撤出福州，快艇又恢复川行。疏散至闽北各地的福州机关、团体、群众争先返榕，乘客每轮超载。九月十九日凌晨，一艘由南平开往福州的快艇因乘客拥挤，启航前在延福门码头发生事故，

落水廿余人无一生还。

福州光复之后，由于海口仍被封锁，省外货运改由公路运输，除客运外，闽轮的货运业务相对减少，困难重重。但闽轮公司的广大职工仍然冒着敌机侵袭的危险，积极抢运食盐、军用物资以供军民所需，维持了闽江航道的交通线。

闽轮公司是一个资本主义性质的私营航运企业，内部劳资矛盾突出，群众基础较好，随着革命形势的发展，闽轮建立了中共地下党组织，党员多是各客货轮上的司机、副机和水手。一九四六年初，在中共福建省委的直接领导下，建立了一条从福州至南平（闽北地区老根据地）可靠的地下航线，曾先后护送了省委的负责同志以及大批党的干部，每次都顺利到达目的地，出色地完成了地下交通任务。同时，通过“青岛”、“西藏”、“河南”、“陕西”等客货轮，还多次为战斗在闽浙赣地区的游击队运送军用物资，如电台、枪枝、弹药、布匹、药材等等，为支援游击战争，打击、消灭敌人作出了卓越的贡献。（注一）

一九四九年五月，南平解放，人民政府大力整治航道，炸石移滩，长达一百七十多公里。并招工设置水标，点燃灯塔，把解放前险恶的“鬼门关”，改造成河床宽敞，水流平稳的闽江上游新航道，南平的航运业也从此进入新的发展时期。

（本文资料是经过采访闽轮老职工，并参考《南平文史资料》第二期综合整理而成，不足不妥之处望知情者指正。）

（注一）：参考《福建工运史研究》总48期P2。

解放前后闽北汽车运输业

林 维 庚

1934年以前，闽北没有一条公路。1932年春蔡廷锴将军率领十九路军由上海调闽“围剿”红军，他不满意蒋介石的对日不抵抗主义，拒绝执行反人民的内战命令。于1933年11月间在福州成立了“中华共和国人民革命政府”。蒋介石调集蒋鼎文等部队十几万大军，由浙赣两省入闽镇压，闽北各县当时无公路相通，为了配合大规模军事行动，“南昌行营”闽浙赣皖边区公路处长陈体诚率领大批军工、民伕，于1934年初在浦城成立浦（城）延（平）公路修建指挥部，急行开工修筑临时黄泥公路，搭架临时性木头桥梁。建成浦城至南平；南平至泰宁、建宁线；建阳至邵武、光泽线；南平至永安线。以后各线相继通车。从此建阳成为闽北公路中心点，这是闽北公路修建的鼎盛时期。1940年间建阳至江西上饶也通了车，运载车型是36年式德国产M·A·N，及朋驰柴油客车，而私营货车是美国产道奇、法古居多，福特、雪佛兰、日本产尼生等属于个体经营。

1936年间福建省建设厅为适应汽车运输需要，在建阳水南设立建阳修车厂。抗战时期为了避免敌机轰炸，迁距建阳十一公里之宸前乡，原水南厂改设车场。厂房设在该乡神庙内，装有机床、修配另件的设备。外围搭盖草篷木架简易车间3—4座，及职工宿舍一座，这些厂房多租借民房使用。此处设有建阳宝山材料总库，宸前设材料分

库，专供大修之需。总库库长陈宜坤，宸前由周耀祖负责。1943年原厂长朱仲良调走，后由高功钺接任，当时工程师为林葆华。1945年抗战胜利后第二年，宸前厂搬回建阳水南与总车场合并为福建省运输公司建阳修车厂，厂长仍为高功钺，以后高调省工作，另派任长达接充。

1939年福建省运输公司由建阳迁移南平龙山脚下老子祠办公，总经理是胡时渊，其时始与邻省发展省际汽车客运业务。在本省永安、朋口、建阳设有车务总段，建阳总段长陈瑜，付总段长陈刚，下设南平、建瓯、建阳、崇安、邵武、浦城、光泽车站，当时只有十余辆德国产M·A·N、朋驰两型客车，维持客运业务，每日一班或隔日一班。后来增添了几辆汽油客车，并与浙江省公路局签订了发展省际协议合同，始有南平至江山、金华，南平至黎川、上饶联营客运班车。1940年开办南平直接到重庆班车，全程二千四百多公里，每月二次。司机是郭阿八（外号重庆八，长途安全行驶之美称）。后来改开到广东韶关线，每月开三次。

抗战时期还有大批私营货车漫无组织，在闽北公路管理车辆机关督促下，组织了南平汽车联营处，经理江子豪。后来大部份车辆离开南平开往福州。还有部份在南平先后组成汽车运输行，最多十几辆一个单位；如闽兴汽车运输行等，一般设有办事地址，接洽运输业务，办事人员二、三人不等。车型是：道奇、福特、雪佛兰、大司帝倍克、中万国、奇姆西等，这些私营汽车经营特点：是能“车辆自修自开，自由运输，自负盈亏”，行驶路线不定，互相争运。招揽客货，依靠“黄鱼头”（即专介绍客货的人，从运费中抽取佣金）。南平还设有转运行，是一种专替货主转运、托运物资的服务行业，主要转运

物资：食盐北运，粮食、布匹、百货等运转省内各地。

抗战非常时期，为了防止敌人、汉奸破坏，在主要公路出口处设有关卡检查站（横木杆）如建阳水南、南平东门外等，这种检查站都是由国民党第三战区司令部与车辆监理所联合组成的。军、公、私车辆一律接受检查给予放行证件后放行。

由于时局发展需要，福建省运输公司内设有船舶运输处（经理张锡杰），下分设南平、洋口、永安水陆联运站及各县岸口设水运站，当时闽西北运输主要以水运为主。富屯溪上游的建宁、泰宁、光泽、邵武、顺昌等县站，用木帆船运输，以洋口、南平为集散码头；建溪上的建瓯、建阳、崇安、松溪、政和各县的木帆船，是以建瓯为集散点；两条内溪船只汇合于南平转入闽江。因此南平成为闽北水陆通道一个重要码头。主要运输物资是糙米、粮食加工付产品、柴炭、土产等。主要运输工具是民船，多属两头尖“鼠仔”船，每船可运粮食60~80竹篓，多运至福州后连同木船一起出售，船工另搭他船返回家乡，再购新船承运（因民船上驶速度慢，时间长，成本高，不合算所以卖掉旧船）。当时国民党第三战区司令部与水陆联运站联合办公，各委派调度员一二人，在沿江各地码头把民船编组成队，发给船工驾驶证，调派军差及公物运输任务，检查水上船只动态，后来福建省运输公司船舶运输处改组为福建省驿运管理处，各站改称为驿运站。

1949年5月14日，人民解放军二野部队解放南平，随军南下服务团驻在建瓯城内，领导同志冯大勋、王世锐、杨澄等指挥调派汽车支前，建阳成立闽北公路管理处，处长章志廉，接管闽北线公路汽车运输业务，并亲往南平组织私营汽车成立闽北民营汽车运输联营处。它的产生和组织情况是：当时由于海岸被封锁，铁路尚未修建，我省

进出口物资，全由上饶、贺村中转，私营汽车运输业务因而增多，以行驶线路运输能力等方面来对比，当时都超过公营机构，私营车辆逗留在南平者甚多，且散漫无组织。1949年9月间，由建阳闽北公路管理处处长章志廉同志，亲自到南平召集原南平汽车同业公会会员，组织成立闽北民营汽车运输联营处。由同业公会正付主任黄治强、林光裕两人兼联营处正付主任。又由闽北公路管理处派宾鸿门、何勉夫、王树吾驻联营处协助制订各种规章制度，实行三统（统一调度，统一配货，统一运输）管理。税收以及车上事务则由汽车工会工人进行监督，并代纳税款等，初步把民间汽车运输纳入国家运输轨道。

1950年6月，该联营处改由南平车辆监理所主任陈刚兼主任。选出林子来为付主任，脱产管理联营处业务。1951年改由南平专员公署工商科领导，派有干部雷文初常驻联营处指导工作。并重新召开汽车公会会员代表大会，重选林子来为主任，涂再机、洪德余为付主任。1953年改为南平民营汽车运输联营处，采取经理、副经理制，时值“三反”、“五反”运动后期，由省交通厅运输局南平运输处，派有工作组由指导员胡秀兰，常驻联营处，加强领导主持业务。调度采取利用、限制、改造政策，一直到1954年12月，才由南平运输处，采用“租赁制”办法对私改造。于1955年6月14日，全部车辆和工作人员，进入国营企业，成立“建瓯保养场”，编为二个车队（21~22车队）。后来第21车队调驻永安，永安汽车联营处改造的车辆，同时并入21车队编制。

车型：主要是美产的道奇为多，其次奇姆西、司蒂倍克、中小万国、福特，日产尼生等，载重吨位为三至五吨，共计131辆。这部份汽车是当时闽北汽车运输的主要动力之一。行驶于南平至上饶线；南平

至建瓯、建阳、浦城等线。

分支机构：当时为加强上饶业务联系事宜，另增设“上饶联络站”，调度货运与“上饶汽车运输联营处”双方协商具体业务，仍由上饶联营处办理。在建瓯水南设有运输业务站，办理该县运输业务。

上述南平汽车运输联营处对本省支前工作曾经起过一定作用。南平解放后，上级下达支援前线运输军需任务，南平联营处汽车，积极跟随支前部队运输。福州解放不久，又奉命去福州支援福州至厦门线军公物资运输工作，当时南平联营处组织较健全的汽车五十辆，编为十小队，由黄治强为大队长，率领车队直下福州，经历几个月完成支援前线军公物资运输任务后，由福州市运输局派领导干部（参谋）刘毓同志等，召开全体人员庆功表彰大会，对有功人员加以表彰，会上福州领导机关及各运输单位，赠送数十面锦旗，会后整队返回南平，仍旧执行闽北运输任务。

建国初期，闽北公路线仅500多公里，道路崎岖，弯多坡陡，木桥腐险，当时的汽车也全是德、美、日等国出产的破旧拼装客车，数量仅有十几辆。闽北线也仅有七八个车站及修车厂。厂房机具设备都非常简陋，机修车间仅是皮带式车床、钻床、铣床及小型柴油机和发电机一只而已。不久接收建阳修车厂（第一任厂长为周玉成同志）时该厂因工作需要迁移南平东门外（现即闽北电机厂原址），后因厂房车间发展扩大，再迁马坑桥（即现在“南平汽车配件厂”前身）。

五十年代初海峡形势紧张，福建军民所需物资全靠公路运进。当时华东第二运输处留下客货车辆无几，民营汽车南平、上饶两地联营处也只有240多辆，不能适应运输需要，当时上饶为福建省进出口交通必经之地，大批支前军用物资由上海等地火车运到上饶中转我省内各

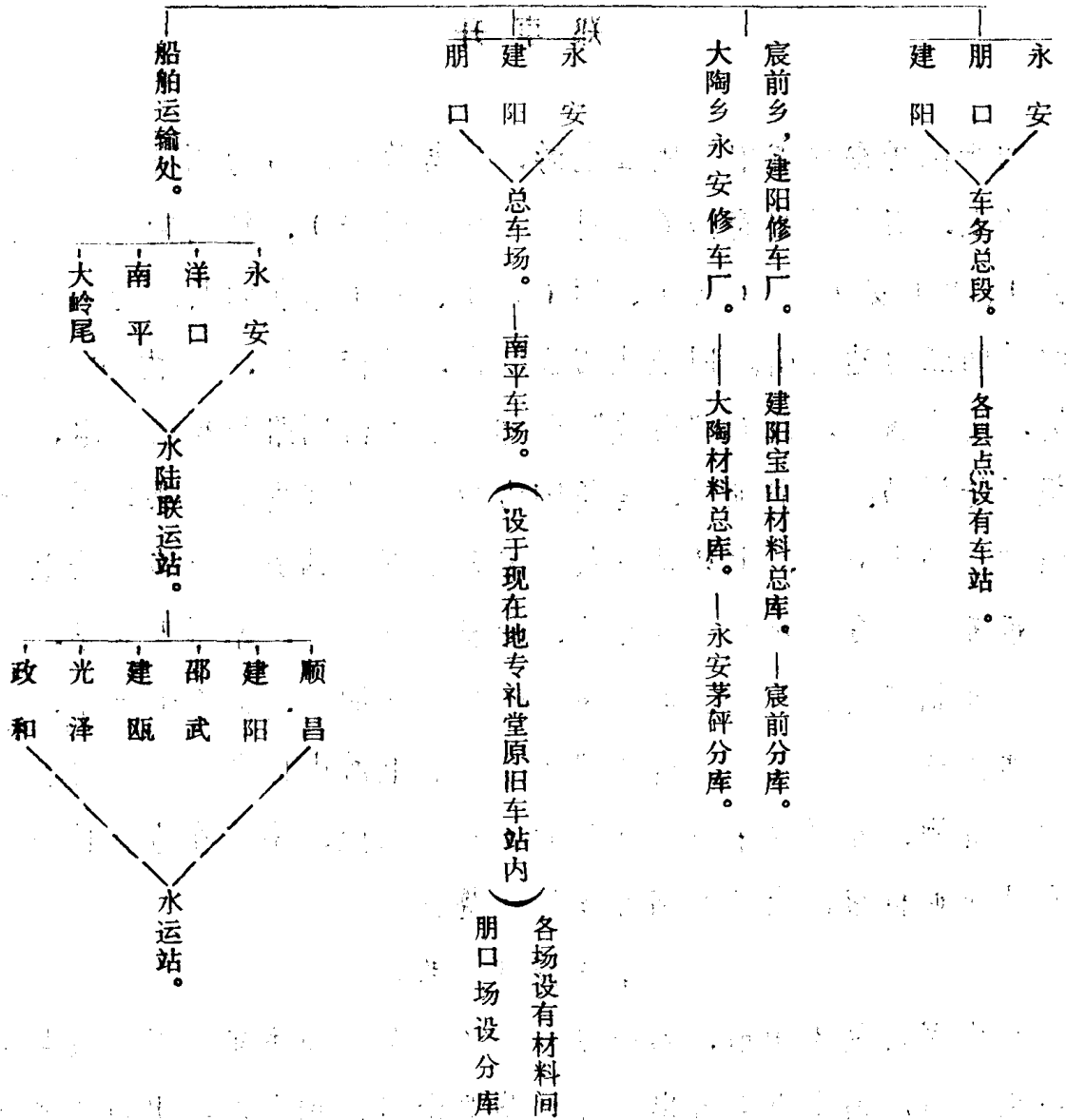
地。以后又开辟浙江贺村至浦城线,运送物资入闽,兼办公路与铁路、水运联运业务。车用汽油,进口有困难,大部份货车改装木炭炉,以木炭为燃料。

国营省运输公司成立后,设闽北分公司,上饶转运站改设为福建省运输公司驻上饶办事处。1954年国营省运输公司改为省运输局,在南平设运输处,(经理刘毓)。为了开展运输业务,去上海等地接受华东调给福建的新旧卡车,有美产大司蒂倍克,大型奇姆西,大、中万国,4×4雪佛兰,大型大蒙天等。1958年后,增添新解放牌客车。1961年改为南平运输总站,下属各车队分别驻上饶、浦城、邵武、建阳、崇安、建瓯以及客车驻南平小队。

附表见下页:

抗日战争时期的福建省运输公司组织概况

福建运输公司



南平公路、铁路的创建

郑亨升

南平位居福建省中部闽江上游，地势险要，古为闽省军事重镇。在政治上，旧为延平府治（当时南平俗称延平），辖有南（平）、沙（县）、永（安）、尤（溪）、顺（昌）、将（乐）六县。北邻建瓯，东南沿闽江而达福州。旧城池四面环山，峰峦叠嶂，城内也是丘岗起伏，陡岭满布，故有“山城”之称。城外山间路径狭隘崎岖，自古京报驿传用马；文书铺递，全凭脚力步行；达官贵人多乘轿以代步。所谓“官马大道”，也只是宽仅一米余由石块铺成的道路。陆上交通非常艰苦。商贾货物的交往运输，除肩挑背负外，幸得天独厚，自然集聚了闽北建溪、沙溪、富屯溪三江分支诸细流，汇合于南平，由闽江以通往省会——福州。这才解决了闽北上游山区各县与沿海各地区客商、货物，互通往来进行交易的问题。因此，南平在古代已成为闽北水陆交通枢纽，有“八闽屏障”的赞誉。

最先修建之路段

北伐军进驻南平前，南平没有一条公路。国民革命军卢兴邦部队驻防南平后，由于卢兴邦出身绿林跑惯山路、怕坐船，更讨厌到福州沿途的滩濑险阻。出于军事行动的需要，卢遂倡议由地方负担创建南平到水口的公路。1928年成立“延——[水]公路委员会”，计划经费由木排捐项下抽拨，并在田赋上附加征收供应。

首先测绘开筑南平水东至下道安济一段工程，计长十五公里。当时决定由古田包工头翁国水承包，抽调部份轻罪囚犯补充劳力。这项工程，由于当时上下勾结、贪污舞弊，竟耗费银元达二十余万元，而整个工程施工简陋、质量低劣。历时十个月，才草率通车。由于偷工减料，雨季之后到处塌方，夯土下陷，路面凹凸不平，桥梁涵洞，时有损坏，因而导致车辆时通时停，民众怨声载道。后以征收困难，经费无着，工程无法进展，机构遂无形瓦解，已经建成之公路亦因乏人管理而日益荒废。

发行筑路公债券

1930年冬，刘、卢战争后，陆军第五十六师刘和鼎部接防南平，继续修建延、水公路，重新设立“延水公路工程处”，筑路经费仍按原征收办法施行。由于费用需款孔急，决定发行“筑路公债券”补助。

扩展延建邵公路

1932年，省建设厅于南平设立“延建邵区公路分局”兼办“延水干路工程处”事务，委派刘俊文任局长。经费由省拨一部份，余则向闽北各县配募筑路公债，由各县自行商议认额缴用。由于各县解缴不足，工程待款兴建，因而进度极慢。迨至1933年夏，又以省款延宕未拨，员工薪资欠发。局长晋省请款久留福州，局内人员无法久待，纷纷离去，机构遂告瘫痪旋即撤销。

设延瓯公路总段

1933年，国民政府为了“围剿”红军，急需修建公路以应紧迫军情。

1934年春，当时军事委员会南昌行营，飭令设立“闽浙赣皖边区

公路处”，任陈体诚为处长。陈接令后即专程来闽视察筹建，逗留南平两天，布置设立“瓯延总段公路工程处”，直属边区公路处管辖，处址设在南平天官岭五尚弄。委任高兆栋为主任，吴必治、刘晋桎为正、副总工程师。立即将以前建瓯水西至鲁口，计十五公里旧公路之坡度陡、弯道急、路面窄的地段，征调民工，夜以继日，全面加以修改，有的地段另行重建。南平则利用前延建邵区公路分局所开辟之“东较场——大横”段的路基，重新施工，接上大横到鲁口工程，集中力量完成全线桥梁涵洞工程。这条全长六十三公里的公路，修建不久，即行通车。

继续开展延沙永线路

当1934年，闽浙赣皖边区公路工程，奉令开展后，延瓯总段工程结束，机构改为“福建省建设厅延沙永路工程处”，将延瓯段原有全部人员调供应用。全线分为西芹、青州、高砂、琅口、洋口仔、梅列、莘口、贡川等八个分段，每段各设正、副工程师、工程师，以及监工、看工等，负责该段施工事宜。经费由省拨给。完成一段，通车一段。

1938年省府迁永安，这条线路成为全省首要干线公路，乘客往来，货物运输，络绎不绝。同时，延（平）顺（昌）将（乐），邵（武）泰（宁）建（宁），邵（武）光（泽）；（建）瓯（建）阳、崇（安）；（建）瓯、浦（城）松（溪）政（和）各线路工程处相继成立，进行测勘路线，定期施工。到此，闽北的公路网才初具规模。

南平在抗日时期省政府迁永安后，成为公路交通的转折中心。许多重要会议都布置在南平召开。运输公司办的“中南旅运社”，首先在南平开业。以后，从南平至重庆的闽渝长途直达车；南平至韶关的

曲江长途直达车,相继运行,每月往返对开各两次。后都因日寇侵扰,行车受阻而停开。

解放前,南平农村,没有一寸公路。解放后,靠近公路干线邻近大乡镇,农副产品出产多的乡村,陆续开辟一些短程的公路,把产品运到公路干线设站地点转销各地。据1972年统计,全市就有九条干线公路,共长224公里;有八十四条乡村公路,总计长675公里;尚有林业公路十七条,长计227公里。这三项公路贯穿全市十七个乡镇,总共有1126公里长。

目前,城乡公路基本建成相通,全市十七个乡镇,每天都有公交公司的对开车,以方便群众的来往。近年旅游业兴起,还增加了小车出租、包车等业务。

现在,全市之间、我市与各县之间、与省际各大城市之间,公路完全相通。城乡公路交通网络基本形成,随着经济体制改革的深入,相信我市的交通事业,还将会有新的拓展。

铁 路 初 创

解放前,南平根本看不到铁路、火车。

1954年秋,王震将军率领十万工兵入闽赣配合人民群众,全力以赴,开创修建鹰厦、南福两线铁路工程。当时铁道兵团司令部就设在南平黄金山上一群楼屋里。南平人民高兴、亲切地称它为“八〇部”

南福、鹰厦两条铁路线,历时近二年,就建成通车。在南平境内全长是110多公里,贯穿南平管辖的地域,当时有八个火车站。

当1956年7月20日,铺轨列车到达南平这一天,南平当地群众和较近的闽北山区人民,都兴高采烈地奔赴南平火车站附近参观,象在杭州钱塘江边观潮一样,人山人海,盛况空前。