

010048

連江縣交通誌

福建省連江縣交通局編



连江县地方志丛书

---

# 连江县交通志

---

福建省连江县交通局 编

福建省连江县志编纂委员会审定

# 目 录

序言.....	( 1 )
凡例.....	( 2 )
概述.....	( 3 )
交通大事记.....	( 5 )
第一章 古道.....	( 11 )
第一节 驿道.....	( 11 )
第二节 古道.....	( 12 )
第三节 乡村大道.....	( 12 )
第四节 支前道路.....	( 15 )
第五节 旧城街坊.....	( 15 )
第二章 公路.....	( 17 )
第一节 线路.....	( 19 )
第二节 养护.....	( 27 )
第三节 绿化.....	( 29 )
第三章 桥梁.....	( 30 )
第一节 木桥.....	( 30 )
第二节 石桥.....	( 30 )
第三节 钢筋混凝土桥.....	( 31 )
第四章 航道、港湾.....	( 42 )
第一节 鳌江航道.....	( 44 )
第二节 琯头港.....	( 49 )
第三节 “三口”.....	( 54 )
第四节 “三湾”.....	( 56 )
第五节 北茭半岛诸湾.....	( 59 )
第五章 陆运.....	( 61 )
第一节 客运.....	( 61 )
第二节 货运.....	( 63 )

第三节	搬运装卸	(65)
第六章	水运	(72)
第一节	专业运输	(72)
第二节	乡(镇)、村属运输	(82)
第三节	水运专业户	(84)
第七章	交通管理	(86)
第一节	行政机构	(86)
第二节	党群组织	(88)
第三节	公路交通管理	(90)
第四节	水路交通管理	(93)
第五节	运输市场管理	(97)
第六节	重大交通事故纪实	(105)
第八章	交通工业	(108)
第一节	船舶修造	(108)
第二节	车辆修配	(114)
第三节	横向联营	(116)
第九章	交通运输企业管理	(117)
第一节	生产管理	(117)
第二节	经济责任制	(120)
第三节	劳保福利	(124)
第四节	职工教育	(125)
第十章	英模录	(127)
第一节	先进集体	(127)
第二节	先进个人	(127)
附录		(129)
一、	交通古迹	(129)
二、	安利桥遗址及古诗摘抄	(130)
三、	普利桥碑记	(131)
编后记		(132)
编志人员名单		(133)

## 序 言

《连江县交通志》问世了。它是我县交通运输事业有史以来第一部具有地方特色、专业特点、时代特征的志书。它比较全面、客观地记载了我县交通运输的发展与变革，突出反映了中华人民共和国成立以来，在中国共产党和人民政府正确领导下，连江人民为改变交通运输落后面貌，奋发图强，艰苦奋斗、所取得的辉煌成就。

建国以来，我县加速架桥修路，整治航道，建设港口，实现车、船机械化，大大加强了交通基础设施，促进了交通运输事业的迅速发展，为繁荣城乡经济，改善人民生活起了很大作用。这是全县劳动人民，特别是交通战线广大干部职工长年累月艰苦创业，辛勤劳动的结果。

《连江县交通志》编写组的同志们本着尊重历史，尊重事实的原则，用两年多时间编纂了这部专业志。它将为我县逐步实现交通运输现代化提供历史借鉴和现实依据。并藉以启迪后代，认识过去，了解现在，展望未来。

在编辑过程中，承蒙交通运输战线的老一辈和有关部门积极提供资料，热忱帮助与指导，在此，谨致衷心的感谢！

连江县交通局局长阮经在

1987年7月

## 凡 例

一、本志以马列主义、毛泽东思想为指导，以《关于建国以来党的若干历史问题的决议》和《关于经济体制改革的决定》为准绳，对历史资料进行全面鉴别、整理。

二、本志上限追溯到公元222年，下限写至公元1985年，个别事项延伸到1986年。

三、本着“详近略远”的原则，重点编纂中华人民共和国成立以来连江县交通运输业的伟大成就。根据“纵不断线，横不缺项”的要求，对建国前的资料全面搜集，适当选用，以达到承前启后，继往开来的目的。

四、本志以大事记为经，各章节为纬，横排竖写，综合运用记、志、传、图、表、录、概述各体。而以志为主。

五、本志的历史纪年，除民国纪事使用阿拉伯数字外，其余沿用历史朝代年号，括弧内注明公元。

六、本着“生不立传”的原则，对健在而曾出席过省、地（市）的劳模和先进工作者编入英模录。

七、志书内所述“建国后”是指1949年10月1日中华人民共和国成立后。“党的领导”是指中国共产党的领导。

八、本志书写的记数与计算（包括整数、分数、小数、百分比等），除特殊词语外，均用阿拉伯数字。

## 概 述

连江县建于晋太康三年（公元282年），原称温麻县，唐武德六年（623年）改称连江县，位于福建省东部，地理坐标：东经 $119^{\circ}17'$ — $120^{\circ}31'$ ，北纬 $26^{\circ}07'$ — $26^{\circ}27'$ 。东濒东海，北邻罗源县，西南与福州市郊接壤，南扼闽江口与琅岐岛相望，陆地直线距离东西长67.8公里，南北宽36.5公里，土地总面积1137.8平方公里（包括马祖列岛17平方公里在内），辖6镇13乡，1985年人口54.7483万人（未包括马祖列岛在内）。

县境海岸线总长209.38公里，大小岛屿82个，岛岸线总长151.55公里。鳌江中、下游纵贯境内，长度在3公里以上的河流共计73条，优越的自然环境，为水运事业的发展提供了良好条件。早在三国东吴时期（222—280年），鳌江口岸就已设屯造船。晋朝（265—420年），海运日益发达，境内曾开辟六条主航线，西至福州，东北至罗源及闽东北各地，北上浙江、上海和东北口岸，东至台湾基隆，南至厦门、香港、澳门。宋、元、明、清、民国时期，由于内陆交通闭塞，货物多从水上运送。琯头、浦口、黄岐、筱埕等沿海沿江村庄造船业也比较兴旺。中华人民共和国成立以后，水上运输发展迅速。1949年以前，全县木帆船只有203艘，载重量839吨，港口码头设备简陋，修造船只手工业规模不大，经过35年的艰苦努力，水运事业有了长足进步，船舶经过不断更新改造，实现了机动化，载重量大幅度增长，航线从内河向外海发展。党的十一届三中全会以后，水运事业进入了一个新的发展时期。1985年全县拥有船舶533艘，载重量2.3304万吨，吨位比1949年增长26倍。其中乡镇水运企业 and 专业户拥有船舶462艘，载重量1.8484万吨，占全县总吨位的78%。水运基础设施，在琯头、城关、浦口、马鼻、东岱等港区，改建和新建码头19座。在鳌江航道、罗源湾、黄岐湾、定海湾的主要口岸和货物集散点，新建和改建道头25座。长期以来处在自然状态的鳌江航道，1982年开始整治，第一、二期抛坝工程已经竣工见效。

境内多山，地貌复杂多样，低山丘陵占全县土地面积72.8%，这给发展陆上交通运输造成一定困难。勤劳勇敢的连江人民，素有修桥铺路的美德，在各个历史时期，都为发展连江陆上交通事业作出不少贡献。早在南宋建炎元年（1127年）就有福温驿道过境，元、明、清相继修筑通往县内外驿道三条，县际古道三条，乡村大道六条。民国26年（1937年）连江至琯头简易公路建成，是连江县第一条营运公路，通车一年多，因抗日战争爆发，公路遭到破坏。长期以来，交通运输一直处在肩挑背负的落后状态。新中国成立后，连江人民在中国共产党的领导下，为改变交通运输落后面貌，奋发图强，艰苦奋斗，取得了辉煌的成就。从1953年修复被破坏的连江至琯头公路开始，1954年建成福汾公路连江至罗源路段，1957年建成福州至飞石、东湖至北茭公路。党的十一届三中全会以后，路桥建设有了较快的发展，至1985年止，计修建公路53条，总长457.61公里，其中有经过县境的国道43.5公里、省道88.9公里、县道162.6公里、乡道134.01公里、专用道28.6公里。1980年全县19个乡（镇）政府所在地全部通车，1985年村民委员会所在地能通车的计189个，占全县总村数的71.5%。以县

城为中心，向四面八方辐射的公路网络基本形成。自宋朝开始至今九百多年间，历代在河流上建设的各种桥梁计有114座，其中工程较大的有通济桥和安利桥。而建国三十多年来共建公路桥梁74座，总长2337.84米，人行桥38座。其中连江新大桥，是连江县有史以来规模最大的一座预应力T型钢筋混凝土公路桥，总长426.1米。随着路桥的兴建，陆运事业也蓬勃发展，1985年全县拥有各种类型机动车2270辆，比1976年增长5.4倍。其中乡（镇）陆运企业 and 专业户拥有各种机动车1935辆，占全县车辆的85%。1985年全县专业运输企业客运量达到347万人，货运量超过20万吨。

连江县交通运输业，虽曾受“左”的思想影响，造成一定损失。但在1978年党的十一届三中全会以后，随着改革、开放、搞活政策的贯彻落实，交通运输发展的速度，超过任何历史时期，呈现出一派欣欣向荣的景象。



---

注：全县土地总面积和人口，系根据连江县统计局1985年统计资料记载。

## 交通大事记

公元222年（三国孙吴时期）

东吴大将潘璋派人来连伐木设屯造船，地称温麻船屯。

607年（隋朝大业三年）

高僧独觉在鳌江航道上、县治直街南端与江南村两岸，创建首尾石梁。

1058年（宋朝嘉祐三年）

知县朱定在蓼沿乡朱公村白岩溪（今朱公溪）建一大石桥，邑人称为朱公桥。

1114年（宋朝政和四年）

玉泉寺高僧真觉，发起募缘造桥，接通鳌江航道首尾石梁，称通济桥。

1127年（南宋建炎元年）

县就丹阳、陀市、陈山（今汤山）设置三个驿站。

1130年（南宋建炎四年）

峡口（今浦口）、三沙（今东岱）设镇，检查往来船只。

1144年（宋朝绍兴十四年）

知县阮圭建潘渡木桥，称惠政桥，后改名安利桥。

1241年（宋朝淳祐元年）

通济桥改桥中四门为三门，遂免洪水冲撼。

1355年（元朝至正十五年）

设置罗仑、潘渡、陈山、陀市、周溪、赤崎、丹阳、东禅八个驿站。

1359年（元朝至正十九年）

安利桥坏，郡绅潘舫捐船为渡。

1368年（明朝洪武元年）

在蛤沙村设置河泊所。

1394年（明朝洪武二十七年）

设置东湖、贤义、财溪、松坞、丽沃（今蛎坞）、亭角（今定海）六个铺递。

1401年（明朝洪武三十四年）

县治设总铺，称县前铺。

1617年（明朝万历四十五年）

在毗岬村东南方乌石山麓建造一座石桥，称乌石桥。

1649年（清朝顺治六年）

黄斌卿统兵经过安利桥，桥被毁于火，复为渡。

1748年（清朝乾隆十三年）

在蓼沿乡岐兜村修建石桥一座，称普利桥。

1756年（清朝乾隆二十一年）

邑人孙廷魁、吴树毅、王钟灵等募修通济桥，并砌造桥尾石岸。

1778年（清朝乾隆四十三年）

知县任兆松倡议大修通济桥，中五门木桥，易以巨石，两旁加竖石栏，并重建桥尾，石埭及两塔。

1796年（清朝嘉庆元年）

闽江口南港泥沙淤积，商务移北港，瑄头港开始繁荣。

1898年（清朝光绪二十四年）

知县丁振德倡议大修通济桥，新建第八门、十门、十四门石梁各一，砌修第十门大墩，改第八门石拱。

1928年（民国17年）

农历十一月二十九日，县前铺失火，延烧70多家。灾后清街，街道拓宽为24尺（公较尺）。

县政府设置建设局，管理交通事务。

1932年（民国21年）

国民党政府为了镇压闽东游击队，修建连（江）罗（源）公路。中共连江县委（地下党）号召民工怠工，迫使公路停修。

1937年（民国26年）

连江县第一条营运公路——连江江南村至瑄头公路（土路）建成通车。

1939年（民国28年）

国民党地方政府为防止日军进犯，毁路断桥，抛石堵港。

1945年（民国34年）

8月，闽江下游轮船公司在瑄头设航管站。

1949年

12月，连江县人民政府设建设科，管理交通事务。

1950年

3月，连江城关码头搬运工会成立。

5月，瑄头镇陆运和搬运工会同时成立。

1951年

3月，黄岐盐工组织成立黄岐搬运组。

5月，浦口搬运工会成立。

5月，丹阳挑挽业工人组织成立丹阳搬运工会。

5月，连江县人民政府接管瑄头航务管理站。

5月，城关挑挽业工人组织成立陆运工会。

1952年

1月，城关搬运工会最早使用人力板车二辆。

2月，成立福建省航务局连江联运组。

1953年

- 1月，福建省航管局在琯头成立航运管理站。
- 3月，连江县第一个专业养路班在兰田成立。
- 4月，开始对交通运输市场实行“三统”管理。
- 9月，连（连江江南）琯（琯头）公路改建竣工通车。

#### 1954年

- 4月，成立连江县城关搬运站。
- 5月，成立连江港务管理站。
- 6月，通济桥改建为叠梁木面公路大桥竣工，称连江大桥。
- 6月，成立琯头汽车运输站。
- 6月，福汾公路连（江）罗（源）段筑成通车。
- 8月，成立连江公路工区。
- 8月，成立连江汽车运输站。
- 11月，琯头港首建木质引桥、浮舟式结构客运码头竣工。

#### 1956年

- 3月，成立连江县交通局。
- 7月，全县运输木帆船参加生产资料私有制社会主义改造（简称对私改造），基本结束。
- 7月，成立鳌江运输大队航运中队（今鳌江航运公司）。
- 7月，木帆船运输合作社组织工作基本完成，全县共有五社（鳌江、晓沃、黄岐、琯头、北茭）一组（筱埕组）。
- 9月，下宫、下屿、马鼻3组28艘船只，划归罗源县参加对私改造。
- 9月，中国共产党城关搬运服务社党支部成立，是交通系统最早成立的党组织。

#### 1957年

- 3月，福建省交通厅公路局连江管理站成立（今交通监理站）。
- 3月，在福汾公路连江段两旁植树造林，是县境内第一条绿化公路。
- 6月，开辟壶江经琯头、马尾到枕峰水运航线。
- 8月，福（州）飞（石）公路县境段筑成通车。
- 9月，东（湖）北（茭）公路筑成通车。
- 10月，进行全县性内河木帆船检丈。
- 12月，城关搬运站和琯头搬运站合并成立连江县搬运公司。

#### 1958年

- 5月，县内第一条民工建勤文（山）马（鼻）公路建成通车。
- 5月，官岭、黄岐、北茭、筱埕、琯头等木帆船运输合作社与当地农、渔业社合并。
- 7月，浦口地区水上运输船加入浦口公社运输部（今浦口航运公司）。
- 8月，鳌江、晓沃、黄岐、北茭木帆船运输合作社合并成立鳌江、黄岐两个木帆船运输高级合作社。
- 9月，成立连江县运输指挥部。
- 11月，潘溪拦河坝建成，鳌江上下游航道被分隔。
- 12月，毛竹保管转运组成立（今毛竹保管转运站）。

1959年

1月，玉福铁路瑯头岭隧道动工，11月停工。

9月，马鼻运输小组从罗源县回归连江县，与官坂、透堡、马鼻搬运组合并成立马鼻运输公司（今马鼻航运公司）。

1960年

4月，成立连江县运输公司，下设城关、瑯头搬运服务社、航运站。

4月，连江县运输公司东岱船厂建造第一艘43吨连机一号机动船。

1961年

7月，全县成立12个民间运输交通管理站。

9月，瑯头港，闽东造船厂木质引桥、浮舟式专用码头竣工（现已移交闽东机电厂）。

11月，中国共产党连江县交通局总支成立。

1962年

6月，连江大桥改建胶合梁泥结碎石桥面，竣工通车。

7月，瑯头港小长门石砌斜坡道式军用码头修筑竣工。

9月，一次暴雨冲垮福汾线山边公路桥，造成半个月交通中断。

11月，连江公路工区原址北岳大帝庙失火，房屋及档案尽被烧毁。

12月，瑯头造船厂石砌突堤式专用码头修筑竣工。

12月，瑯头石砌驳岸式搬运码头修筑竣工。

1965年

5月，连（江）晓（沃）公路筑成通车。

6月，鳌江东岱红帽山处礁石炸毁，灯标拆除。

11月，连江县交通局与连江县手工业工业科、建设科、交通科合并组成连江县工交局。

11月，瑯头门边钢架引桥、浮舟式军用码头竣工。

1967年

1967年12月、1969年11月、1978年11月，三次组织力量到鳌江航道上游三仔濑、龙模坞、尾厝溪险滩，炸礁清障。

1968年

4月，成立连江县革命委员会，交通局归属工交口。

1970年

7月，交通局从工交口分出，成立连江县革命委员会交通组。

12月，成立连江县城关联运组，开展铁路、公路、水陆搬运联合运输。

1971年

4月，陀市公路木质简支梁大桥改建钢筋混凝土双拱大桥竣工。

9月，第23号台风带来暴雨，全县公路路面被冲刷80%。

12月，瑯头、黄岐、马鼻、潘渡、浦口、晓沃、城关普遍成立联运组，搞联合运输。

1972年

6月，恢复连江县交通局名称。

8月1日，连江大桥改建为石台墩、钢筋混凝土T型梁的永久性公路桥。

10月，城关码头安装1.5吨电动固定吊杆一台。

12月，连江县交通局汽车队成立。

#### 1973年

7月，福汾线连江段，渣油路铺设完成，是连江县第一条黑色路面。

9月，飞（石）马（鼻）公路筑成通车。

#### 1974年

3月，连江公路段成立渣油队。

7月，琯头航运社船舶修造厂成立。

8月，连江县交通运输中心管理站成立。

#### 1975年

1月，琯头航运社船舶修造厂自制成功第一艘20吨水泥船。

8月，民办公助的大溪东石拱路桥修建竣工。

#### 1977年

8月，福建省革命委员会命名琯头航运社为“大庆式企业。”

#### 1978年

1月，贵安木质简支梁公路大桥改建钢筋混凝土T型梁大桥竣工。

3月，连江县汽车修配厂，经短期筹建后开始生产。

4月，城关搬运站和交通局汽车队合并，成立地方国营连江搬运公司。

5月，欧学金代表琯头航运社出席全国交通战线“工业学大庆”会议，获交通部发给的奖旗一面。

#### 1979年

1月，琯头港航分家后，港务站专管港口业务，航管站专管闽江口至福州轮船运输。

1月，琯头航运社连续16年航行无事故，荣获福建省人民政府发给的“安全生产先进单位”奖旗一面。

5月，航运公司东岱船厂制造第一艘80吨外海水泥船。

6月，琯头油库钢筋混凝土高桩架结构的专用码头修建竣工。

8月，宁德地区组织力量对连江鳌江航道普查结束。

11月，琯头航运社船舶修造厂，首创175吨外海钢丝水泥货轮下水。

城关码头，经过1979年12月和1981年12月两次扩建，建成石砌驳岸式斜坡道码头。

#### 1980年

4月，琯头航运社以“发展交通事业成绩优异”，获得交通部嘉奖令。

6月，连江县交通运输指挥部成立“四统”办公室。

7月，溪（西）小（沧）公路筑成通车。从此，全县19个乡镇政府所在地全部通车。

#### 1981年

1月，成立连江县琯头水泥船厂（今琯头船舶修造厂）。

3月，成立连江县交通局工程队（今交通建设公司）。

#### 1982年

7月，地方国营连江县搬运公司撤销，分别成立地方国营连江县运输公司和连江县搬运

公司（集体所有制）。

11月，为了试探河性，摸索治河方法，省航管局工程师黄虞文和水电系统退休工程师肖永锵在鳌江航道荷山段，测量、设计、放样，试抛三条丁坝。

11月24日，瑯头运输公司79206号客车，在飞马线违章超车，翻入深谷，死伤各21人。为吸取教训，把“十一、二四”定为连江县交通战线的“安全日”。

12月，浦口石砌斜坡道货运码头修筑竣工。

1983年

9月，距连江大桥上游约1.16公里处，动工兴建一座连江新大桥。

9月，成立连江县路政管理指挥部。

9月，瑯头航标站钢架引桥浮舟式专用码头修建竣工。

12月，瑯头水产钢筋混凝土高桩架专用码头修建竣工。

1984年

4月，完成鳌江横槎至樵尾和东岱至目屿的航道勘测工作。

6月，成立福州港务局瑯头港务处。

8月，连江县航运公司推行经济体制改革，把所属六个船队分别组成六个分公司，单独核算，自负盈亏。

9月，连江县侨联与香港万隆贸易公司合资创办连港旅运服务公司。

10月，对全县52个渡口，88艘渡船进行普查登记、检丈、核定。

1985年

5月，江（南）百（胜）公路筑成通车。

5月，成立连江县山岗交通运输联合检查站。

5月，瑯头镇拱屿村至青芝风景区旅游公路（土路）修成通车。

7月，连江县交通局新建办公大楼落成。

9月，连江第二运输公司分别与浙江省苍南县旅游服务社和壶江水运专业户，横向联营水陆运输。

12月，新建的瑯头汽车站竣工。

12月，整治鳌江航道第一期抛坝14条工程竣工。

12月，中央二个一号文件下达后，社会运输车、船发展迅速。县交通局从简化审批手续，代征税费、代办工商发证、上船检丈发证等为群众提供方便，一年来共培训汽车、摩托车驾驶员、轮机员352人，大力扶持乡村和个体联户发展运输业。

# 第一章 古 道

连江县地处福州近邻，是浙江温州经闽东五县通往福建省会（福州）的交通要道。早在南宋建炎元年（1127年）就有福温驿道过境，元、明、清各个历史时期，又增加县际驿道二条，清末至民国时期，有三条县际古道和以县治为中心通往各乡的六条主要道路，是当时陆上交通动脉。建国后，这些古道大部分被公路取代，只有少数保留完整形体或残存部分，标志着古老的交通历史。

## 第一节 驿 道

### 一、省际驿道

连江县境内的西北山区有一条福温驿道通过，是从浙江温州经闽东各县通往闽省省会福州的主干道，建于南宋建炎元年（1127年），北自罗源上楼入境，经坂顶、东禅、丹阳，折向西南，过白岩溪朱公桥，向南经周溪、陀市、陀口至潘渡，过安利桥，再转向西南，经岩角、汤山、跨越北岭，进入侯官界板桥，最后到达福州。据《连江县志》民国版载：福温驿道县境段曾设置丹阳、陀市、陈山（今汤山）三个驿站。

### 二、县际驿道

（一）连江至福州驿道，建于元朝至正十五年（1355年），西出县城，经罗仑、潘渡、陈山三处铺递，沿福温驿道西段通往福州。

（二）连江至罗源驿道，从县城向西经罗仑、陀市、周溪、赤崎、丹阳和东禅六个铺递，沿福温驿道北段通向罗源县、福宁府（今闽东五县）。

上述驿道县境段总长42.5公里，路面除县城至罗仑段土石相间外，其余多以石块铺砌，宽窄不一，最宽处在周溪至陀市段2.8米，安利桥至岩角段最窄，不足1.2米。驿道蜿蜒盘绕于河谷、山岭之间，过白岩溪河谷时比较平坦，其余要翻越崎岖险峻的东禅岭、俞裴岭、陀市岭、管花岭、袁公岭以及汤岭。沿途还建有上楼亭、坂顶红亭、花园亭、丹阳街尾亭、鱼虾蟹亭、俞裴亭、陀岭亭、官桥亭、枫坪亭、岩角亭、汤岭亭和云岭茶亭等路亭，供行人休憩。此道从上楼经丹阳至朱公段，今已改建成公路；朱公至周溪、陀口至潘渡和岩角至汤山三个路段，也已改为拖拉机道路；周溪至陀市段至今仍保留驿道原来面貌；枫坪亭至岩角路段已荒芜，无人通行。

### 三、县内驿道

明洪武二十七年（1394年），新辟一条从县城通往亭角（今定海）驿道。在县衙前设置一个总站，名县前铺，分设财溪、松坞、丽沃（今蛎坞）、亭角四个铺递。亭角位于鳌江口外的北岸，地处沿海突出部，历来是连江沿海的军事要地。据《连江县志》民国版载：“明朝洪武二十年（1387年），江夏侯周德兴传檄筑城凿濠以防倭”。可见修通这条驿道，主要

是加强县城与沿海地区联系，提高防卫能力的一项重要措施。驿道全长40公里，路宽约1米，石块铺砌，途经鳌江平原，从松坞沿鳌江北岸山坡向东蜿蜒曲折，山坑至中麻路段崎岖，有时要趁退潮取道海边浅滩，行走不便。至今，官岭至蛎坞段旧路尚存，其余均已改建公路。

## 第二节 古 道

清末，民国时期，连江境内有三条古道通往邻县。

一、县西古道。从县城向西经长汀、罗仑、崎头、过黄湾木板桥（跨鳌江支流牛溪），至潘渡搭渡船到达岩角，经汤山上北岭，进入侯官板桥，是通往省城福州的古道，全长25.5公里。至今古道尚存，但行人稀少。

二、县北古道。从县城向北经东湖、越矮岭，过山岗、老婆亭，又经贤义、朱山、丹阳、坂顶红亭、后楼，进入罗源应德，是通往罗源县城的主要古道，全长26公里，路面用石板或石块铺砌，目前仅山岗岭附近山路尚存，其余已改建公路。

三、县西北古道。从县城西门出发，沿鳌江岸旁走向，至岩角，转西北往贵安，经桃源、仁山、坡西，至樵坂过渡，经塘坂、龙模、小沧，进入罗源飞竹，是通往罗源山区的古道，全长70公里。贵安以上古道，路面铺有石块，路宽不足1米。

## 第三节 乡村大道

县境内乡村道路纵横交错，遍布城乡，以县城为中心，通向乡村的主要大道计有六条。

一、县城至瑯头。从县城出南门过通济桥，经江南、魁岐、南塘，越瑯头岭到达瑯头，可转道闽江口水运，通往福州和沿海各地。从此路转水道赴省城福州比走北岭古道便捷得多。路长7.5公里，路宽2米左右，铺砌石板或石块。连瑯公路通车前，行旅往来络绎不绝，通车后，此路渐废。

二、县城至丹阳。从县城出大北门经东湖、山岗、飞石、贤义、朱山、山边到达丹阳。再从丹阳经花园、坂顶，可到达罗源县，全长32公里，路宽2米。从丹阳分岔，向西南经朱公、蓼沿、蒲边、兰水，可到达罗源县，全长23公里。公路修通前，它是北部山区粮食山货外运、沿海干鲜鱼产品内运的主要通道。如今，已分别改建为福汾公路连罗段和丹寿公路。

三、县城至小沧。从县城出西门经观音阁、长汀、罗仑、潘渡、贵安、坡西、塘坂，到达连江与福州交界的小沧，全长60公里，是县城通往西北山区又一重要通道。如今，除潘渡至贵安路段已改建为福飞公路外，其余旧路尚存。

四、县城至北茭。从县城出东门经白沙、浦下，过乌石桥、幕浦、浦口、松坞、官岭、蛤沙、蛎坞、安海、黄岐、琇瑯、苔藜，到达黄岐半岛末端的北茭，全长65公里，是县城通向沿海渔区的大道。从官岭跨越眉头山，经文山、红厦，可到达坑园。现已为东北公路所取代。

五、县城至马鼻。从县城出小北门经凤尾、下山、财溪、翻越乌岩岭，又经下洋、官坂

至岭头，越透街岭到达马鼻，可延伸至赤石、浮曦，接罗源东南边界，全长37公里，石块路面，宽1米至1.5米，是运售马鼻土特产牡蛎、蛰干等海产品以及粮食的唯一通道。如今除财溪至下洋、岚下至透堡二段旧路尚存外，其余已改建成公路。

六、县城至晓沃。从县城出南门过通济桥，经江南、斗门、镜路、花坞、儒洋，到达晓沃，全长15公里，路宽1米，路面土、石相间，是小海鱼虾赶鲜到达县城的捷径，现已改建连晓公路。

附：连江县驿道、古道、乡村大道示意图

