

青 岛 市 志

公用事业志

青岛市史志办公室 编

新 华 出 版 社

青 岛 市 志

公用事业志

青岛市史志办公室 编

新华出版社

图书在版编目 (CIP) 数据

青岛市志·公用事业志/青岛市史志办公室编. -北京: 新华出版社, 1997. 8

ISBN 7-5011-3610-6

I. 青… II. 青… III. ①地方志-山东-青岛②公用事业-历史-山东-青岛 IV. K295.23

中国版本图书馆 CIP 数据核字 (97) 第 08312 号

责任编辑: 白云覃

青岛市志·公用事业志

青岛市史志办公室 编

※

新华出版社出版发行

新华书店经销

机械工业出版社印刷厂印刷

※

850×1168 毫米 32 开本 8.625 印张 170 000 字

1997 年 8 月第一版 1997 年 8 月北京第一次印刷

印数 1—1 000 册

ISBN 7-5011-3610-6/Z·441 定价: 48.00 元

《青岛市志》

主 审 俞正声 秦家浩

副 主 审 程友新 邹立健

刘鹏贤 闵祥超

王永生 刘斌宗

姜俊山 毕于岩

总 编 高国耀 王 柴

张书荣 郑真何

周志公

副 总 编 段祥泰 寿杨宾

编辑人员（以姓氏笔划为序）

孔庆国 王瑞芝

朱树森 高庆才

贾国芬 靳檠如

魏 弘

工作人员（以姓氏笔划为序）

王 青 王家贤

杨 艳 郝玉玲

第一届青岛市史志编纂委员会

(1982年2月20日)

主 任 牟 周

副主任 董海山

王智斌

邢智友

王衍宝

戴树玲

于矛雷

李延令

李仁杰

白金斗

衣吉民

李乃久

委 员 (以姓氏笔划为序):

丁一九

于进海

王明远

孙 波

孙逸超

刘中华

刘昌权

吕维怀

李文韵

杨 进

张晦庵

钟德成

梁先凝

崔德顺

滕文谭

丁子仁

马 政

王桂浑

孙宝友

孙璩璠

刘伟林

刘其信

宋 鲁

李步经

吴希善

林 明

姜寿一

聂希文

朝专德

潘善国

陈志藻

于少波

马芹桥

尤芳湖

孙相合

许云湘

刘吉德

刘琛桂

沈之庸

李思兆

陈树林

赵 宁

姜逸华

徐葆芝

韩家驷

樊守良

马骏农

于守诤

王代琳

卢志忠

孙思哲

刘 卓

刘伯云

吕 襄

沈原生

李颐年

张先平

胡树栋

梁有新

黄培进

窦郁山

孙元信

顾 问 李光远

第二届青岛市史志编纂委员会

(1985年5月3日)

主 任	臧 坤			
副主任	施稼声	李乃久	李延令	董海山
	高纪明	马骏农	丁子仁	
委 员	张 瀛	李冠升	孙玉谱	许云湘
	王恒顺	赵元善	于少波	唐功顺
	宋 鲁	陈龙泉	李仁杰	王代琳
	殷树明	李文韵	肖义贤	王可润
	李英群	乔尚训	孙绍南	周志公

第三届青岛市史志编纂委员会

(1986年8月9日)

主 任	郭松年			
副主任	施稼声	李乃久	李延令	董海山
	高纪明	马骏农	丁子仁	
委 员	张 瀛	李冠升	孙玉谱	许云湘
	王恒顺	赵元善	于少波	唐功顺
	宋 鲁	陈龙泉	李仁杰	王代琳
	殷树明	李文韵	肖义贤	王可润
	李英群	乔尚训	孙绍南	周志公

青岛市史志编纂委员会办公室
(1982~1986 年)

主 任 丁子仁

副主任 孙绍南 (1985 年 4 月离)
周志公 (1984 年 10 月任)

青岛市史志编纂委员会办公室
(1986~1991 年)

主 任 郑世侗

副主任 李英群 (1991 年 5 月离)
周志公

青岛市史志编纂委员会办公室
(1991~1996 年)

主 任 郑世侗 (1996 年 1 月免)

副主任 高国耀 (1994 年 2 月任)
张书荣 (1991 年 8 月任)
周志公 (1995 年 9 月免)
郑真何 (1994 年 2 月任)

青岛市史志办公室

(1996～)

主 任

副主任

高国耀

王 柴 (1996 年 5 月任)

张书荣 (1996 年 7 月免)

郑真何

青岛市公用事业管理局史志编审委员会

主 任	刘克康			
副 主 任	张 文	陈松鸥		
委 员	徐金龙	马先海	李殿莲	杜秀君
	包栓才	郑 斌	张文彦	赵同绪
主 编	郑 斌	张文彦		
副 主 编	赵 超	季义先		
编写人员	郑 斌	张文彦	赵 超	季义先
	车禄德	陈常增	于惠珍	马 刚
	丛 燕	于朝宁	徐工华	刘传学

《青岛市志·公用事业志》

责任编辑 寿杨宾

编 纂 说 明

一、《青岛市志·公用事业志》是《青岛市志》的一部分志。本志在编纂过程中，以中国地方志指导小组颁发的《新编地方志工作暂行规定》为依据，力图运用新观点、新方法、新资料体现出青岛公用事业的历史与现状，反映出应有的时代特点和地方特点，达到思想性、科学性和资料性的有机统一。

二、本志的体裁是以志为主，志、述、图、表、录兼用。本志的框架设计从现代化社会分工和科学分类的实际出发，按照以类系事、事以类从的原则，划分篇、章、节、目等层次。篇目的编排，力求体现出结构合理、繁简适当、层次分明的特点。

三、本志的年代断限，上限自1891年青岛建置始，下限至1990年。为表明个别事物的因果，适当上溯或下延。记述的范围，以青岛市区为主，兼及所属的县（市）区。所属县的撤县改市、区时间，以正式对外办公时间为准。

四、本志的纪年，一般采用公元纪年，采用旧制纪年时均夹注公元纪年。地理名称、政府、官职等，皆依当时当地的历史习惯称呼为据。1949年10月1日中国人民共

和国成立前后，称“建国前”、“建国后”。1949年6月2日青岛解放前后，称“解放前”、“解放后”。青岛的历史分期为：建置初期（1891～1897年），德国侵占时期（1897～1914年），日本第一次侵占时期（1914～1922年），北洋政府统治时期（1922～1929年），南京国民政府第一次统治时期（1929～1938年），日本第二次侵占时期（1938～1945年），南京国民政府第二次统治时期（1945～1949年6月）。

五、本志的文体，一律采用规范的语体文。使用的文字、标点、数字、计量单位，均按国家颁发的统一规范书写。

六、本志依据的资料，包括史实、人名、地名、年代、数据、引文等，来源于相关地区或单位的各类档案、图书、报刊、文件，以及调查采访实录，经过核实后一般不注明出处。统计数字，基本上以部门统计年报为准。

编 者

目 录

概 述	(1)
-----------	-----

第一篇 公用事业管理

第一章 管理机构	(8)
第二章 管理制度	(17)
第一节 供水管理制度	(17)
第二节 公共交通管理制度	(20)
第三节 供气管理制度	(23)

第二篇 供 水

第一章 水源	(32)
第一节 淡水资源	(32)
第二节 水源及水源地开发利用	(36)
第二章 制水	(56)
第一节 取水	(56)
第二节 净水	(57)

第三节 综合制水能力	(61)
第三章 输配水	(65)
第一节 输配水区域	(65)
第二节 输配水设施	(69)
第四章 用水	(79)
第一节 用水管理服务	(79)
第二节 水价	(88)
第三节 节约用水	(96)
第五章 城市供水管理	(105)
第一节 水源保护管理	(105)
第二节 水质管理	(106)
第三节 管道维修管理	(118)
第四节 供水调度管理	(121)

第三篇 公共交通

第一章 运输工具	(128)
第一节 公共汽车	(128)
第二节 无轨电车	(134)
第三节 出租车	(138)
第二章 营运线路	(145)
第一节 公共汽车线路	(145)
第二节 无轨电车线路	(152)

第三章 运价	(160)
第一节 普通票	(160)
第二节 月票	(167)
第三节 出租车票	(173)
第四章 运务	(180)
第一节 客运	(180)
第二节 营运服务	(187)
第三节 车辆维修	(194)
第五章 管理	(200)
第一节 管理机构	(200)
第二节 调度管理	(202)
第三节 票务管理	(204)
第四节 安全管理	(205)
第五节 机务管理	(210)

第四篇 供 气

第一章 液化石油气	(216)
第一节 气源	(216)
第二节 储存 灌装	(217)
第三节 运输	(220)
第四节 供应	(222)
第五节 管理服务	(227)

第二章 煤制气	(231)
第一节 煤制气工程建设	(231)
第二节 煤气生产	(237)
第三节 制气设备 设施	(240)
第四节 输配	(242)
第五节 用气	(250)
编后记	(257)

概 述

青岛市的公用事业随着城市的诞生和发展，经历了从无到有逐步壮大的过程。

德国侵占青岛时期，青岛城市供水和公共交通事业初步兴起。1899~1908年，海泊河、李村水源地先后建成，日供水6 400立方米的城市供水系统投入使用。1901年出现了两轮人力车，1907年德商开办了市郊客运汽车行，城市公共交通已成雏形。日本第一次侵占时期，城市供水已建有3处水源地，日供水能力达1万多立方米。城市交通仍以人力车为主，已发展到800多辆，规模已相当可观。

北洋政府和南京国民政府第一次统治时期，青岛市区拓展，道路增加，人口增长，对城市供水和公共交通的需求扩大。这一时期又新建了一批水源地、贮配水池、加压站。城市公共交通方面，已由私人办车行（车行多时达三四十家）发展到官办或官督商办公共交通。1934年已有10条营运路线，形成了城市公共交通网络。

日本第二次侵占时期，当局为维持其统治，建成黄埠水源地和四方山水池，使城市日供水达到1.2万吨。同时，取缔私营公共汽车业，成立了青岛交通株式会社，垄断城

市公共交通，增加车辆，延长线路，为其殖民统治和侵略战争服务。

南京国民政府第二次统治时期，供水设施和公共交通基本上处于维持状态。由于国民党反动派发动反共反人民的内战，青岛物价上涨，政局动荡，除城市供水得以勉强维持外，公共交通机制反复变化，1948年曾两度陷入停业瘫痪。

青岛解放后，中国人民解放军青岛市军事管制委员会实业部接收了青岛公用事业机关，致力于恢复、建设和发展，揭开了青岛公用事业的新篇章。

三年经济恢复时期，尽管财政困难，用于公用事业项目的投资仍达344.5万元，占市政建设总投资的57%。城市供水方面着重进行了管网配套建设，先后敷设了四方山到观象山的管道15公里；在居民区和码头增设了配套管道和公用水站。公共交通事业贯彻“低利多运，必须保本，力争盈余，经济核算”的方针，组织人力、物力，维修车辆，开辟线路。1952年，有76辆车在10条线路上运行，线路总长度达124.4公里，年行驶里程达183万公里。

第一个五年计划时期，青岛市人民政府根据城市经济建设计划，增加了生产建设的投资，城市基本建设投资仅占总额的5.4%，其中公用事业投资422.3万元，仍高于恢复时期的投资。这期间，公共交通发展尤其可观，装配和购买了39辆大客车，新开辟了运行线路。公共交通部门着重从提高完好率和车辆利用率方面挖掘潜力，1957年总行