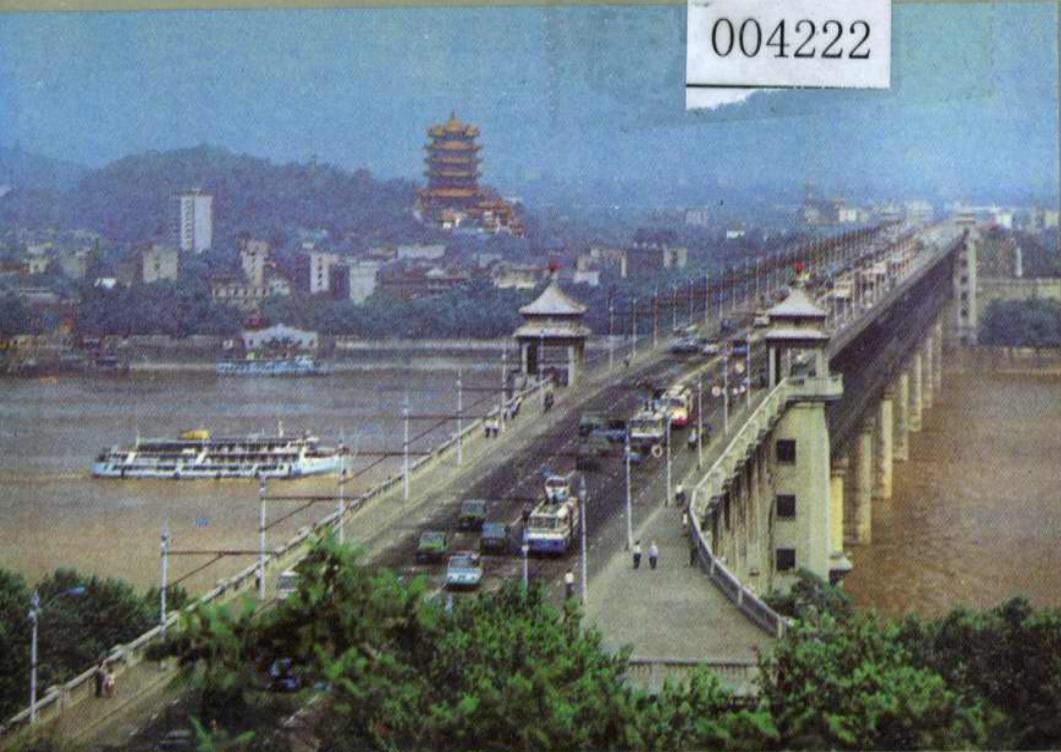
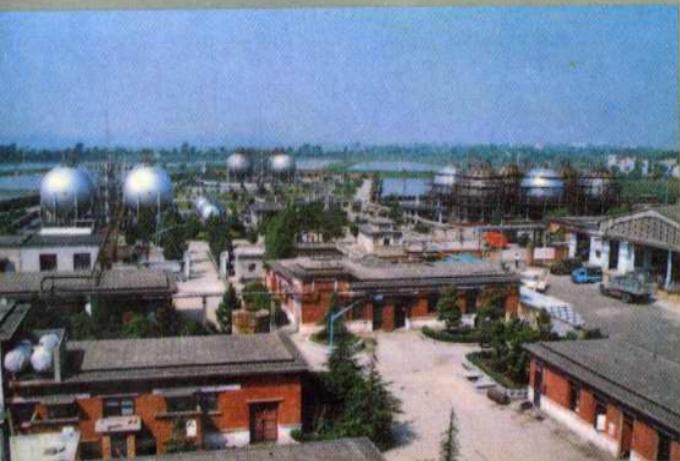


004222

# 武汉公用事业志



1840 - 1985年



# 武汉公用事业志

1840—1985年

《武汉公用事业志》编纂委员会



七

武汉出版社

方19-5

## 《武汉公用事业志》编纂委员会

顾	问	王瑞堂	刘克勤	宋瑞贤	江 达
		温海珠	梁天益	赵 涛	杜新民
		黄国强	安天真	陈 英	魏 震
		孟幼民	王秀峰	许文珊	刘 蕴
		许义昌	黄忠诚	孙跃门	孙汝盘
		杨义学			

主 任  
副 主 任  
委 员

蔡庶华  
帅能然  
(以姓氏笔划为序)

王鄂英	艾政民	李望绪	李敦贵
吴长均	余汉康	吴海波	杨利江
陈子满	陈安民	何传友	兰传良
范正荣	张德正	张启胜	周遂祥
胡克恭	陶德群	曹继强	谭汉庭
蔡华章			

## 《武汉公用事业志》编辑部

主 编  
副 主 编  
主 笔  
特约编辑  
编 辑

黄 俊			
杨利江			
艾政民			
余汉康			
叶 彬	田联申	彭克立	杨楷儒
程彩琴	李玉成	彭明建	刘其生
罗新民	罗国荣	汤正杰	金振旅

美术编辑  
工作人员

张 箭			
刘明建	章金玉	赵永玲	童双堂

## 《武汉公用事业志》编纂委员会

顾	问	王瑞堂	刘克勤	宋瑞贤	江 达
		温海珠	梁天益	赵 涛	杜新民
		黄国强	安天真	陈 英	魏 震
		孟幼民	王秀峰	许文珊	刘 蕴
		许义昌	黄忠诚	孙跃门	孙汝盘

主 任  
副 主 任  
委 员

蔡庶华  
帅能然  
(以姓氏笔划为序)

王鄂英	艾政民	李望绪	李敦贵
吴长均	余汉康	吴海波	杨利江
陈子满	陈安民	何传友	兰传良
范正荣	张德正	张启胜	周遂祥
胡克恭	陶德群	曹继强	谭汉庭
蔡华章			

## 《武汉公用事业志》编辑部

主 编  
副 主 编  
主 笔  
特约编辑  
编 辑

黄 俊			
杨利江			
艾政民			
余汉康			
叶 彬	田联申	彭克立	杨楷儒
程彩琴	李玉成	彭明建	刘其生
罗新民	罗国荣	汤正杰	金振旅
张 箭			
刘明建	章金玉	赵永玲	童双堂

美术编辑  
工作人员

## 凡 例

一、本志以马克思列宁主义、毛泽东思想为指导，以中国共产党十一届三中全会以来的路线、方针、政策为准绳，坚持辩证唯物主义和历史唯物主义观点，全面地、系统地记述武汉地区公用事业近代历史与现状。

二、本志上限定为 1840 年，下限断至 1985 年，根据实际情况个别条目有所追溯或延伸。

三、本志体例采用志、记、传、录、编，以志为主体，辅以图表和照片。

四、本志为条目体，分类目、条目、子目三个层次，按行业分类，以条目为记述的基本单元。

五、本志全篇设概述，概括武汉地区公用事业全貌；设大事记，以窥公用事业之缩影；按类设沿革，反映各行业的综合内容。

六、本志采用语体文、记叙体，使用文字、标点、数字、计量均按国家规定的统一规范书写。

历史朝代称号用通称，如明、清、中华民国（简称民国）。涉及日伪傀儡政权、军队，则加“伪”字。地名保持历史称谓，括号内为全名。湖北省、武汉市单位简称省、市单位。

中华人民共和国简称“新中国”。1949年10月1日新中国成立前后简称“建国前”、“建国后”。1949年5月16日武汉解放前后简称“解放前”、“解放后”。一般均记实际

年月。

七、本志设人物类，记述对武汉公用事业有影响的人物，分别立传或列表。人物志按“生不立传”的原则，只收部分已故人物，不受武汉籍属限制。

八、本志资料来源于各地及各类档案、图书、报刊、旧志、政府公报、文件及调查专访、有关人士的回忆实录，一般不注明出处，不作注解。

# 序

公用事业是城市的重要基础，直接影响和制约整个城市的建设与发展。武汉市公用事业从无到有，由小到大，与时代的兴衰更迭紧密地交织在一起，烙下了这座城市风雨变迁的深深印痕。一部《武汉公用事业志》，可以说从一个局部反映了中国民族工业自强不息、奋发进取的艰难历程。

新民主主义革命的胜利，为武汉市公用事业的建设与发展开拓了极为广阔的前景。四十年来，在中国共产党和人民政府的大力关怀、支持下，武汉市公用事业呈现了一派欣欣向荣、蒸蒸日上的新景象。公共汽、电车和轮渡船只数量不断增加，服务质量明显改观，交通线路、线网覆盖率、幅射率连年提高；三镇居民普遍用上自来水；煤气、石油液化气的使用范围逐步扩大；各类后方辅助设施不断趋于完善。特别是在党的十一届三中全会以后，国家对公用事业采取重点扶持倾斜政策，增强企业活力，使公用事业的发展与城市建设基本相适应，逐步形成了较为完整的体系，为促进武汉市工农业生产的发展，繁荣城乡经济，改善人民群众生活条件，作出了积极的贡献，取得了显著成就。

但是，我们也应同时看到，尽管武汉市公用事业已经具备了一定发展规模，但距城市建设的总体要求和广大人

民群众的需要还有较大差距。尤其是近年来，随着城区的不断扩展，居民住宅区的陆续建成，各条交通主干道的贯通，公用事业的发展面临重重困难，公共交通运力和运量的矛盾仍很突出；一部分供水低压区居民用水紧张状况短期内还难以全面缓解；煤气、石油液化气供气率还有待大力提高。对于存在的这些问题，党和政府本着为人民办实事的原则，将在国家财力许可的范围之内，设法逐步地有效地予以解决。

应该说，公用事业的兴旺发达，需要一个良好的外部环境，同时，也离不开公用事业系统广大职工的辛勤劳动和努力工作。我希望公用事业战线的同志们把握当前的大好形势，认真、客观地对公用事业的过去、现状和将来作深入系统地总结和探讨。在这方面，《武汉公用事业志》的编纂和出版是一个良好的开端，值得庆贺。这本志书资料丰富翔实，脉络清晰准确，较为全面地反映了武汉市公用事业的发展轮廓，具有一定的史实参考价值，为今后进一步规划和发展武汉市公用事业提供了科学的依据，值得借鉴。我对《武汉公用事业志》的编辑和为此书的出版做出努力的同志表示衷心的感谢，对在公用事业系统辛勤奋斗的广大干部和职工表示崇高的敬意。祝我市公用事业兴旺发达，为推动社会主义精神文明建设和物质文明建设，作出新的更大的贡献。

王守海

1990年4月21日

# 序

十九世纪中后叶，是我国城市开始走向工业化和现代化的历史时期。武汉是我国最早对外开放的港口城市，城市公用事业的建立和发展先于许多内地城市。《武汉公用事业志》在热心志书的同志们的努力下，将武汉公用事业发展中的许多宝贵资料分类编纂，集录成册，为读者熟悉和了解这方面的历史情况提供了方便。翻阅这本志书，我感到是一种乐趣和享受，和自己以往的经历、知识和理解结合起来，相互映证，可以从中获得许多启示和教益。

城市公用事业是城市赖以生存和发展的必不可少的条件。城市经济、社会、文化事业的生存和发展，无一例外地都要建立在公用事业这个基础上，或者说建立在公用事业这个庞大的载体之上。按照书面的记载，武汉解放后从1949年至1985年的36年间，城区人口增长了2.34倍，国民生产总值增长了17.82倍，工业总产值增长了81.63倍，城市自来水的增长是14.91倍（未包括自备水源和大量的工业用水），而城区公共交通客运量的增长是161.84倍。武汉公用事业多年承受的压力和负担很大，为什么？从根源上说，是由于城区经济、社会、文化事业的高速发展带来的。今后武汉城市公用事业如何走出困境，也只能是以加倍的努力和加倍的速度来发展

8

公用事业以适应和承受城市各项事业发展的要求，除此别无他途。城市公用事业是城市基础设施的重要组成部分，在国民经济发展中，应处于优先发展的地位。在发展城市经济、社会、文化各项事业的同时，必须大力发展公用事业，不能用挤掉公用事业的投资来解决地方上各部门（譬如工业、农业、教育部门）资金的困难，我认为这是城市发展的一个战略问题。所谓“皮之不存，毛将焉附”，就是这个道理。

过去的武汉公用事业，与全国几个大城市比较，是落后的，解放前可以说没有什么基础。唯独过江轮渡在全国问世最早，一枝独秀，其规模、职工队伍和管理水平堪称全国第一。全国沿江城市甚多，何以武汉的其他公用事业（如公共汽车、电车）落后而唯轮渡领先？武汉城镇分布的特点是关键。历史上武汉由三个城镇组成，这在全国是少见的。因此，过去三镇之间唯一的交通工具只能是轮渡。今后武汉的城镇分布，以长江为主轴，沿江小城镇和工业区更加发展，更趋分散。这种不断发展的小城镇、工业区与市区之间的交通联系，必然日益频繁和扩大，这是城市经济发展的必然趋势。对此必须进一步发展轮渡和更加现代化的交通工具（如电气轨道交通）才能解决问题，因为它们的特点是运量大，成本低。轮渡和轨道交通是否会成为将来武汉城市公共交通的骨干？这是我从志书资料中联想到的第二个问题。

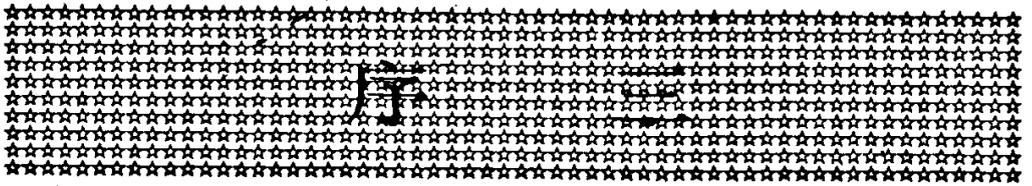
八十年代以来，轮渡作用进一步发挥，以轮渡码头

为枢纽和节点，以公共汽车为其运送和分散乘客，效果是显著的，粤汉、青山、王家巷和中华路码头均已成为水陆运输衔接的交通枢纽和节点。近几年，在轮渡码头附近又设置了自行车停车场，便利乘客换乘，也收到很好效果。以大运量、低成本的交通设施（如轮渡、轨道交通）为骨干，以便捷的交通设施（如公共汽车、自行车等）作补充并与骨干交通衔接，充分发挥公共交通与私人交通（包括自行车、摩托车、轿车）各自的优势和功能，以解决我市的客运交通问题，应该是可行的。作为各种类型交通设施的协调和相互之间的衔接，既是近几年行之有效的经验，也是解决今后城市客运交通的方向。

以上所写的几点感受，限于篇幅，到此停笔。希望这本志书对关心公用事业的读者能带来帮助和好处。

孙宗汾

1990年3月25日



编纂志书在我国有着悠久的历史文化遗产。编写新方志既是一门新的学科，又是一项新的工作。我们编纂《武汉公用事业志》，其目的是通过全面、系统、科学地记述武汉公用事业的历史与现状，从中找出客观规律，更好地为改革和社会主义物质文明建设、精神文明建设服务。同时通过积累大量、丰富的历史资料，起到“资治、教化、存史”的作用。

公用事业是城市重要基础设施之一，也是城市综合服务功能的重要组成部分。武汉公用事业的萌生、形成和发展，已有400余年历史。建国前，基础设施薄弱，不仅车船少、线路短、运量低，供水能力小、用水普及率低，汉阳地区还无自来水供应，而且多数时期未设公用事业专管机构。其建设发展举步艰难，加之国民党军队溃逃时对公用设施进行破坏，致使本来就十分脆弱的公用事业更加困难。解放后，党和政府十分重视武汉公用事业的建设发展，与解放前相比，是不可同日而语的。

《武汉公用事业志》如实地记述了1949—1985年36年间武汉市城市非机动车、公共汽车、无轨电车、出租汽车、公用客车装配、轮渡、供水、供气等方面发生的巨大变化，成功的经验和经历的曲折，同时以相当篇幅反映了党的十一届三中全会以来武汉公用事业实行改革、

开放的历程，突出了时代特征和行业特色，贮存了大量信息。编纂者以严肃认真的科学态度，常为一处史实、一个数据反复调查考证核实，力求准确反映武汉公用事业的全貌。

编纂《武汉公用事业志》是在马克思列宁主义、毛泽东思想指导下，按照辩证唯物主义和历史唯物主义观点，运用新方志理论的一次具体实践。在处理每个时期各方面资料时，编纂者根据“详今略古、详独略同、横排纵写、事以类从”的原则，抓住主线进行客观地记述，力求反映事物的发展规律，做到思想性、科学性和资料性的统一，使之成为一部科学的地方专业志书。

本志的编纂出版工作，是在《武汉公用事业志》编纂委员会领导下进行的，得到了各级领导和档案、图书、文史部门、大专院校的大力支持，通力合作，参加修志的同志达30余人。我们在初稿完成后，广泛征求意见，几经修改，最后由武汉公用事业志编纂委员会审定。所以，本志是集体智慧的结晶。谨此向为编纂出版本志付出辛勤劳动的所有同志表示深切谢意。由于编纂者学识水平有限和经验不足，在指导思想、编纂体例、资料撰著等方面，难免有疏漏之处，敬请专家学者和广大读者批评指正。

蔡庶华

1989年11月27日

# 武汉市公共交通、自来水、 煤气分布示意图

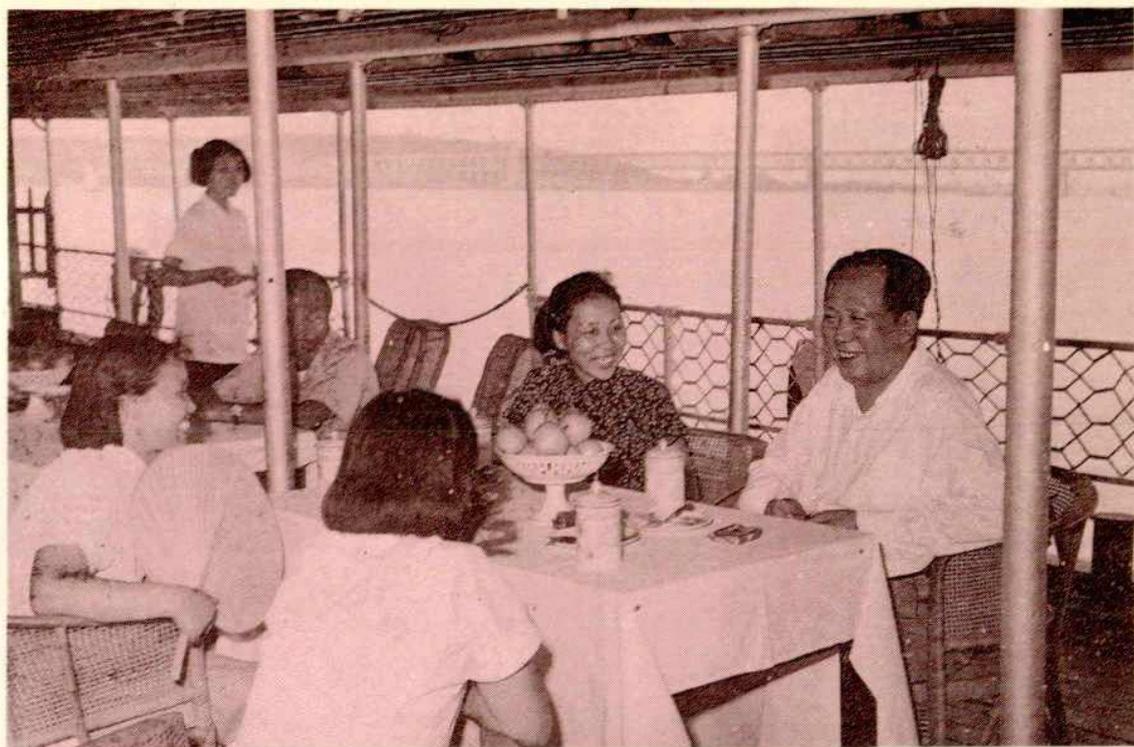


## 图例

- ★ 省政府
- 市政府
- 区政府 市公用局
- 局属公司
- 公司下属单位







▲毛泽东同志在轮船上与市妇联负责同志亲切交谈



▲公共汽车五场



▲公共汽车15路街道口站



▲无轨电车行驶在中山大道