

我国最早的汽车号牌出现在晚清光绪28年（即1902年）。1901年12月，匈牙利人李恩时（Leinz）将两辆进口的“自动车”带入了上海。

1902年1月，上海公共租界工部局经讨论决定暂时先给这两辆车发放临时牌照以便管理，由此拉开了中国汽车“户口”管理的帷幕。截至1911年，公共租界工部局按照从1至500的顺序给私家汽车发放牌照。早期牌照采用的是黑底白字，每季度每辆车缴纳税金15两白银。

根据青岛交通博物馆的史料记载，1885年，德国工程师卡尔·本茨制造出世界上第一辆以汽油为动力的三轮汽车，刚过了16年，青岛就有了第一辆德国造的汽车。

当时德国占领胶州湾之后，为巩固殖民统治，对城市进行了规划和建设，将包括汽车在内的先进生产工具引入青岛，还对道路等基础设施进行了建设。青岛道路交通博物馆的资料显示，1905年，青岛建成了中国第一条可以跑汽车的马路——台柳路（东镇到柳树台）。上世纪初在青岛的汽车，并没有悬挂号牌，随着经济社会的发展，汽车的外观发生了变化，青岛街头的车辆也慢慢多了起来。当时的很多政府高官和大商人，都购买了小汽车。

20世纪20年代，青岛永利号汽车行。

一辆汽车驶过大窑沟

到了20世纪20年代，汽车开始在当时的北平、上海、青岛等大城市出现，因为汽车太少，所以这些地方自我管理分别制定了各自地方性的车辆管理规定，对汽车进行登记管理，并核发号牌。《青岛市汽车管理规则》规定，任何汽车领取号牌后方可上道路行驶，号牌分成汽车号牌、脚踏汽车号牌、短期试车号牌，号牌不得转借与他人或在其他车上使用。这个阶段每个城市的号牌分类、式样和收费都不相同。

100多年前的青岛还是一个小小的渔村，那时的青岛没有什么工商业，所以也就谈不上什么发展。1904年德国占领了胶州湾在青岛的沿海一线建起了兵营、码头及其他一些标志性的建筑之后青岛才开始真正意义上的发展。1949年解放后初期，青岛仍然还是没有自己真正的民族工业，几个大的工厂企业也都是日本或德国占领时所留下的。如几个纺织厂、四方机厂、啤酒厂等。汽车进入青岛可要追溯到上世纪20年代，那时在路上跑的全部是从外国进口的汽车像美国汽车，德国汽车和马车及人力车等。汽车没几辆，大部分以马车和人力车为主。

行驶在太平路上的汽车

一辆汽车正驶过天后宫

中山路上行驶的车辆

1948年青岛街头的新福特汽车广告牌

1939年9月，民国政府发布《汽车管理规则》，首次对全国的汽车号牌做出了统一的规定，规定各种号牌由交通部牌照主管机关统一制发，经部指定公路交通管理机构转发给车主。号牌基材采用 0.65mm厚铁板，正面是搪瓷材料。

青岛早年最早的车牌（源自收藏网“同兴宝号”）

当时由于机动车量太少，所以车辆的管理也很容易，它们的车牌号码编排为“國+4位登记号码+上牌地简称”。

新中国成立之后，我国的交通管理开始走向正规，第一代的车牌比较简洁大方，最左侧有一颗五角星，后面是地区+数字的组合。这样既具有中国特色，还有一种复古的美感。

一辆汽车行驶在大窑沟

行驶在中山路上的汽车

那时的汽车多以这样的为主。

但是，这也带来了问题，一座城市要发展，规模要扩大，日后可能不止1万辆车。不到一年之后的1950年，第二代车牌诞生，与第一代车牌稍有不同，只是把前边的汉字去掉，用数字代表省份，用红色五角星隔开省份和汽车的数字代码。

小白干路

进入50年代，中国的汽车工业有所发展。虽然还是以外国汽车为主，但那时中国路面上跑的汽车就开始有自己制造的汽车了。

我国第三代汽车号牌是从1964年开始的，这代号牌从20世纪60年代启用，70年代中期废止。期间，交通部、公安部根据机动车保有量的增长和机动车种类的变化进行了调整。一是种类调整。1972年，公安部、交通部颁发的《城市和公路交通管理

规则（试行）》中，增加了电车号牌和手扶拖拉机号牌。二是增加编号容量。第二代号牌通过增加省份代号的方式增加编号容量。第二代号牌推广之初，每个省是一个代号。按照《机动车管理办法》使用01至30，当时山东省的分配号段是14。如果没有什么其他特殊要求的话，每个省就可以为10万辆车上牌。

上世纪60年代中期，短距离货运在青岛还是以地排车唱主角，总数量接近万辆，年运量占半数以上，

因为地方运输业很难分配到一辆像南京“跃进”、一汽“解放”等货车。在粥少僧多的情况下，1967年起青岛运输合作联社成立了“机动板车机修厂”，组织人员设计载重1.5吨的简易机动三轮车，它就是人们所说的“叭哒叭”。它是一种没有驾驶室、不可以倒车，如果要倒车的话驾驶员必许下车，把车头扭转180°然后再由驾驶员推着车“前进”从而完成倒车工作。

因为这种“叭哒叭”驾驶员可以下来把车头调转360度的“机动车”，非常简易，在1968年第一批试制成功。两年内它代替了地排车。它是用单缸柴油机作动力带动前轮，不像四轮车那样要有几挡变速及差速器和盆形齿轮，制造容易，售价低廉，机身矮，上卸货物方便，也是它受人们青睐的原因之一。但它尾气污染环境，噪声大，又是个“油老虎”，1976年就停止了这种车的生产，以后我市“青岛69”、济南“黄河”、北京130等一些货车逐渐充实到运输队伍，代替了“叭哒叭”。

但可以说“叭哒叭”为青岛当年的货物运输行业做出了不小的贡献，它成为从地排车到机动车运输间的一个过渡产物。

到了90年代，青岛颐中烟草集团曾经生产过一款名为“兰德”的箱式轿车，可以说这是青岛自己真正自主生产的轿车。

从计划投产构想到最终打包全部买给上汽通用五菱前后共经历了八年时间，总共生产了300台车。颐中烟草的这次造车之路可谓经历曲折，道路艰辛，不过却很有意思。因篇幅所限，后期将另文详述。预知后事如何，且听下回分解。

本组图文作者：赵金华

青岛城市档案论坛公众号、青岛城市记忆头条号编辑整理发布，转载请注明！