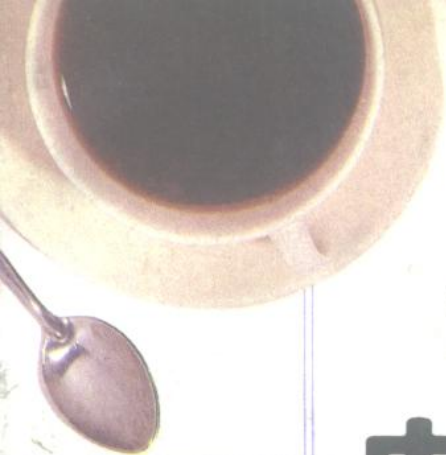




张则忠 等编著
严 谨

中外 商品 趣闻



中国经济出版社

F76-49
1

80743

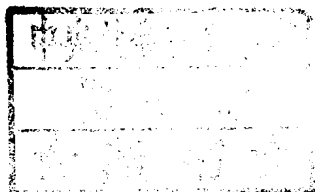
中外商品趣闻

张则忠 严 谨 编著

10267 63



200175835



中国经济出版社

(京)新登字079

内 容 简 介

每一种产品都有其起源以及发展历程，并涌现出其中的佼佼者。如我们所熟知的“罗尔斯·罗伊斯”、“可口可乐”、“万宝路”等。我们编写这本小册子，目的是想对工商企业、个体工商户和消费者，在生产、销售、购物时，有所提示、帮助。

本书在编写过程中，注重知识性、趣味性、实用性，尤其是对消费者而言，既增加购物知识，又平添购物乐趣。

责任编辑：孟庆玲

封面设计：侯 明

中 外 商 品 趣 闻

张则忠 严 谨

中国经济出版社出版发行

(北京市百万庄北街3号)

(邮政编码：100037)

各地新华书店经销

河北省迁安印刷厂印刷

787×1092毫米 1/32 10.7印张 236千字

1993年5月第1版 1993年5月第1次印刷

印数：00,001—6,000

ISBN 7-5017-1871-7/F·1253

定价：6.80元

序

《中外商品趣闻》一书是由张则忠、严谨两位年轻同志撰写的，他们多年从事工商行政管理工作。长期的工作实践，使他们积累了大量的有关中外商品知识、商品趣闻，特别是世界一些著名商品、著名公司发展兴衰历史的材料。他们利用业余时间把这些知识用通俗、活泼的文字编撰成册，奉献给我们广大的读者，这是很值得称赞的。

本书涉及的商品极为广泛，可谓古今中外，它包罗了消费者衣、食、住、行常见的中外商品，以及这些商品的发展历史和趣话。本书的突出特点就是，它的读者面不仅仅对消费者，而且对工商企业的领导、从事企业管理的管理者、个体工商户在企业管理上、产品的创新和市场的拓展上，都有很大的启发和借鉴作用。尤其是这本书是以趣闻为主线，使读者在增长商品知识的同时，还从中得到某种乐趣。

侯 林

1993年4月10日于北京

目 录

序.....	(1)
风格各异的世界名车.....	(1)
单车趣话.....	(18)
誉满天下的世界名酒.....	(22)
中外饮食与文化.....	(39)
中外饮料趣谈.....	(52)
餐具趣谈.....	(60)
五彩缤纷的服装世界.....	(67)
服装的伴侣——服饰.....	(75)
钮扣与拉链的变迁.....	(91)
人类的替身.....	(87)
风从扇中来.....	(96)
从结绳记事到电子计算机.....	(104)
日新月异的电视科技.....	(111)
千里之行始于足下.....	(118)
帽子趣话.....	(129)
计时之宝观钟表.....	(136)
眼镜趣话.....	(145)
书写工具——笔.....	(151)
纸的由来与发展.....	(157)
清口洁齿话牙具.....	(163)

肥皂的由来与妙用·····	(168)
伞的由来与发展·····	(172)
方寸之间话火柴·····	(176)
玩具今昔谈·····	(182)
吸烟与戒烟·····	(189)
钞票·····	(200)
邮票趣话·····	(209)
蔬菜趣话·····	(214)
水果趣话·····	(223)
花趣·····	(234)
棋牌乐·····	(241)
永葆青春的奥秘·····	(249)
家用电器趣谈·····	(259)
漫话电话与电报·····	(266)
漫话纺织品·····	(274)
漫话瓷器·····	(281)
家具趣话·····	(285)
锁的由来与发展·····	(289)
漫话舟船·····	(292)
飞机趣话·····	(300)
漫话几种日常生活用品的由来·····	(303)
有趣的商标名称·····	(318)
商标设计禁忌漫谈·····	(320)
中外商标之战·····	(322)

风格各异的世界名车

当你走在车水马龙的大街上，看到一辆辆美观大方的小轿车从眼前急驶而过时，如果你是位汽车迷的话，恐怕就会情不自禁地向同伴介绍道：“看！这叫‘奔驰’，那是‘丰田’。瞧！‘大红旗’。”

看起来你对汽车有一定的了解，但是你是否更清楚汽车的产生、著名汽车商标的由来以及汽车是怎样传入我国的吗？

谁发明的汽车？这是一个德国人与法国人永远争论不休的问题。公平地讲，法国人雷诺1860年首先发明了汽车的关键部件——汽车引擎，而德国人奥多则在1861年才发明了汽油混合引擎。但德国人卡尔·奔兹于1886年，率先生产出世界上第一部汽车，并给这部汽车编号为——7435。

汽车问世一百多年来，世界各地均涌现出具有代表性的名车名称。

梅赛德斯——奔驰

梅赛德斯——奔驰汽车是德国人的骄傲。

1899年，奥地利人埃米尔·耶利内克以他10岁女儿梅赛德斯的名字，参加了一场在法国南部举行的汽车竞赛，并取得了这场比赛的胜利。

耶利内克用来参赛并获胜的汽车，是从当时垄断汽车制造业的哥利伯·戴姆勒处购置的。此后，戴姆勒与耶利内克

达成一项协议：耶利内克在几个国家拥有这种汽车的绝对销售权；戴姆勒工厂生产的汽车全部采用“梅赛德斯”的名字。

一年后，戴姆勒去世了，他的儿子继承父业，并采用他父亲在给他母亲的明信片上，标出的戴姆勒工厂的位置的三角星和“梅赛德斯”同时做为自己生产的汽车标记。直到1926年，戴姆勒公司和德国人卡尔·奔兹携手合作，成立了一个新的企业“戴姆勒·奔驰公司”（“奔兹”的谐音为“奔驰”）。以后，就形成了我们现在所看到的梅赛德斯、三角星、奔驰有机地溶为一体的组合。

Rolls—Royce(罗尔斯·罗伊斯)

罗尔斯·罗伊斯是两个人名合在一起的英国超级名牌轿车，其商标是飞行女神。罗尔斯即查理斯·罗尔斯，是一位杰出的车手，兰嘉托爵士的第3子，毕业于剑桥大学；罗伊斯即亨利·罗伊斯，是一名磨坊工人的儿子，靠自学成才的汽车工程师。

1904年，罗伊斯有限公司的董事、英格兰及爱尔兰汽车协会会员亨利·爱蒙斯促成了罗尔斯与罗伊斯的合作。当时，爱蒙斯把罗伊斯生产的汽车的照片给罗尔斯看。罗尔斯非常高兴并立即与罗伊斯会面，两人一见如故，虽出身不同，但汽车把他们紧密地联系在一起。同年12月23日，罗尔斯与罗伊斯达成协议，由罗尔斯公司生产汽车，但汽车商标要称为罗尔斯·罗伊斯(Rolls—Royce)。这看来对罗伊斯很不公平，但当时如果要推销这一款新车，必须要借助罗尔斯的名字。第一批推向市场的“罗尔斯·罗伊斯”有9辆，均为10马力。

从此，罗尔斯·罗伊斯以其高品质、超豪华享誉几十年。

(Audi) 奥迪

奥迪汽车是德国人的又一杰作。

奥迪汽车最显著的标志，就是那特有的 4 个紧紧相连的圆环。

1932年，奥迪公司由成立于 1885 年的旺达勒尔公司 (Wanderer)、成立于 1898 年的豪西公司 (Horch)、成立于 1904 年的迪开达伯留公司 (Dkw) 和成立于 1909 年的奥迪公司 (Audi) 等 4 家公司联合而成，并取名为联合汽车公司，共同生产奥迪汽车及为奥迪汽车生产配套产品。

为标志 4 家公司的联合，奥迪汽车所采用的标志是 4 个连接在一起的圆环，该标志一直沿用至今。

PEUGEOT (标致)

自从 1810 年标致家族的让-皮埃尔和让-弗雷德里克兄弟在法国杜省 (DOUBS) 的下格拉代 (SOUS-GRATET) 地区建立起一个生产拉锯、弹簧、咖啡粉碎机铁制工具车间，至今标致汽车公司走过了以生产简单的工具、脚踏车、蒸汽机推动的三轮车、四轮车，到制造汽车长达一百多年的曲折而辉煌的发展道路。

标致产品最早的商标即为“雄狮”。

这是一只近乎自然状态的昂奋的雄狮，威风凛凛地站在一支箭上。背景是 1882 年第一辆标致两轮脚踏车车轮图案。它可说是标致在创业初期雄心勃勃的写照。标致公司为什么选择狮子做为产品和企业的标志呢？因为雄狮最完美地体现了当时标致主要产品拉锯的三大优点：锯齿象雄狮的牙齿那样经久耐磨、锯身象狮子的脊梁骨般富有弹性、拉锯的性能象凶猛的狮子那样所向披靡。“雄狮”，高质量的象征。

1890 年，当第一辆标致汽车问世时，标致公司的继承

人、第二代标致兄弟决定依旧沿用“雄狮”为标致汽车的商标。他们认为，没有任何其它商标可以比“雄狮”能更准确地代表标致汽车的所有特点和性能。同时，它还完整地表达出他们对标致公司的汽车事业所寄托的希望：使标致汽车永远象雄狮那样威武、敏捷，永远保持旺盛的生命力。

此后近百年里，标致汽车“雄狮”的商标几经演变，直到七十年代，才定型为：一只造型独特的站立着的雄狮。它以简洁、明快、刚劲的线条，象征着今天更为完美、更为成熟、更富有当今时代气息的标致汽车，在强手如林的汽车行业中独树一帜。

标致雄狮，已深深印入人们的脑海。

欧洲人虽然发明了汽车，但美国人却使汽车这一新产物得到了进一步的发展和完善。

亨利·福特，是在美国第一个开办汽车制造厂的人。

在美国，福特公司与通用汽车公司、克莱斯勒公司堪称汽车工业三巨头。早在第一次世界大战的时候，福特公司的产品就曾扬名于世界，不过在此之前的汽车都是敞篷式的。

轿车在英语里称“sedan”，它的发明人就是美国汽车大王亨利·福特。

福特在1908年推出著名的T型车，采用的是封闭式车身，当时称“closed car”（封闭式小客车）。此称呼显得落于俗套，文彩不足。后来，福特看到T型车外型象轿子，就想起了“sedan”这个词。1915年，“sedan”代表采用封闭式车身的家用小汽车，出现在福特公司的产品目录上。福特为什么选定“sedan”这个词？据说，还另有一番苦心。“sedan”原是欧洲贵族的代步工具，在美国只有纽约和费城等大城市中的富人才可享用。T型车之所以也叫“sedan”，旨在顾客购

车时能得到心理上的满足。

不过，开始只有美国人才用“sedan”，世界各国对轿车另有称呼。

德国叫“limousine”，此词源于法国中南部名城利摩日，该城流行一种车厢封闭的豪华马车叫“limousine”。

英国叫“saloon”，中文译作“沙龙”。

法国称“Berline”，也是从马车引伸过来的，而与轿子无关。

日本现代汽车工业是靠美国技术发展起来的，因而沿用美式叫法，只是换成了假名拼音，没有用汉语中的“轿”字。

中国古代有一种可作轿子用的骡车，生产现代轿车，套用“sedan”正合适。

香港称轿车为房车，则属时髦词汇了。

现代轿车不仅豪华舒适，就连乘坐也有讲究。

一般来说，右为大，左为小，二人并肩同行右为尊，三人前后同行前为尊。上车时，尊者由车右边上，位低者绕到左边上，坐在尊者左手位。让开车人的夫人坐在司机旁边，是礼貌的做法。另外，对于车座位高低的看法，各国有时也不太一样，要视具体情况而定。如法国人坐车时，视左边最大，右边次之，中间最小。

日本是现代汽车工业的新军，正以极其迅猛的发展趋势占领国际市场。其主要代表是：

TOYOTA (丰田)

丰田公司是日本大型汽车公司之一，所使用的商标为“TOYOTA”，这是根据“丰田”两字的日语发音用英文拼写的译名。

其实按日语发音，标准的译音应为“TOYODA”。但是，

用日文的假名拼写时，“TOYODA”笔划为10，而“TOYOTA”笔划为8。按照日本国家的风俗习惯，8是一个吉祥的数字。因此，丰田家族出于迷信，有意将其商标拼写成“TOYOTA。”

早期的丰田商标，左边圆圈内是“丰田”假名，右边中间醒目的位置为“TOYOTA”，右上方是丰田公司的宗旨：“为生产人们所喜爱的汽车而努力奋斗”，下面是“丰田汽车公司”字样。这个商标设计得有些直白。

进入九十年代，丰田公司为使自己的产品赢得更多的用户，推出新的汽车商标。新商标是由3个椭圆的环形组合而成，每个椭圆又都是以两点为圆心绘制成的曲线组合。从图形中还可以看出一个纵向椭圆和两个横向椭圆交错，组成一个“T”字，而这个“T”字则是丰田原商标“TOYOTA”的头一个字母。椭圆形与“T”字精巧的搭配，充分反映出丰田汽车公司要把自己的技术、产品推向世界的强烈愿望。

新商标内涵正如丰田汽车公司自己所解释的：它象征着丰田立足于未来，对未来的信心和雄心；它象征着丰田立足于顾客，对顾客的保证，它意味着丰田的产品能使顾客称心满意；它意味着丰田的技术之高和无穷革新的可能性。

丰田汽车公司的新商标如此高度提炼概括，形象鲜明简洁，构思含蓄巧妙，决不是设计师的妙手偶得，而是经过不断提炼改进而成的。

汽车传入我国大约的是在1901年，据上海公共租界《工部局年报》档案资料记载：最初出现在上海的汽车有两辆，是由匈牙利人李恩时输入的，当时工部局税务处不知汽车归何类物品，故暂列为马车之一从轻征税。那时，距汽车问世不过十几年，因此，李恩时输入的这两辆汽车很简陋，没有车

厢和车顶，是敞篷的，可并排坐两人，前坐为驾驶员座位。从外型看，属于当时美国福特汽车厂早期产品。这两部汽车虽然是在我国最早出现的汽车，但汽车的主人却是外国人。

中国人拥有的第一辆汽车，是在1902年，由当时清直隶总督袁世凯从香港进口献给慈禧太后的。该车整个车身外形好象敞篷马车，前面是驾驶员座位，后面是乘客座位，可乘坐两人。发动机是一组3缸柴油机，装在后排座位的垫子底下。由方向盘操纵的转向系统和现代汽车一模一样。最为先进的是该车车身与轮轴之间已采用钢板弹簧支座以防震。据说此车时速可达19公里。

对于这辆车的牌名有几种不同的说法，一种说法是：从这辆汽车的外型看，是德国杜依尔汽车厂的早期产品，生产年代大约在1896年前后。另一种说法则称：这是一辆生产于1889年的奔驰牌汽车，属奔驰公司第二代产品。最近，就连一位德国奔驰汽车公司的工程师在颐和园看到这辆车，也这样认为，并当场提出愿以10辆新的“奔驰”，把这辆“奔驰”的老祖宗换回去。可这辆老古董已经成了稀世珍宝，不是用钱能买得到了。另外，还有一种说法认为，慈禧的这辆车车蹬上有“DURVEA”（图利亚）字样，应是美国机械师图利亚兄弟二人于1893年合作设计制造的。

不管哪种说法正确，有一点可以肯定，慈禧的这辆车在当时还是比较先进的，但是，慈禧并没有怎么享受过。相传，袁世凯最初把这辆车献给慈禧的时候，慈禧十分高兴，觉得坐汽车比坐轿子更有派儿，而且既舒适速度又快。可还没坐几回，又发觉开车的驾驶员坐在前面，而身为圣母皇太后的她却坐在驾驶员的屁股后面，实在有损尊严，就不再乘坐汽车了。于是，这辆汽车就被闲置在颐和园内。辛亥革命后，

这辆汽车作为皇宫遗物长期搁置在颐和园内的戏台上。北京解放后，又作为故宫文物保存起来，现在还基本完好地保存在颐和园的德和园大戏台第一展览室。

另外，清宣统元年，曾任清廷邮传尚书后于民国初年任交通总长的梁效彦，也进口了一辆美国通用汽车公司生产的“凯迪拉克”牌4缸小汽车，经由天津塘沽码头运往北京。

解放前，我国没有自己的汽车工业，当时无论是在京、津、沪等大城市还是其它中小城镇，虽然已有汽车出现，但为数不多，而且使用范围狭窄，不是属于外国人私有，就是王公显贵、巨贾富豪自用，未能成为社会上的主要交通工具。至于官办、商营汽车运输业的兴创，更是凤毛麟角。

欧美和日本等许多工业发达国家很早就有了自己的汽车制造工业，要比我国早几十年。如德国研制成第一辆汽车的时间是1886年，法国是1890年，美国是1894年，英国是1896年，日本是1907年，俄国是1910年。而我国自行设计制造汽车，则是解放以后的事了。

1953年7月15日，中国第一家汽车制造厂在吉林省长春市西郊破土动工。展现在建设者眼前的是毛泽东主席亲笔题写的厂名——第一汽车制造厂（原拟定厂名为“毛泽东汽车厂”）。这不是一个普普通通的“第一”，这个“第一”寄托了一个刚刚站起来的中华民族实业兴邦、跻身于世界民族之林的渴望。

以此为起点，第一汽车制造厂开始了它孜孜不倦的追求。

1958年4月，“一汽”研制成功我国第一辆小轿车，车名取用带有时代色彩的“东风”二字，其标志是一条镀金的

“龙”。此车标由中央工艺美术学院的教师们设计，并参考了北京北海公园九龙壁上龙的头像，“龙”的身姿则按车头曲线加以变型，具有强烈的中国民族特色，使外国人一看便知是中国人造的汽车。但是，龙在中国封建社会是皇权的一种象征，且不宜用现代汽车生产工艺制造，故未沿用于其它车型。“东风”轿车现仅有一辆，存放在长春第一汽车制造厂样品库里。

为解决新中国驻外使节和国家领导人接见外宾用车，“一汽”还造出了高档次轿车——红旗牌汽车。一位老华侨特意买了一辆，宝贝似的存在家中，引为自豪。

军队装备需要汽车，“一汽”赶建了军用越野车厂，生产了“解放”牌越野车，武装了中国人民解放军。

国家建设缺少载重车，“一汽”把数万辆“解放”牌载重卡车，投入到建设社会主义的洪流当中去。

继“一汽”之后，湖北二汽的“东风”，北京的“130”、“112”，南京的“跃进”，重庆的“红岩”，上海的“上海”也争相驶向祖国的城镇与乡村。

中国与世界分隔了十几年以后，在改革开放的新形势下，又重新打开了紧锁着的大门。进口汽车也象其它物质一样，犹如洪水般涌来。空口叫喊发展民族汽车工业，看来已不太现实，但眼见比比皆是的进口汽车，又如何抗拒“洪灾”呢？引进国外的先进技术，发展自己民族的汽车工业，势在必行。

于是“桑塔纳”席卷整个中华大地。

美国加利福尼亚州有一座盛产葡萄酒的山谷，那里经常刮起一股强劲的科罗拉多旋风，当地人称之为“桑塔纳”。1981年，德国大众汽车有限公司试产出一种新型轿车也取名

为“桑塔纳”，旨在希望新轿车如“旋风”席卷全球。谁能想到，四年后，这股旋风刮到了中国上海，并与上海汽车制造厂产出了中外合作的“混血儿”——上海桑塔纳。

几年前还鲜为人知的上海郊区的一个小镇——安亭，如今成了中国第一个投入批量生产轿车的工业基地。1990年4月18日，是中国轿车工业具有历史意义的日子。这一天，中国与德国合资经营的具有年产9万辆轿车、10万台发动机生产能力的上海大众汽车有限公司，经过双方五年的合作努力，正式宣告建成。

迄今，上海“大众”，已拥有目前全国自动化程度最高的冲压生产线，有工艺水平最优的汽车油漆车间。它的总装车间，按设计能力每4分钟就能驶出一辆“上海桑塔纳”轿车。用五年的时间，赶上轿车生产的世界先进水平，上海“大众”开辟了我国轿车工业的成功之路。

此时，“一汽人”并未袖手旁观，他们把目光早已投向了可以轻轿两用的美国克莱斯勒发动机及其生产，迅速而扎实地准备着。

1987年8月，“一汽”被正式列为我国三大汽车工业基地之一。也是在1990年4月，一辆远远超出本身价值的乳白色“奥迪”牌小轿车，披着绸带缓缓驶下总装线，轻盈地飘出厂房。

往日各式进口小轿车，充斥中国汽车市场的局面，正被“上海桑塔纳”，长春的“奥迪”、“高尔夫”，北京的“切诺基”，广州“标致”，天津“大发”、“夏利”以及“一汽”的新型“红旗”牌轿车和“二汽”的“雪铁龙”等牌子的国产、合资汽车所打破。加快合资车的国产化进程，开拓国产汽车新途径，是今后我国汽车工业发展的方向。

时至今日，中国民族汽车工业终于开始将理想变为现实。

战车

汽车不仅担任和平时期的运输工具，而且它同各式武器一样也被用于战争。这种汽车就是我们常见的战车。

军用车辆与普通民用车辆所不同的是，军车所携带的人员、武器装备，是为军事行动服务的。

相传，最早使用战车的是中国人，不过那时的战车不是机动的，无法与现代战车相比。

据古书记载，黄帝时，人们已把车用于战争。黄帝与蚩尤战于涿鹿，蚩尤作雾，将士们迷失了方向。于是，黄帝造指南车以指示方向，指南车还不是战车，故事还带有传说性质，但也可以看出，中国人造车，历史悠久。

正式使用战车的记载见于《尚书·甘誓》和司马迁的《史记·夏本纪》。

夏禹的儿子启直接从父亲手中继承了国家权力，有扈氏不满，夏启就率兵镇压。战斗前，夏启发表了一篇战争动员令，就是《甘誓》。其中有这样一段话：“今予惟恭行天之罚，左不攻于左，汝不恭命；右不攻于右，汝不恭命；御非其马之正，汝不恭命。用命，赏于祖；弗用命，濯于社。”这段话的意思是：现在我执行上帝的命令惩罚他们，兵车左边的武士不努力进攻左边的敌人，就是不执行命令；兵车右边的武士不努力进攻右边的敌人，就是不执行命令；驾战车的人不把马驾驭好，就是不执行命令。执行命令的，在祖先神位前行赏；不执行命令的，在社神面前惩罚。

由此看来，远在夏朝刚建立时，人们就已使用兵车作战了。中国古代战车乘坐3人，中间是驾车人，两边是武士，此时的战车靠马匹驱驭，武士使用冷兵器。