



One Summer  
**那年夏天**

—— 美国1927 ——

[美] 比尔·布莱森 ( Bill Bryson ) ◎著  
阎佳◎译

浙江人民出版社  
ZHEJIANG PEOPLE'S PUBLISHING HOUSE

# 那年夏天

美国1927

One Summer

America 1927

「美」比尔·布莱森 (Bill Bryson) 著

阎佳 译



浙江人民出版社  
ZHEJIANG PEOPLE'S PUBLISHING HOUSE

图书在版编目(CIP)数据

那年夏天:美国1927/(美)布莱森著;闫佳译. —杭州:浙江人民出版社, 2016.12

ISBN 978-7-213-07688-6

I. ①那… II. ①布… ②闫… III. ①美国—历史—1927—通俗读物  
IV. ①K712.520.9

中国版本图书馆CIP数据核字(2016)第270887号

上架指导:历史/美国史

版权所有,侵权必究

本书法律顾问 北京市盈科律师事务所 崔爽律师  
张雅琴律师

浙江省版权局  
著作权合同登记章  
图字:11-2014-41号

## 那年夏天:美国1927

[美] 比尔·布莱森 著

闫佳译

---

出版发行:浙江人民出版社(杭州体育场路347号 邮编 310006)

市场部电话:(0571) 85061682 85176516

集团网址:浙江出版联合集团 <http://www.zjcb.com>

责任编辑:方程

责任校对:张志疆 姚建国

印刷:北京鹏润伟业印刷有限公司

开本:720毫米×965毫米 1/16 印张:25

字数:372千字 插页:3

版次:2016年12月第1版 印次:2016年12月第1次印刷

书号:ISBN 978-7-213-07688-6

定价:89.90元

---

如发现印装质量问题,影响阅读,请与市场部联系调换。

One Summer

目录

楔子 / 001

# M 5月 ay

法国人喜极而泣，将查尔斯·林德伯格紧紧拥在怀里，亲昵地称他“孩子”。

01 情欲·出轨·凶杀 / 023

02 “圣路易斯精神号”的诞生 / 036

03  
一颗政界明星在  
大洪水中冉冉升起 / 046

04 坏天气带来了好运气 / 058

05  
一个疯子在校园里引爆了炸弹 / 068

06  
“那孩子”：飞越大西洋的第一人 / 075

07 “耶稣复活以来最伟大的事件” / 086

# J

6月  
une

在球场上，乔治·鲁斯是每一个人的“宝贝”。

08 “问题男孩”是个棒球天才 / 093

09 棒球运动的“本垒打时代” / 107

第二名也是英雄 / 117 10

11 神奇的无线电广播 / 126

政府毒死了自己的公民 / 139 12

13 媒体掩盖了事情的真相 / 150

19 登普西卫冕“世纪之战” / 215

18 亨利·福特的乌托邦 / 206

17 福特汽车一家独大的日子结束了 / 195

16 大洪水的意外遗产 / 182

15 他们埋下了“大萧条”的引信 / 171

14 “毫无作为”也是一种治国之术？ / 161

# J<sup>7月</sup>uly

柯立芝是美国史上绝无仅有的总统，他每天只工作4个小时，下午打盹2到4个小时，晚上还会再睡上11个小时。

# A 8月 ugust

“这个人尽管实际上可能并未犯下被指控的罪行，但无论如何他在道德上都是有罪的，因为他的意识形态（无政府主义）就是原罪。”

20 “激进分子就是杀人犯” / 231

21 杠杆手段撬起的商业帝国 / 248

征服太平洋，征服全世界 / 258 22

《爵士歌手》才是第一部名副其实的有声电影 / 269 23

24 几十年后仍余波荡漾的案子 / 282

25 人人都爱纽约洋基队 / 290

# S 9月 eptember

夏天结束了，也许永远结束了……

三K党与“优生学”运动 / 303 26

谁是真正的电视之父？ / 313 27

全民热捧《人猿泰山》的时代 / 323 28

29 黑帮老大要倒霉了 / 336

30 创纪录的第60记本垒打 / 347

尾声 / 363

致谢 / 384

译者后记 / 385



## 楔子

One Summer

1927年复活节前夕，一个温暖的春夜，纽约城里住在高楼大厦上的人们惊呆了：包围在雪莉荷兰酒店公寓（Sherry-Netherland）塔楼外的木质脚手架着火了，而消防员们又无法把水送到那么高的地方去。

第五大道聚满了来围观的人群，这是近几年来纽约城最大的一场火灾。总高38层的雪莉荷兰酒店公寓是当时最高的住宅建筑，尚未拆卸的脚手架覆盖了最高处的15层塔楼，足够让楼顶燃起壮观的火焰。从远处看，大楼颇像一根刚被点燃的火柴。30公里之外仍能清晰地看到浓烟。快结束时场面更为戏剧化，脚手架燃烧的部分大约有15米那么高，从150米高的地方落了下来，带着阵阵的火花“噼啪”作响地落在大街上，引得围观者发出惊叹的叫声，也为正在街上劳累的消防员们带来不少危险。燃烧物落到邻近建筑物的屋顶，点燃了另外4座大厦。消防员将水管对准雪莉荷兰酒店公寓的楼顶喷射，但这多多少少是种象征性的姿态，因为水流最多能射三四层高。好在大楼尚未竣工，无人居住。

20世纪20年代美国人特别喜欢看大场面，到上午10点人群已经聚集到大约10万人，作为自发性活动来说这真是场盛大的聚会。为了维持秩序，现场来了700名警察。按《纽约时报》的说法，一些有钱的围观者刚从晚上的狂欢活动里抽身，就到街对面的广场酒店订了房间，举办即兴“火灾派对”。市长吉米·沃克（Jimmy Walker）也抽空来看了一眼，途经牵拉着消防软管的街面时被弄了一身泡沫。片刻后，一块3米长燃烧着的木板掉在他脚边，他立刻接受了撤回的提议。火灾让雪莉荷兰酒店公寓的上半截遭受了大面积损失，但好在并未往下蔓延，大火在午夜时分自己熄灭了。

火焰和烟雾为克拉伦斯·钱伯林、伯特·阿科斯塔（Bert Acosta）带去了有趣的消遣，那天早晨9点30分，两人从长岛罗斯福机场驾着一架小飞机起飞，在空中兜起了圈子。他们试图打破两年前两名法国飞行员创造的世界耐力飞行纪录。这一方面是国家荣誉问题——美国本是航空业的发源地，而今却无可救药地落在了欧洲小国后面；另一方面，也是为了证明飞机能在半空中待足够长的时间，完成真正的长途飞行。



克拉伦斯·钱伯林  
Clarence Chamberlin

钱伯林事后解释，这次演习的技巧是通过调节节流阀和燃料混合物，让飞机刚好能够飞起来（钱伯林说，这就叫靠着“饿不死也吃不饱的口粮”维持它），从而实现长途飞行。起飞后的第三天下午快1点时，他和阿科斯塔终于降回地面，那时候燃油彻底消耗一空，他俩真正是靠着“空气”在飞。他们连续飞行了51小时11分25秒，比此前的纪录长了将近6小时。

他们面带笑容地从飞机里钻出来，向地面欢呼的大批群众致意。（20世纪20年代人们对于任何事情都很喜欢凑热闹。）两名凯旋的飞行员又累又僵，还非常口渴。原来在出发前地勤因太兴奋而分了心，给他们的水壶里装满了肥皂水，所以两人整整两天滴水未进。撇开这点不说，这次飞行大获成功——4月15日耶稣受难节的《纽约时报》对此进行了长篇报道，标题横跨整页：

# 飞行员创造了 51 小时的飞行纪录

## 没有食物和水的日与夜

在疲惫中成功着陆，渴望飞往巴黎

这两位飞行员飞了 6 600 千米，比从纽约到巴黎的距离多 800 千米。同样惊人的是，他们设法携带了 1 420 升的燃料（在当时看来，这对飞机而言是庞大的负荷）飞上了天，而且只借助了 365 米长的跑道就顺利升空。所有这一切都鼓舞了那些渴望飞越大西洋的人，而在 1927 年春天，像钱伯林和阿科斯塔这样的人很多。

有点讽刺的是，有一件事让美国的航空业远远落后于欧洲诸强，但在其他诸多领域却让它遥遥领先了，这就是第一次世界大战。

1914 年之前几乎从没人想过飞机可用于战争。法国空军仅有 30 多架飞机，这比全世界其他各国的空中力量加起来还要强，德国、英国、意大利、俄罗斯、日本和奥地利空军的飞机都不超过 4 架，美国只有 2 架。但随着战争的爆发，军事指挥官们迅速看到了飞机的价值——侦察敌军动向、指挥炮火，以及由此而生种种作战的新方向和新方式。

早些年里，机载炸弹往往就是装满了汽油或煤油的红酒瓶子，附带简单的雷管，也有少数的飞行员投掷手榴弹。还有一段时间，一些人投掷名为“箭弹”的特质飞镖，它能刺穿士兵的头盔，或者以其他方式给地面壕沟里的可怜人带去痛苦和惊恐。一如从前，只要涉及杀戮技术就迅速进步。到 1918 年，欧洲各国已经投掷了总计 1 吨重的航空炸弹。在第一次世界大战的整个过程中，德国如雨点般抛下了 100 万枚炸弹，总重量约达 27 000 吨。那时候的炸弹爆炸位置很不精确——炸弹从 3 千米的高空落下后很难击中目标，甚至会相差 800 米。但不管炸弹落在什么地方，造成的心理影响都相当大。

超重的炸弹负荷要求飞机的机型更大，功率更强。反过来，这又刺激发展出更敏捷、更灵巧的战斗机，以便于为轰炸机提供护卫或进行攻击。这进一

步带来了著名的空中混战（小学男孩最爱想象的场景），为新一代的航空进步奠定了基调。空战产生了对飞机近乎无止境的需求。4年里，4个主要作战国在空中舰队上花了10亿美元——这个数字非常惊人，几乎全是从美国借来的。一穷二白的法国用4年的时间建立了完整的航空产业，雇用了近20万人，生产出近7万架飞机。英国制造了55 000架，德国制造了48 000架，意大利制造了20 000架——而就在几年前，俄亥俄州两兄弟开的一家自行车店就是整个世界的航空业。比较起来，这实在是长足的发展。

1914年之前，全世界死于空难的人大概有100个，如今有数以千计的人死在飞机上。到1917年春天，英国飞行员的预期寿命为8天。短短4年里，总共有三四万名飞行员战死或重伤，就连战前的空中培训也并不比实际作战更安全，至少有1.5万人是在飞行学校里发生事故丧命或受伤的。美国飞行员处在特别不利的地位。美国1917年4月才参战，此前没有任何一名美国军方官员见过战斗机，根本不知道如何进行指挥。探险家海勒姆·宾厄姆（Hiram Bingham）是马丘比丘的发现者，后来成为了耶鲁大学的教授，他向军方毛遂自荐当培训师，军队授予他中校军衔，让他负责整个培训计划，但这并不是因为他掌握着什么有用的经验，仅仅是因为他知道如何驾驶飞机。许多新飞行员的指导员也才刚刚学会开飞机。

美国付出了巨大的努力想在航空业里迎头赶上，但最终徒劳无功。国会拨款6亿美元想把空军建立起来，宾厄姆在回忆录里写道：“进入战争时空军只有两座小小的机场、48名军官、1 330名士兵、225架飞机，但没有一架飞机适合飞越战线。经过1年半的努力，空军拥有了50座机场，20 500名军官，175 000名士兵和17 000架飞机。”遗憾的是，这17 000架飞机里几乎没有一架能飞到欧洲去，因为所有可用的飞机都需要用来运输部队。所以，美国飞行员抵达前线后大多驾驶的是从友军借来的、拼凑起来的飞机。基本上可以说，他们在没怎么接受过训练的条件下，开着二手飞机跟经验丰富得多的敌人展开了当时最为危险的战斗。但志愿飞行员从没缺过人手，以209千米的时速攀升至4千米的高空，翻滚着猛冲进搏命的空战，让许多飞行员感觉刺激得几近上瘾。在此之前，人们几乎无法想象这种挑战是多么浪漫，多么富有魅力。飞行员是

那个时代最英勇的人。

战争结束后，飞机和飞行员突然之间又毫无价值了。美国立刻取消了1亿美元的飞机订单，政府对飞行几乎丧失了兴趣。其他国家也同样下了狠手裁减空军规模。对还希望飞上天空的飞行员来说，可选的出路很少，形势严峻。许多人因为找不到更好的事情可做，只得参加商业化的活动。巴黎的老佛爷百货商店宣称，凡是有人能把飞机降落在自家大厦楼顶，就奖励25 000法郎——却完全没想过这事儿有多么愚蠢。这样的挑战再鲁莽不过了：楼顶只有27米长，四周还围着1米高的栏杆，着陆的难度和危险度都提升了好几级。但前空战王牌飞行员朱尔·韦德里纳（Jules Védrine）还是决定冒险一试。韦德里纳在屋顶安排了人手，等他飞到以后就让那人抓着机翼往下拉。小伙子们成功地阻止了飞机跃出楼顶跌入楼下歌剧院广场上成群结队看热闹的人群里，但代价是他们把飞机引到了百货商店电梯间的砖墙上。飞机摔成了碎片，韦德里纳从残骸里毫发无损地走了出来，仿佛一位变出了惊人戏法的魔术师。可惜没有谁能长久维持这样的好运气，3个月后他尝试从巴黎飞往罗马，相比而言，这次还是保守的尝试，但他却在事故中丧命。

韦德里纳死在法国的一座机场，尴尬地说明了有关飞机的真实情况：尽管速度和机动性有了大幅提升，但仍然非常危险，不适合长距离飞行。他坠机后不到一个月，美国海军再次强调飞行安全：海军在一次欠缺考虑的任务中派出三架柯蒂斯水上飞机，从纽芬兰途经亚速尔群岛前往葡萄牙。他们在沿线派驻了66艘船，一旦任何一架飞机碰到麻烦，都可提供协助。这一预防举措或许说明了海军本来对该演习的信心就不大足。多亏事先有准备，一架飞机还没飞到纽芬兰就迫降在海面上，急需营救。另外两架飞机很快就掉进海里，只得被拖着前往亚速尔——其中还有一架中途沉没了。这次演习总共派出了三架飞机，只有一架最终到了葡萄牙，还花了11天。如果说演习的目的是为了展示飞机尚未准备好长途飞行，这真是成功得不能再成功了。

不间断飞越大洋似乎是完全无法实现的宏大目标。所以，在1919年夏天两名英国飞行员实现了这一壮举，让所有人包括飞行员们都倍感惊讶。这两位勇士分别是约翰·阿尔科克（John Alcock）和亚瑟·布朗（Arthur Whitten

Brown)，他们本应更出名些才对。那次飞行是史上最大胆的一次冒险，只可惜现在已经被人们遗忘了。当时它其实也并不太引人瞩目。

26岁的阿尔科克负责驾驶飞机，23岁的布朗是领航员，两人都在曼彻斯特长大。布朗的父母是美国人，在20世纪初西屋公司送布朗的父亲到英国建厂，他们全家也就留在了当地。虽说布朗从未在美国居住过，却说着一口美国腔英语，直到前不久才放弃了自己的美国国籍。他和阿尔科克并不熟识，此前总共一起搭档飞了3次。但1919年6月在纽芬兰岛上的圣约翰，他们一同挤进了维克斯维米型双翼飞机方正正的迷你开放式座舱，一头扎进了大西洋那险恶的灰色天空中。<sup>①</sup>

也许再不会有飞行员敢驾驶不够坚固的飞机去冒险了。维克斯维米型飞机比装了发动机的箱式风筝强不到哪儿去。尽管又是雨又是冰雹又是大风雪的，但阿尔科克和布朗在极端恶劣的天气中却飞行了4个小时。闪电照亮了他们四周的云，大风使他们在空中猛烈地摇晃。一条排气管裂开了，火舌顺着飞机表面的蒙布“舔”了起来，发出了任谁都可以理解的警报。布朗不得不前后6次爬上机翼，徒手清理进气口结的冰。此外的大多数时间，他都在帮阿尔科克擦护目镜——因为阿尔科克紧握着操纵杆的手片刻也不能松开。在云雾里飞了几个小时，两人彻底失去了方向。有一刻，他们钻进一片晴空，惊讶地发现自己离水面不到18米，而且还是侧着飞的，机身跟水面保持垂直。靠着为数不多的导航方法，布朗发现不知何时他们弄错了方向，正在朝着加拿大往回飞。真的再也不会比这更令人毛骨悚然、茫无头绪，全靠感觉在坚持的飞行了。

在分不清东西南北地乱飞了16个小时以后，爱尔兰奇迹般地出现在他们视野之中。阿尔科克迫降在了一片沼泽地里。他们飞了3042千米，仅为纽约到巴黎距离的一半多一点，但仍然是非凡的成就。他们毫发无损地从报废的飞机里挣扎出来，却没人为他们庆祝。他们从纽芬兰出发的消息延时了，在爱尔兰

① 伦敦科学博物馆就展示着一架维克斯双翼飞机，可惜少有人注意。希思罗机场的阿尔科克和布朗纪念碑，在他们完成壮举的35年后才竖立起来。我从伦敦图书馆借阅了格雷厄姆·华莱士（Graham Wallace）记录那次飞行的经典作品《阿尔科克和布朗的飞行》，发现17年来借阅这本书的只有我一人。

兰没人等着他们到来，这就消弥了他们所有的兴奋和期待感。最近的城镇是克利夫登，发电报的姑娘业务不怎么娴熟，只能勉强强地传出简短、糊里糊涂的消息，这也给他们增加了不少困扰。

阿尔科克和布朗设法回到英国，受到了英雄般的欢迎，获得了奖牌和国王的封爵，但很快他们就回到了从前平静的生活，世界彻底遗忘了他们。半年后，阿尔科克在法国出了飞行事故，他在迷雾中撞上一棵树丢了性命。布朗则再也不飞了。直到1927年，人们开始热切地期望飞越大西洋，可他们两人的名字已没人记得。

纯属巧合的是，几乎跟阿尔科克和布朗完成这次具有里程碑意义的飞行同一时期，纽约一位跟航空事业毫无关系的商人（他只是喜欢飞机而已）却提出了一个改变整个飞行界的计划，创办了后世称为“飞越大西洋竞赛”（Great Atlantic Air Derby）的活动。这人的名字叫雷蒙德·奥泰格（Raymond Orteig）。他来自法国，是纽约一位成功的酒店老板。受第一次世界大战飞行员的事迹启发，奥泰格设立了25 000美元的奖金，奖给未来5年第一个不间断完成纽约到巴黎（反着飞也行）飞行的人。这是一笔慷慨的奖金，但想得到它并不容易——因为它显然超越了当时任何飞机单次航行的最大里程。一如阿尔科克和布朗痛苦地证明，光飞上一半的距离就已经达到技术和好运的极限了。

当时没人接受奥泰格的挑战，但到1924年他旧事重提的时候，事情似乎有那么一丝实现的可能了。风冷发动机（这是该时期美国对航空技术所做的一大贡献）的研发极大地提高了飞机的航行里程，也让飞机变得更加可靠。而且，还有许多才华横溢却无处施展的航空工程师和设计师急于证明自己的能力。对许多人来说，拿下奥泰格的奖金不光是最合适的挑战，也是放眼望去唯一的挑战。

第一个出面迎战的是了不起的法国飞行员勒内·丰克（René Fonck），他的搭档是俄国流亡设计师伊戈尔·西科尔斯基（Igor Sikorsky）。没有谁比西科尔斯基更需要成功来证明自己了，他曾是欧洲的顶尖飞机设计师，但1917年俄国革命时他失去了一切，只身逃到了美国。1926年，时年37岁的他靠教俄国移民化学、物理课为生，有条件的时候也设计飞机。

西科尔斯基喜欢设备齐全的飞机（第一次世界大战前他曾设计过一架模型机，自带洗手间和“散步台”——必须说这是个慷慨大方的说法），而现在他为飞越大西洋设计的飞机是最为豪华的，它拥有皮革配件、沙发、椅子、厨房设施，甚至还有一张床，总之它能为4名机组人员提供种种舒适和优雅的生活环境。他的设想是，不光简简单单地飞越大西洋，还要有型有款地飞越。西科尔斯基得到了一群投资人的资金支持，这伙人自称“阿尔戈英雄”<sup>①</sup>。

飞行员方面，他们选择了第一次世界大战中法国的王牌飞行员勒内·丰克。丰克击落了75架德国飞机——他自己则说超过120架，考虑到他是战争最后两年才开始飞行的，这样的成绩就更加了不起了。战争刚开始的两年，他在法国挖战壕，好不容易说服了法国空军给他上航空学校的机会。丰克不只擅长击落敌机，还无比擅长躲避他人的伤害。在他参加的所有战斗中，丰克的飞机只被敌人的子弹击中过一次。遗憾的是，打空战所需的技能和勇气跟成功飞越茫茫海洋所需的不见得是一回事。

这时候，丰克表现出了对准备工作常识的欠缺。首先，他在飞机还没经过充分测试之前就要动身，这让西科尔斯基感到绝望。接下来，更糟糕的一点是，他明显给飞机加上了额外的负担。他填装了多余的燃料，多带了一套应急设备、两台收音机、备用衣服、给朋友和支持者们的礼物，外加大量的食物、饮料，包括葡萄酒和香槟。他甚至打包了淡水龟、火鸡和鸭子等，准备抵达巴黎后在庆功活动上吃，就好像法国供不起他们这些东西似的。飞机总共装了12吨物资，远远超过了设计负荷——也超过了它的能力极限。

9月20日传出消息，两名法国人皮埃尔·魏斯（Pierre Weiss）少校和沙勒上尉不间断地从巴黎飞到了波斯（现伊朗）的阿巴斯港，两地距离5200千米，几乎跟从纽约到巴黎一样远。丰克为此兴高采烈，认为这表明了法国飞行员先天具有优越性，坚持立刻出发。

第二天一早，在众目睽睽之下，“西科尔斯基号”（因为太匆忙了，都没来得及给它起个名字）被推到了起飞位置，三台银色的强力发动机转动起来。但

<sup>①</sup> 阿尔戈英雄：指希腊神话中跟随伊阿宋乘坐快船“阿尔戈号”取金羊毛的50位英雄。——译者注



是几乎从一开始，它就在跑道上行动迟缓，看起来不太对劲。20世纪20年代的机场基本上就是一块空地，哪怕罗斯福机场也并不比大多数机场好。飞机需要一条特别长的跑道，它必须翻过两条泥土路，而这两条路都没事先平整过，这痛苦地提醒人们此次活动准备得是多么轻率。随着“西科尔斯基号”在第二段跑道上加速腾空，起落架脱落了一部分，弄坏了左方向舵，解体的轮子弹了出去。即便如此丰克还是要强行起飞，他打开油门不断加速，差一点就飞上天了。只可惜还是不够快，飞机冲到跑道末端也没能离开地面，笨手笨脚地摔下了6米高的地基，从围观人们的视野中消失了。

有好一会儿，围观的人群都呆若木鸡地站着——现场安静得能听见鸟叫，为即将发生的灾难带去了奇怪的凝重气氛。紧接着，可怕的事情发生了——10800升的航空燃料发生了大爆炸，空气中腾起15米高的火球。丰克和领航员劳伦斯·柯廷（Lawrence Curtin）逃出了机舱，幸免于难。但另外两名机组人员活生生烧死在了座位上。这起事故震惊了整个飞行界，人们都吓坏了，但又病态地渴望发生更多奇迹。

西科尔斯基遭受了经济和情感上的双重打击。这架飞机的制造费已经花了10多万美元，但金主们只支付了少部分费用，而现在飞机没了，他们拒绝付清全款。西科尔斯基未来会找到一份设计直升飞机的新事业，但此时，他和丰克的飞机连同梦想都完蛋了。

就时机而言，其他想尝试飞越大洋的飞行员也来不及了。在每一年中，飞机想要尽可能安全地从北大西洋上空掠过的时间只有短短几个月。人人都只能等到来年春天再说。



春天来了。美国有三支飞行队伍正在筹划，全都配有最出色的飞机、最老练的机组人员。光从飞机的名字“哥伦比亚号”、“美洲号”和“美国老兵号”，就知道民族自豪感有多重要。最初的领跑者是“哥伦比亚号”，这是一架单翼飞机，钱柏林和阿科斯塔刚在复活节前用它创造了耐力纪录。但这次里程碑式的飞行结束两天后，一架让人印象深刻的昂贵飞机就被推出了位于新泽西州