

DK THE STORY
OF AMERICA

彩色 美国史

下 1927—2002

[美] 艾伦·韦恩斯坦 著
大卫·卢布尔

中国友谊出版公司



波士顿大学历史学教授、联合国和平奖获得者
艾伦·韦恩斯坦等最新力作

美国史

美国史
美国史
美国史

THE STORY OF
AMERICA

彩色美国史^下

1927—2002





A Dorling Kindersley Book
www.dkchina.com

Original Title: The Story of America
Copyright © Dorling Kindersley Limited, 2002
Text copyright © : 2002 Allen Weinstein and David Rubel

Chinese Translation © 2008 Anno Domini Media Co. Ltd., Guangzhou
译文由广州公元传播有限公司提供

版权合同登记号: 图字19-2008-014号
所有权利保留

图书在版编目(CIP)数据

彩色美国史/[美]韦恩斯坦,[美]卢布尔著;胡炜,余世燕译.—北京:中国友谊出版公司,2008.7

ISBN 978-7-5057-2423-5

I. 彩... II. ①韦... ②卢... ③胡... ④余... III. 美国-历史-1519~2002
IV. K712

原书名: The Story of America

中国版本图书馆CIP数据核字(2008)第073644号

彩色美国史

总 编/[美]艾伦·韦恩斯坦 大卫·卢布尔

译 者/胡 炜 余世燕

特约编辑/郑 燕

责任编辑/谊 言

装帧设计/唐 薇 陈汝容

技术编辑/杨 扬

出版发行/中国友谊出版公司(北京市朝阳区西坝河南里17号)

经 销/新华书店

制 作/◆广州公元传播有限公司

印 刷/广州市一丰印刷有限公司

规 格/760×1020mm 1/16 42.5印张 540千字

版 次/2008年6月第1版第1次印刷

书 号/ISBN 978-7-5057-2423-5

定 价/118.00元(全3册)

若有印装质量问题,请致电020-38865309联系调换

《彩色美国史》为读者展开了一段回忆美国往事的趣味旅行，它拒绝简单地堆砌史料、笼统地评述历史，而是在美国历史的整体视野上，灵巧地以美国历史中的26个重要事件为主线，实实在在地讲述着一个个关于英雄与反派、圣人与罪人的故事，既迂回曲折、又幽默风趣，完整地表现了一个乐观的民族如何在不平静的历史中创造着一个未知却充满希望的未来。

这些故事既包含了那些争取个人、政治和宗教自由的斗争，也有民众与政治家对国内外危机的反应，更有对美国的民族目标和价值观的重新诠释。正是透过这26个重要事件，500年的美国历史得以清晰地构建和再现。

“历史可以让我们洞察危机。”历史学家小施莱辛格如是说。过往的事件和形势，过往的故事和教训，也许可以帮助今天的人们洞察这个国家和民族面临的新问题。



作者简介

艾伦·韦恩斯坦，波士顿大学史密斯学院的历史学教授。他的著作包括好评如潮的《伪证：希斯-钱伯斯案例》、《战争之间》、《人民党主义的序幕》。另外与其他人合著《自由与危机：一部美国历史》、《闹鬼的森林：美国的苏联间谍》。1986年，由于“积极推广和平、对话和自由竞选”，他被授予联合国和平奖。

大卫·卢布尔编辑过多部关于美国历史的著作，其中包括《尽我最大的能力：美国的总统们》（2000年）、《决定命运的日子：美国历史上的十字路口》（2001年）。他同时也是《总统与其时代的学术百科》（第三版，2001年）的作者。

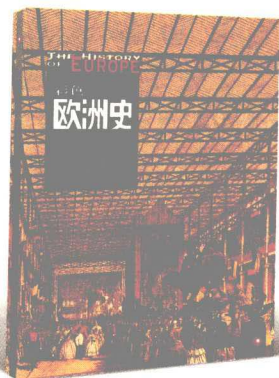
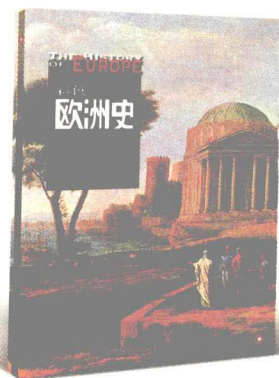
THE HISTORY OF EUROPE

多角度剖析

欧洲历史

完整展现

近5000年的欧洲历史画卷



定价：99.00元/套（全3册）

中国友谊出版公司

THE STORY OF
AMERICA

彩色美国史^下

1927—2002

[美] 艾伦·韦恩斯坦

大卫·卢布尔

 中国友谊出版公司



新时代

林白的飞行

1927年5月的第三个星期，由于大西洋天气恶劣，查尔斯·奥古斯都·林白一直留在长岛。每天他都在花园城市酒店和和寇蒂斯机场之间来回穿梭，但除了等待天气转晴，也没什么可干的。就在他等待的时候，来自媒体的关注和压力越来越大。最近已经有6名著名的飞行员，在纽约至巴黎的飞行尝试中丧生。虽然还有其他竞争者，但站在聚光灯下的只有林白。几周内，大肆的报道使这个25岁的无名小子变成了一位全国名人。大部分时间，人们叫他“林迪”。由于他想独自跨越从纽约到巴黎的3600英里路程，人们给他起了个绰号——“会飞的疯子”。

林白来自圣路易斯，瘦高个子。许多人要求和他提前签约，希望他成功后出演电影或登台亮相。出演电影的酬劳高达25万美金，而登台一次可得到5万美金，同时有出版商以高价向他约稿。然而林白并不在乎这些，只是在资助者的安排下和《纽约时报》签约，允许他们报道自己的飞行故事。即便如此，林白还是继续接待

其他报章的记者，似乎也没人介意。

5月19日，天空下起小雨，试飞的希望变得十分渺茫。白天，林白前往新泽西的帕特森市，参观莱特飞机制造厂。莱特的总工程师肯·连恩和公关职员迪克·布利斯协同前往。由于林白的飞机装有莱特引擎，莱特公司愿意为他提供任何帮助。当天傍晚，林白等人返回纽约的时候，布利斯安排林白到百老汇观看当时最热门的音乐剧《丽奥丽塔》。然而，当他们驶过四十二大街的时候，连恩提议到气象局拜访詹姆斯·金贝尔博士。金贝尔是林白的朋友，他的办公室就在百老汇白厅大厦的顶层。整个曼哈顿上空仍包裹在迷雾之中，但金贝尔告诉布利斯，一股高压气流正迅速进入大西洋上空，使许多地方变得晴朗。林白等人完全忘记了演出，直奔长岛，中途只停下来买了点吃的东西。在林白吃饭的时候，连恩已到达寇蒂斯机场，对飞机进行最后的检查。

9点，林白到达寇蒂斯飞机棚的时候，非常惊讶地发现自己的两个对手理查德·伯德和克拉伦斯·张伯伦都没有为黎明的起飞做准备。很明显，只有他提前知道金贝尔的天气预报。进行了几个小时的机械检修后，林白回到花园城市酒店，“尽量利用剩下的时间睡一觉”。记者获悉飞

◆ 1927年5月12日，查尔斯·林白在抵达寇蒂斯机场后不久拍摄的照片。林白本来预备在5月16日（星期一）日出时分起飞，但是恶劣的天气使飞行计划推迟到20日（星期五）。



▲5月10日，林白在圣路易斯接受记者拍照采访。他当时正在从圣地亚哥前往纽约的途中，而他的“圣路易斯精神号”飞机正是在圣地亚哥制造的。在赢得媒体好评方面，林白展现出无与伦比的技巧，而在利用媒体的公共关系方面，他的能力也很强。这两门学问恰巧是20年代在美国兴起的。

机棚的准备情况后，在酒店大堂

对他进行了采访。林白回到房间时已接近午夜。

他留下指示，让酒店在凌晨2点15分叫醒他，然后请一位朋友在门口站岗，自己上床睡觉。

“我现在必须睡一会，本来3小时前就应该上床了——这是计划的严重失误。飞行员在进行破记录的跨海飞行前，应有充足的睡眠，睡不好，脑子的工作状态就会受到影响。”

就在林白进入梦乡的时候，一阵剧烈的敲门声吵醒了他。他的朋友探头问道：“瘦子，你走了之后我怎么办？”之后，林白想再度入睡，可怎么也睡不着。

“那个家伙为什么要在我快要睡着的时候，问一个这么愚蠢的问题……纽约的日子够累人的，而且是很不健康的那种疲劳。如果我只是做和飞机有关的事情，给飞机加油、查看机场的表面，我早就睡着了。最烦人的就是那些记者和他们带来的那帮人。但是，这次飞行需要宣传，这是我计划的一部分。报纸宣传是重要的，我需要他们的帮助，需要头条新闻。头条新闻将带来更多的关注，那还有什么可抱怨的……”

好了，今早我就会告别这一切——就在今天早晨——如果天气转晴的话。一旦我飞上天空，就会把这一切抛在身后。”

就像林白讲述的那样，在他的英勇使命还未完成之前，报纸和公关公司已经把来自内陆的孩子描绘成英雄。在他们口中，林白成了拥有飞行员执照的流浪儿迪克，传说中“勇斗海洋哥利亚的大卫”、“伸开双翼的伊卡罗斯”。虽然打造名声仅仅是为了增加报纸销量，但林白的新闻价值毋庸置疑：他是一个无名小子，却敢于用一架廉价的单引擎飞机，向大西洋对岸的资金雄厚、配备最先进飞机的飞行员发出挑战。

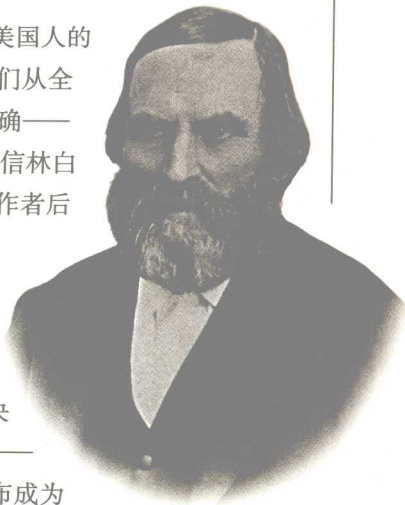
在纽约的8天时间中，林白树立起一个羞涩的、小镇男孩的公众

形象。他虽然掌握了先进的现代技术，但内心仍保留着传统美国人的谦逊、勇敢和自尊的美德。经过纽约媒体的大肆报道后，人们从全国各地赶来探望林白。他的形象不仅颇具魅力，而且相当准确——虽然不是百分之百准确。在跨越大西洋飞行的时候，人们相信林白来自于典型的、简单的、勤劳的移民家庭。但是，他的传记作者后来发现了林白家族的一些秘密，如他们根本不姓林白。

林白的爷爷名叫奥拉·曼松，1859年从瑞典移民美国。他不仅是银行家，也曾是瑞典议会举足轻重的人物。1859年6月，曼松因挪用公款获罪，带着情人和私生子卡尔·奥古斯特逃往美国。在斯德哥尔摩到美国的10个星期旅途中，曼松决定改名，“林白家族”从此诞生。1859年8月，林白一家三口——奥古斯特、路易莎和查尔斯·奥古斯特，在明尼苏达法院宣布成为美国公民。

到达美国后不久，奥古斯特·林白就按照《份地法》获得了一块土地，过上了简朴的生活。他在明尼苏达州中部的索克镇建造了一栋木屋，用在瑞士获得的一块黄金勋章换来一把犁，用于耕作按照《份地法》分得的160英亩土地。两年后，在锯木的时候，不小心将衣服卷进了旋转的锯片，奥古斯特·林白的左胳膊被切了下来，后背也切开了一道很深的伤痕，连肺部和心脏都露了出来。然而，他活了下来。离他们最近的医生住在60公里之外，事故后的第三天才匆匆赶到。当时，医生只能给他锯掉胳膊，包扎伤口。医生惊叹于他超强的忍耐力。奥古斯特·林白在逆境中坚忍不屈的品德，为他的后代子孙树立了榜样。

奥古斯特·林白带到美国的儿子——查尔斯·奥古斯特·林白，长大后在索克镇西北50英里的小瀑布城做律师。他不仅代表本地富商，还代表在明尼苏达进行土地投机的东部投资商打官司。他结婚于1887年，并育有二女；两年后，妻子死于腹部肿瘤。后来，他和一位底特律牙医的女儿伊凡吉琳·罗基·兰德结婚。这位牙医性格古怪，几年前来到小瀑布城，在当地高中教授科学。1902年2月4日，兰德生下了两人唯一的儿子，并按照祖父和父亲



▲1873年奥古斯特·林白（即奥拉·曼松）的名片照。

▼1880年，奥古斯特·林白在明尼苏达州梅尔罗斯的家。



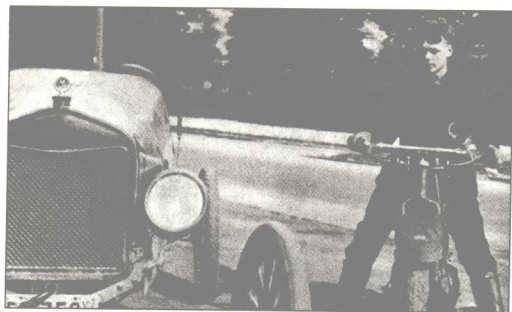


▲1910年，林白律师和儿子在华盛顿的合照。

的名字，给孩子取名为查尔斯·奥古斯都·林白。然而，这段婚姻并不幸福，随着小查尔斯的诞生，变得更加矛盾重重。

1906年，林白律师作为激进共和党人参与议会竞选并获胜，他把家人送到底特律的岳父家后，独自前往华盛顿。他的这种做法既便于和妻子分开，又免受道德指责。林白律师后来回忆道，“我很少在同一个地方呆上几个月。我在华盛顿过冬，明尼苏达避暑，还常常造访底特律。”虽然查尔斯的童年时代和母亲一起渡过，但他和父亲呆在一起的时间也很充裕，他还常陪伴父亲一起参加巡回竞选活动。1916年，14岁的查尔斯（差不多有6英尺高）驾驶一辆撒克逊轻六型小汽车，送父亲到明尼苏达各地参加竞选（1912年，林白律师购买了一辆T型福特轿车，小查尔斯开始学驾驶，并成为家里唯一会开车

的人）。1916年，在连任5届众议员后，林白律师决定竞选共和党参议员。但是，由于他公开反对美国参与第一次世界大战，结果未能当选。和许多中西部的改革家一样，林白并不希望美国卷入冲突战争，他狠狠地批评银行家、军火商和靠欧美战争发财的那些人。然而，他的孤立主义过于激进，令明尼苏达的爱国共和党人感到不安，特别是在参战已无法避免的时候。



▲林白喜爱内燃机，11岁就学会了开车。这是他1921年在威斯康星大学读书时拍摄的照片，照片中的摩托车是他16岁时买的。

1918年，林白律师在无党派团的支持下竞选州长。无党派团由一群农业社会主义者组成，他们的目标是用国有制取代农业托拉斯。林白成为无党派分子之后，他的肖像经常被侮辱或破坏，人身安全也受到严重威胁。一次集会后，一群暴民打伤了林白律师的司机。面对汹涌的人群，林白扶着受伤的司机，退

回自己的车上。虽然开车的时候他听见了枪声，他还是让司机慢慢开：“如果我们开得太快，他们就会以为我们害怕了。”最后，他以15%的差距输掉了选举。之后，愤世嫉俗的林白追求各种各样的事业，1924年因脑肿瘤死亡。身前，林白曾立下遗嘱，把小瀑布镇的土地留给儿子。

1917年，查尔斯·林白回到小瀑布镇，一边继续自己的高中学业，

一边在父亲的土地上耕作。1920年秋，他前往麦迪逊，入读威斯康星大学的机械工程系。但是，他的心思并不在学习上，第三学期就因考试不及格被开除。1922年，林白并没有返回农

场，而是报名参加了内布拉

斯加州的林肯标准飞机公

司（其主要业务为旧机

翻新）的飞行学校。林

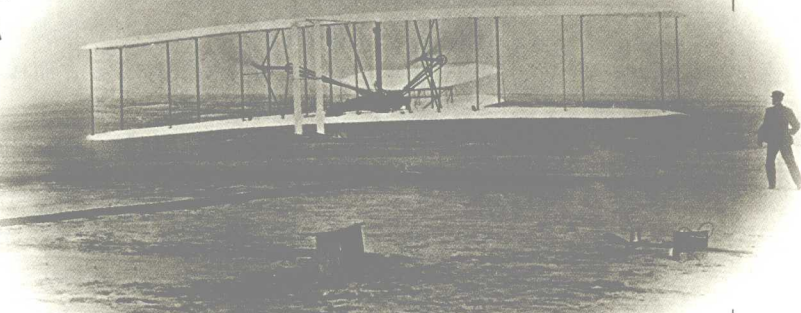
白交了500美金的学费，

接受了4个星期的厂内

训练、1个星期的机场

训练和1个多星期的空

中训练。



飞行

人类的航空史并不比林白的年龄大。1903年12月，莱特兄弟在北卡罗莱纳的基蒂霍克第一次驾驶由引擎驱动的飞机冲上蓝天的时候，林白还没到2岁。欧尔威尔·莱特第一次在基蒂霍克飞行时，只在天空呆了12秒；当天下午，威尔伯·莱特飞行了59秒。莱特兄弟的“飞行一号”在天空飞行了859英尺。1905年，“飞行三号”已经能够飞行半小时，跨越25英里（这个飞机模型还能倾斜、转弯、绕圈）。之后的10年，莱特兄弟和其他人取得了更大的进步。但直到第一次世界大战开始时，飞机仍然是一种用铁丝绑着木质桁架的脆弱机器，整个装置外部用帆布包裹。

第一次世界大战开始时，全世界只有几百架飞机，双方的将军都不知道它们有什么用途。一开始，飞机仅用于侦察敌情，后来有人想到给飞机装备武器，用以袭击对方的侦察机。这就是第一批的战斗机。和战争时期的许多防御技术一样，飞机的研发工作也得到提高，各国政府纷纷加大资金的投入。仅大不列颠一国，1914—1918年，已生产出5万多架技术水平较高的飞机，航空就业人数也从几百人上升到3.5万人。

即便如此，民用航空业是在战后才开始发展的。虽然报纸的大肆报道加强了公众对飞机的认识，但飞行事故的频繁发生，让大多数人不敢尝试飞行的滋味。比如说，1922年，美国不足1200架的民用飞机，大部分是战争时期的剩余物资，仅仅能飞上天空而已。林肯标准飞机公司，就专门负责把这些废弃的军用飞机翻修成民用客机。林白在该公司第一个星期的学习任务就是更换引擎，把机舱改成二人座的。后

▲1903年12月17日，欧尔威尔·莱特在哥哥威尔伯的注视下完成了人类第一次动力飞机飞行。这两位来自俄亥俄州的自行车店主之所以把飞行器运到基蒂霍克试飞，是因为当地外滩的风力充足。

▼1925年，林白在驾驶试飞飞机之前束紧降落伞。作为“飞行艺人”中的佼佼者，林白的特长是“换飞机”。这项特技需要两架双翼飞机。在飞过主席台的时候，林白站在其中一架飞机的机翼上，伸手抓住另一架飞机下机翼垂下的绳梯，沿着它爬上去。林白回忆，“我们通常会假装两次失败，第三次才做成功，这样整个特技表演看起来会难一些。”

来，他还自己翻修的军用飞机上，接受了短期的飞行训练。

林白反应敏捷，手眼协调能力非常出色，是一个天生的优秀飞行员，但是，他发现自己很难积累飞行经验。林肯公司的受训课程结束后，他和“飞行艺人”埃罗德·巴赫尔联系，想免费担任他的助手。所谓“飞行艺人”，是指20世纪初航空公司聘请的飞行员。他们在城市间飞行，举办航空展览，为人们提供观光飞行服务。在1922年的内布拉斯加，飞行5分钟需要缴纳5美元，而林肯标准飞机公司的最低工资为每星期15美元。

“飞行艺人”每到一个新城市，就会为吸引客人做特技表演。林白很快就开始做特技飞行，包括在机翼上行走、跳伞等等。林白曾经描述过一场典型的飞行表演：

“我们从机翼行走开始表演。我们从机舱爬出来，沿着机翼前缘走到外面的支架边，然后爬到上翼。经过主席台的时候，我们要进行倒立。完成了机翼行走的特技之后，我们会走到起落装置旁边，然后爬到飞机中部坐下，此时飞机会表演翻圈飞行。

机翼行走之后，接着是逃离表演。其实，在起落装置上绑有一根绳子，表演者走到机翼尖，将绳子套在身上，纵身跳下。因为地面上没人能看见绳子，所以逃离表演总能引起轰动。”

就这样，对这些冒险的事情，林白变得习以为常。他在飞行表演中，至少2次（还有2次是在运输邮件的时候）从即将坠毁的飞机上跳伞逃生。



1923年4月，也就是林白学习飞行一年后，他说服父亲为他担保，以500美元的价格购买了一架寇蒂斯JN4-D飞机（战争剩余物资），这种飞机也被称作“珍妮”。这种双翼飞机经常用于军事飞行训练，十分符合林白的要求。他经常在中西部进行飞行表演，也曾把它用在父亲的最后一次政治竞选上：1923年，明尼苏达一位参议员去世，为找人顶替他，该州举行了特别选举。有一次，查尔斯和父亲带着几百张传单，一起飞上了天空。林白回忆道，“我没想到他会一下子把传单全扔下去，结果他真这么干了。结果传单正好砸在了稳定器上，没能小镇的天空散播开。”

1923年，自诩为“拼命三郎”的林白，靠做飞行艺人赚了不少钱。但是，他渴望驾驶更先进的飞机，但只有空军飞行员才有这种机会。因此，林白写信给华盛顿空军指挥官，请求获得任命。1924年6月，空军以军校生的身份接纳了他。两个月后，他在圣安东尼奥的布鲁克斯空军基地开始了长达一年的训练。除了1924年5月因父亲去世请假，林白一直坚持学习，毕业时成绩名列前茅。由于训练艰苦，最初的109名军校生，到毕业时只留下19人。

林白估计，在完成学业后，他会获得执行任务的机会，但是1925年的空军并没有太多的出路。林白成为空军服务预备队的少尉。为了糊口，他再度开始“飞行艺人”的生活（自嘲为“会飞的傻瓜”）。后来，他在圣路易斯城外的兰伯特机场担任试飞员。他曾经为罗伯特森飞机公司试飞过德哈维兰DH-4和一辆军方售出的侦察机。当时，林白正在争取获得政府的航空邮件合同，而政府希望用DH-4运送邮件。1925年10月，邮政局把圣路易斯到芝加哥的航线交给了罗伯特森公司，该公司立即聘请林白担任首席邮递飞行员。

航空邮递

总体来说，美国政府对航空事业的认知十分薄弱。1905年，国防部曾3次拒绝莱特兄弟分享新技术的请求。1908年，当莱特兄弟把最先进的飞行器带到法国，开始与欧洲合作的时候，美国政府仍然认为没有必要拥有飞机。1911年，当邮政局授权进行试飞的时候，政府的态度才有所改变。邮政试飞在长岛的城市花园和米里奥拉之间进行。飞行员厄尔·欧文顿每天从城市花园起飞，抵达米里奥拉之后，只需要将邮包扔到地面，再由地面的邮递员捡起来就可以了。邮政局证明了航空投递的可行性之后，1912年要求政府拨款扩大该项业务。然而，直到4年后，议会才批准了5万美金用于更广泛的测试。即使这样，邮



▲查尔斯·林白1925年的军装照。林白获得了一份在佐治亚喷洒农药的工作，为期一年。但是，他因为收入太低拒绝了这份工作，随即前往中西部的兰伯特机场。在做飞行艺人期间，他在那儿度过了美好的时光。

政局想把钱花出去仍然十分困难：合适的飞机相当短缺。在阿拉斯加和马萨诸塞，根本没有公司回应政府的招标。

1918年，议会又批出了10万美金，国防部同意向寇蒂斯公司提供短期贷款和飞行员（需要更多有飞行经验的学员）。1918年5月15日，华盛顿至纽约的航空邮递服务正式开通。8月，邮政局用6架专用飞机和民航飞行员代替了空军飞机和飞行员。

第二个重要步骤就是在纽约和三藩市之间建立一条航空邮递线路，吸引公众的注意。第一段航线从纽约开始，经克利夫兰到芝加哥为止，1919年投入使用。一年后，由政府添加了芝加哥—奥马哈—三藩市的航线。当然，1920年还没有飞机能够直接从奥马哈飞到三藩市（甚至不能从克利夫兰飞到芝加哥），因此政府在沿途修建了许多机场。从奥马哈飞往三藩市的途中，飞行员必须在北普拉特、夏安、罗林斯、石泉城、盐湖城、埃尔科和里诺中转再飞。如果遇上恶劣天气和引擎问题，飞行员很可能要在其他地方降落。迫降非常普遍，但是致命事故比较少，因为早期的双翼飞机体型小、容易操控、降落速度很慢。

1925年，飞机在邮递方面的成功，使议会通过了一项新法案，鼓励“商业航空”。法案命令邮政局负责人和私人航空公司签订投递合同，准备把邮递系统完全私有化。最初的两条合约航空邮递路线（CAM1和CAM2）是建立在原有的网络之上的。CAM1连接纽约和波士顿，CAM2由罗伯特森公司获得，连接圣路易斯和芝加哥。

在CAM2的服务开通以前，林白必须勘察整条路线，安排沿途机场的建设，同时记录紧急情况可以迫降的地点。林白非常努力地完成了工作，最终在这条285英里的线路上选择了9个中途站，其中大部分

是附近有电话的牧牛场。但是，他并不希望每天按照同一条线路执行枯燥的任务。1925年，当他听说海军指挥官理查

德·伯德计划飞越北极的时候，林白立即申

请担任副驾驶员。林白在申请

信中提到，自己的飞行时间达到1100小时，驾驶过30种不同类型的飞机，并且大部分时间呆在北明尼苏达。不幸的是，副驾驶的职位已经有人担任。

据传记作家司各特·博格记载，林白第一

▼ 1926年4月15日，林白在开始CAM2的第一次飞行之前帮当地邮政局运送邮件。DH-4的机翼包裹着布料，涂成银灰色。它的机身是夹板制造的（涂成栗色）。飞行员坐在后座，可以照看摆放在前座的邮件。

