

DANGDAI
SHIJIE WENXUE
JINGPIN CONGSHU

廖
鸿
钧
等
编
译

当代 世界名人 传记

当代世界文学精品丛书

上海教育出版社



当代 世界名人 传记

当代世界文学名著丛书

（作者姓名）



当代世界名人传记

当代世界文学精品丛书

廖
鸿
钧
等
编
译

上海教育出版社

当代世界文学精品丛书

当代世界名人传记

廖鸿钧等编译

上海教育出版社出版发行

(上海永福路 123 号)

(邮政编码:200031)

各地新华书店经销 上海市委党校印刷厂印刷

开本 787×1092 1/32 印张 6.5 插页 4 字数 135,000

1996 年 7 月第 1 版 1999 年 1 月第 2 次印刷

印数 1441—5490 本

ISBN 7-5320-4781-4/G·4751 定价:(软精)7.00 元

目 录

奔驰汽车之父·····	(1)
——科特利普·戴姆勒和卡尔·本茨	
向未来挑战·····	(18)
——航天飞机上第一位乘客克莉斯塔·麦考利夫	
最早发现X射线的人·····	(32)
——诺贝尔物理奖获得者伦琴教授	
法国时装大师皮埃尔·卡丹·····	(41)
集各民族风情于一身·····	(48)
——日本著名服装设计师君岛一郎	
一代球王马拉多纳·····	(57)
激流勇退的美国 NBA 超级明星迈克尔·乔丹·····	(73)
“法国最著名的陌生人”·····	(91)
——密特朗传奇的一生	
特里萨——洒向人间都是爱·····	(119)
沃特·迪斯尼的青少年时代·····	(135)
美国电影业巨星克林特·伊斯特伍德·····	(150)
意大利影坛常青树马尔切洛·马斯特洛阿尼·····	(161)
杰出的魔幻现实主义作家——加西亚·马尔克斯·····	(173)
“我的兴趣就是工作”·····	(190)
——韩国企业家的典范金宇中	

奔驰汽车之父

——科特利普·戴姆勒和卡尔·本茨

什么是现代文明？我想你扭过头看看那拥挤在街道上的“甲壳虫”就会很清楚了。众所周知，“汽车”这个代步工具已成为现代经济的支柱之一，更越来越明显地成为现代文明的一种标志。

在灿若星河的汽车世界里，拥有奔驰车一直是一种身份的象征。在令人艳羡和自豪之余，有谁会想到它的创造者科特利普·戴姆勒和卡尔·本茨。

谁都知道戴姆勒和本茨不是汽车的发明者，但又举世公认他们为“汽车之父”。因为他们研制了现代内燃机汽车，缔造了现代汽车工业。

自古以来，人类不仅梦想着能像鸟儿一样自由地翱翔蓝天，还期望着有朝一日能借助某种工具高速奔驰，从一个城市到另一个城市，从一个国家到另一个国家……中国在古代便有神行太保戴宗日行八百里的传说，西方也曾有人研究摆脱畜力，借助机械使车辆行驶。15世纪文艺复兴时期的科学家达·芬奇曾设计过以发条为动力的自行行驶车辆，并留下了设计图纸。1649年德国钟表匠汉斯·赫丘据此图制成一辆车，时速达1.5公里，这可算是汽车的雏形。

瓦特的蒸汽机技术得到有效推广后，人们便着手研究把蒸汽机装在普通的马车上，使其在城市中自由行驶。1769年法国人尼古拉斯·约瑟夫·丘尼约制成了历史上第一部不依靠风力、畜力等外力而使用蒸汽机动力行驶的车辆。这种车可坐4人，时速为9.5公里，没有车闸，每行驶15分钟便得停下来给锅炉加水。从那时起一直到1890年，虽然欧洲出现了各式各样的车辆，但是都停留在以蒸汽为动力的阶段。蒸汽车速度很慢，在郊区时速可达6.4公里，但在市区内仅为3.2公里；而且蒸汽机车体积笨重，性能不佳，加上喷黑烟，噪音大，不适宜在市区行驶，一直无法推广；蒸汽机车的致命弱点还在于：驾驶员一方面要驾驶车辆行驶，同时又必须时刻留意蒸汽机的燃烧，锅炉的供水等等，常常顾此失彼，事故频起。因此，人们一直期待着一种体积小、性能好，易操纵的车辆的出现。

时代的重任落在了戴姆勒和本茨的肩上。他们都居住在德国上瓦本地区，彼此相距仅100多公里，各自潜心钻研全新概念的汽车发动机——内燃机技术。令人难以置信的是，虽然两人的名字一直一起保留在德国最著名的汽车制造公司——戴姆勒—奔驰公司的名字中，但这两位汽车工业的先驱当年却互不相识，而且从未见过一次面，通过一封信。当年，他们是事业上的竞争对手，然而在研究工作方面又各有所侧重：戴姆勒把研究的重点放在汽车的心脏——发动机上；而本茨在研制内燃机的同时，把汽车的整体结构和各系统的研制放在首位。如果说戴姆勒想造出一台机器来代替马车前的马，那么本茨则基本抛开了马车，研制一种全新的机动车辆。两个人都取得了巨大的成功：戴姆勒发明了第一台实用汽油内燃机；本茨则创造了第一台使用汽油内燃机的汽车。至今仍是世界

高档轿车市场“宠儿”的梅塞德斯·本茨牌轿车便是两位科学家技术的完美结晶。

科特利普·戴姆勒(1834—1900年)，出身于德国一个家境贫寒的农场主家庭，身为葡萄农和面包师的父亲的微薄收入仅能勉强养家糊口。幼小的戴姆勒虽然渴望读书，但学校在他的心目中一直是高不可攀的神圣殿堂。每天傍晚是他最快乐的时光，因为邻居的孩子放学回来，他又可以读他们的书，听他们讲故事了。待他长到十几岁时，父母便把他送到一家工场里做了三年学徒，学习当时最热门的军械维修技术。没想到父母的随意安排竟然决定了他一生的发展道路，正是这段经历使戴姆勒对机械产生了浓厚的兴趣。学徒满师后，年轻气盛的戴姆勒凭着娴熟的手艺在阿尔萨斯机床厂找到了一份工作。他勤奋努力，省吃俭用，积攒下了一小笔钱。朋友们劝他用这些钱开个小作坊或是投资做点生意，过几年舒适安逸的日子。谁会想到，其貌不扬的戴姆勒心中却另有一番宏伟打算。他已敏锐地感到了时代的呼唤，19世纪工业革命方兴未艾，他认为手工工场那种凭熟练和经验制造工具、机械的生产方式必然被淘汰，要跟上时代发展的步伐，就必须更新知识。于是戴姆勒毅然放弃了令许多人羡慕不已的工作职位，用这笔钱交了学费，进入大学“补课”，终于踏进了多年来心目中神圣的“殿堂”。后来的事实证明戴姆勒的远见卓识。

在斯图加特工业学校里，戴姆勒有条件接触到最新的科学理论和发明创造。在巨大的知识宝库面前，他感叹自己原有的知识是多么的贫乏和浅薄，因此他一头扎进图书馆，废寝忘食地阅读大量珍贵的藏书和手稿。新的知识像汩汩涌出的泉水，滋润着他的心田，启发着他的灵感。他以更大的热情忘

我地学习，就连校长先生也高度赞扬了这位 23 岁的年轻人，称他是“杰出的，特别优秀的学生”。戴姆勒的钻研精神和优秀成绩终于引起了当地一位著名律师的注意。这位律师在和戴姆勒的几次交谈中，发现小伙子很有头脑而且踏实肯干，认定他日后定能成为栋梁之材，因此竭力举荐他，使他获得了国家公费留学奖学金。戴姆勒十分珍视这次千载难逢的好机会，在英国的利兹，曼彻斯特以及科劳特里，都留下了他的足迹。这位身材高大的年轻小伙子，白天在工厂里边实习，边虚心向老工人们求教，一到夜间，他就自己简陋的宿舍里如醉如痴地读书钻研，直至深夜。总之，他不愿放弃一点一滴的时间，如饥似渴地汲取先进工程技术的丰富营养。

英国是工业革命的发源地，又是当时最强大的资本主义国家，在科学技术方面远远领先于德国。戴姆勒在英国有机会接触当时属最尖端的简易电动机和原始的瓦斯内燃机，对此产生了浓厚的兴趣。在每天过往的街头，他常常看着艰难爬行、缓慢前进的蒸汽机巴士而发呆，那冒出的滚滚黑烟化作了心中一连串的问号：是否可能用一种轻巧，高速，干净的内燃机来代替蒸汽机呢？汽车为什么不可以像马儿一样自由自在地快速奔驰呢？有好几次，他边走边想，自言自语着，想到妙处禁不住笑出声来，引来了路人迷惑不解的目光。这样，戴姆勒最终选择了研制运转灵活的发动机作为自己的学术课题，并一生为之奋斗。

他的这一选择恰恰与时代的潮流不谋而合。随着科学技术的高速发展和社会需求的日益增长，欧洲掀起了一股研制内燃机的热潮。1860 年，比利时机械师勒努瓦在巴黎发明了第一台以煤气为燃料的内燃机，并把它装在一辆小的马车上，

成为世界上第一辆以内燃机驱动的车辆，勒努瓦因此获得了专利。戴姆勒闻此消息后，非常想亲眼看看这台机器。他千方百计地从朋友那儿借到有关资料，经过仔细研究，发现这台机器并不理想。首先，燃烧时燃料和气体的充分混和问题没有解决，达不到最佳燃烧效果，并常常造成熄火；其次，以煤气为燃料过于昂贵且燃料保存携带不方便，不安全，不便推广。因此，戴姆勒又继续开始潜心钻研自己的发动机。他总是在工作时仔细观察发动机工作的情况，常常彻夜不眠，口中念念有词，工友们认为他有毛病，可他却一笑了之。

没过多久，戴姆勒所在的机械厂开始重组。这时，他结识了自幼父母双亡，才华横溢的迈巴赫。迈巴赫和戴姆勒有着共同的志趣爱好，两人相见恨晚。他们常常为内燃机的问题争论得面红耳赤，直至得到圆满解决方才罢休。此后的整个人生道路中，这两个士瓦本人在事业上互相启发，互相激励，成为志同道合的亲密的合作伙伴。

与此同时，命运之神又为戴姆勒提供了一次契机。1867年，德国科学家奥托（1832—1891年）成功地研制出改进型煤气发动机，这是世界上第一台依靠外界大气压力发动的内燃机，并在当年巴黎世界博览会上荣获金质奖章。奥托发动机由于使用方便，迅速成为各国小型工厂的动力。各国的订单源源不断，如雪片般飞来，奥托的科隆公司原有的生产规模远远不能满足需求，奥托迫切需要一位得力助手来帮他组建和管理新的工厂。戴姆勒这位在内燃机领域初露头角的“小荷”被众人推出，很快便得到奥托的赏识。1872年8月戴姆勒来到位于科隆的兰根·奥托发动机公司，就任煤气发动机制造厂厂长，协助奥托继续改进煤气发动机，戴姆勒的挚友迈巴赫

同时负责工厂的设计部。

新的工作岗位，为戴姆勒提供了施展才华，实现宏伟抱负的机会，一片广阔的新天地展现在他面前。上任第一天的深夜，劳累了一天的戴姆勒倚在窗前，仰望苍穹，群星灿烂，仿佛在预示着美好璀璨的未来。他再也按捺不住心头的激动，回到桌旁，铺开信纸，向新婚的妻子倾诉心中的激情：“这里将光辉地升起一颗耀眼的新星，祝愿它能赐福于我们……”

在戴姆勒的主持下，工厂迅速得到了扩建。他是公认的管理有方的好领导，车间里常常有他忙碌的身影。他不是机器旁仔细观察新发动机的工作情况，就是与工程师及技术工人们切磋探讨，对发动机进行进一步改造。渐渐地，戴姆勒发现了机器的致命弱点：发动机笨重，噪音过大。果然好景不长，公司的订货急剧减少，工厂面临危机。奥托在戴姆勒和迈巴赫的协助下，对煤气发动机作了深层改进，首创了进气，压缩，爆炸和排气四个燃烧过程。1876年5月，工厂试制生产了第一台奥托四冲程循环内燃机，这种新产品性能可靠，效率高，噪音低，并解决了易熄火的难题，因此获得了巨大成功。戴姆勒参与了改进的全过程，在那些日子里，他披星戴月，废寝忘食地投入工作中去，不知在工厂里迎来了多少晨曦，在实验室里送走了多少黄昏。也正是在这次试制中，他验证了自己许多想法和理论，积累了不少经验，同时熟练地掌握了四冲程循环发动机技术，为他日后研制四冲程循环汽油内燃机提供了依据。

随着新型发动机的投产，公司的业务开始蒸蒸日上。戴姆勒显示出了非凡的领导才能，他虽然有些固执并且常常变得粗暴，但仍是德高望重的好领导。然而，天有不测风云，1882

年戴姆勒突然被奥托公司辞退。表面原因是他患了心脏病，需离职休养，其实，根本原因在于戴姆勒和奥托之间对新型发动机及其燃料的争执。奥托执意继续改进技术上业已成熟的煤气发动机，而戴姆勒则坚持认为，由于煤气制造复杂，价格昂贵，运输及使用不便，因此煤气内燃机前景黯淡，必将为使用新型石油燃料的内燃机所替代。学术上的争论终于导致了两人友情的破裂。迈巴赫也随之离开了公司。

戴姆勒一下子从事业的巅峰跌落下来，他坚强地承受了一切误解，讥笑，讽刺和流言。他搬到了坎斯塔特城养病，在宁静的寓所里度过了6个月，对他毕生从事的工作作了深入的思考、探究和打算。这时，他又面临着两种选择：一是靠他持有的奥托公司股票，在乡下过着富足的生活；二是重起炉灶，投资研制全新的轻型汽油发动机。戴姆勒不愧为强者，他毅然选择了第二条道路，重新扬起了事业的风帆，向着梦想的彼岸乘风破浪，勇往直前。

待心脏病初愈，戴姆勒把自己的花房改建为试验车间，开始全神贯注地工作。他心中未来的发动机应是使用汽油的，比以往任何内燃机都更小，更轻而且效率更高。戴姆勒过去在学习和工作中积累的丰富知识和经验使他在研制内燃机过程中受益匪浅。在此期间还发生了这样一个小插曲：据说附近居民听到试验场内日夜轰鸣，十分纳闷，于是有好事之人报告了警方。一天晚上，全副武装的警察悄悄将戴姆勒家团团包围，然后破门而入，声称要捉拿用机器伪造钱币的罪犯。戴姆勒先是感到莫名其妙，继而恍然大悟，禁不住哈哈大笑。他指着内燃机，眨了眨眼睛，调皮地说：“请看我的特别钱币，并多多指教。”

这个幽默的玩笑只不过是戴姆勒艰苦试验中的一个小插曲。工作中的酸甜苦辣只有戴姆勒和助手们才细细品味过。“试验内燃机是一个艰难漫长的历程”，当年亲自参加实验的一名助手向人们讲述道：“我们在最初尝试自然点火和极为危险的提前点火装置时，试验了上百次，却总是一而再，再而三地出现可怕的结果，我的笔记本上写满了‘无结果’的词句。终于，在经过数天精心的准备和周密的计算后，我们感觉有了十足的把握，便胸有成竹地开始这次新的尝试。当时，我负责操作驱动手柄。试验中，内燃机启动并达到压缩最高点，成功与否就在此一举，全场的人都紧张地屏住了呼吸，十几双眼睛紧紧地注视着发动机，我的心都要跳出来了，等待着欢呼那成功的瞬间，然而，大大出乎意料的是，飞轮并未向前转动一丝一毫，反而被抛了出去。与此同时，我的手也如遭电击般地一阵麻木，将驱动手柄猛然甩开，试验再次宣告‘流产’。我们简直没有勇气正视这个残酷的现实。一次次失败，一次次沉重的打击，使我们对成功丧失了信心。几天几夜没有合眼的我们此时已精疲力尽，想放弃试验，一个个垂头丧气、无精打采地走出试验室。走到房门口，我偶然瞥见了房间角落的戴姆勒老师，他颓然地跌坐在椅子上，将手深深插进他那过早花白的头发中。他也会一蹶不振吗？第二天，我惊奇地发现他又站在了机器旁，忽而俯身测量，忽而提笔计算，依然精神抖擞，依然全神贯注，似乎对未来的成功有了更加坚定的信心。后来，他不止一次地教导我们：‘无论何时，都不要气馁，跌倒了再爬起来，以坚韧的毅力和充沛的精力，一如既往地投入到新的试验中去……’他的这种伟大气魄和宽广胸怀，直至今日都在感染着我，激励我永不停息地探索 and 追求。”说

话间，这位助手已深深沉浸在往日的回忆中。而我们后人，也为戴姆勒明知山有虎，偏向虎山行的无畏精神而感动，因而对他平添了一份景仰和钦佩。

有志者，事竟成。戴姆勒几十年如一日的艰苦努力终于换来了累累硕果。1883年他研制成功了一台转速为每分钟900转的高速内燃机。这是世界上第一台使用汽油为燃料并且采用汽缸的四冲程循环内燃机，奠定了今天无数内燃机的构造和原理基础，它宣告了以煤为燃料，以蒸汽机为动力的第一次工业革命已近尾声，以石油为燃料，内燃机为动力的第二次工业革命拉开了序幕，具有划时代的伟大意义。1885年4月3日，该内燃机获得了专利。1886年戴姆勒将他的汽油内燃机装在四轮车上，在士瓦本的试验场内首次试车，时速达16公里。远近的居民争先恐后地前来观看，人们第一次见到这东西，倍感新奇，惊呼道：“Auto(即自身的) mobil(运动的)”意即自身会运动的玩意儿。后来，Auto mobil 进入到德国、法国、英国等西方语言中，代表汽车，机动车的意思。

历史竟然是如此的巧合。这种自己会动的玩意儿于同一年在戴姆勒的同乡本茨(1844—1929年)的曼海姆工厂问世了。这是一辆装有汽油内燃机的三轮机动车，总重254公斤，配有一台汽缸转动链式内燃机(内径91.4毫米，冲程150毫米)，每分钟转动200次，功率为0.85马力，时速达13~16公里。

与戴姆勒不同，本茨出生于一个技术工人家庭。他的父亲汉耶尔格·本茨是一名火车司炉。当小卡尔·本茨年仅两岁时，他的父亲便不幸患肺炎去世了。“像我母亲经常对我讲的那样，”本茨在1913年为“汽车汇报”写的一篇简短生活报

道中说：“我的父亲为他的职业兴高采烈，因为他是机械工人，掌握了许多技术，这样他一定把他的某些才能也遗传给了我。”的确，本茨还在少年时，就特别喜欢与机器有关的事。他自己也说：“尤其是火车头使我着迷，它似乎一直在带着我去实现我的梦想。”有一天，小本茨郑重其事地对母亲说：“妈妈，我正在琢磨着发明东西呢！”母亲为他从小就有远大的抱负欣喜得热泪盈眶。

也许真的从父亲那儿继承了不少长处，本茨在文理中学读书时就与众不同，他喜欢思考且善于实践。他对老师枯燥无味的理论讲解毫无兴趣，所以上课时不积极配合，老师对他很反感，认定他是“不肯上进的孩子”，但就是这个“不肯上进的孩子”在物理化学实验课上却判若两人，表现得非常活跃，他不仅敢于尝试新实验，而且还提出许多稀奇古怪的问题。本茨在日记中这样写道：“我通过实际运用所掌握的知识，尤其在物理化学试验中得到的经验，远比从课本上得到的多得多，且重要得多。”中学毕业后，本茨进入卡尔斯鲁厄综合科技大学继续深造，然后在该市一家以生产火车头为主的机械制造公司中找到了一份工作。工作之余，他思考着自己的理想，有两件事情使他颇费心思：首先是：哪些能源能够代替蒸汽机？还有：受轨道制约的蒸汽汽车难道就是人类才智的终结吗？“当时我设计了一部可在普通道路上行驶的火车头和一部船用蒸汽机。当然这两者都是纸上谈兵，因为要付诸实施，需要时间，金钱和机遇，然而这三项我都没有。”1867年，本茨也赶时髦，买了一辆沉重的，装有铁轮箍的自行车。尽管这辆车不久便被弃之角落，但“制造一辆能自己行驶的交通工具”的想法自那时起一直在本茨的脑海中萦绕。

1870年至1871年德法战争后，德国经济曾一度繁荣。27岁的本茨在曼海姆建立了一间自己的机械作坊。但从1873年起，他的作坊的订单不断减少。在努力摆脱危机，寻找新途径的过程中，他也接触到了勒努瓦和奥托的煤气内燃机。凭着一位科学家的远见，他敏锐地意识到内燃机这一新机型不仅有着广阔的发展前景，而且能根除蒸汽机的主要弊端。他说：“我对勒努瓦的煤气发动机一直很感兴趣，但我感到使用煤气前景并不乐观，此外，我也不满意奥托的齿轮连杆发动机……。”看来，英雄所见略同，本茨和戴姆勒的想法不谋而合。本茨开始着手改进当时已有的发动机，并产生了设计二冲程发动机的念头，沉浸于发动机的研究中。

1879年除夕夜，新年钟声即将敲响。在经历了无数次失败后，幸运之神终于降临了：本茨倾其全部家产投资，注入全部心血研制的二冲程煤气发动机顺利运转了！本茨正沉浸在成功的喜悦中，忽听有人喊到：“本茨先生，是您哪！”原来，一位工人偶然经过工厂，只见实验室里昏黄的灯光下隐隐约约有人影在晃动，心中疑惑：这大年夜里，会是谁在这儿呢？于是便跑过来看个究竟，没想到竟是本茨，不禁脱口喊出声来。本茨听到喊声才如梦初醒，猛地跳起身，拔腿就往家奔去，边跑边说：“糟糕，糟糕，全家人还等着我吃年夜饭呢！”

二冲程发动机的制成无疑为他日后研制汽油发动机打下了坚实的基础。这种发动机工作状况良好，不久便得到推广，他的机械作坊也因此摆脱了困境并与别人合作成立了“曼海姆煤气发动机股份公司”。然而，本茨的合伙人目光短浅，眼睛只盯着经济效益和利润分成，对本茨所朝思暮想，念念不忘的研制机动车辆的计划不肯付出一分钱。本茨深感与这种精

明的商人无法沟通，便愤然退出这一联合企业，另起炉灶，坚持继续从事汽车研究。当时本茨遇到的最大问题是资金不足，加上又无法得到资助，图纸上的“婴儿”迟迟不能“出世”，甚至连养家糊口也成了问题。幸而天无绝人之路，本茨又找到了一位新的合作伙伴，共同创办了“本茨莱茵煤气发动机联合工厂”。经过几年的惨淡经营，他们生产的煤气发动机仰赖良好的性能和稳定的功率闯开了销路。工厂规模迅速扩大，利润也节节上升。本茨终于可以在毫无后顾之忧的情况下于1884年开工制造第一辆汽油发动机汽车。

研制汽油发动机汽车是一项前无古人的崭新的事业，没有规律可以遵循，没有经验可以参考，一切都如同在黑暗中摸索。研制过程中出现了许多在今天看来轻而易举便可解决的问题，走了不少弯路。但本茨以极大的热情和忘我的精神投入到“自行车辆”研制中去，百折不回。为了解决传动问题，本茨经过反复比较和实验，最终选择了链条。他将汽油发动机卧式安装，这在当时完全是一个全新的设计。他把飞轮按水平方向安置，并认为这样可把对操纵的不利影响降至最小，遗憾的是，这在后来的试车中被证明是错误的。在研制汽油内燃机时，本茨并没有拘泥于自己的二冲程发动机，而是从奥托四冲程循环煤气发动机得到启发，制成了四冲程汽油内燃机，比蒸汽机和煤气机有了重大改进。为了使新发动机适应装车，本茨还设立了独立水循环冷却器并创造了全新的点火系统——让电池电流通过感应线圈来产生高电压。

从一开始，本茨的出发点就是，制造一辆像马车那样易操纵的车。在没有解决四轮车的操纵问题之前，他决定采用三轮车。戴姆勒和迈巴赫与本茨完全不同，他们避开了操纵问