

希特勒与德国名车的隐秘渊源

阿道夫·希特勒身穿一套黑色西装,在海啸般的欢呼声中走进柏林一座宽敞的展览馆。那是1933年2月11日,第23届柏林国际汽车展开幕的日子。就在12天前,希特勒正式就任德国总理。而刚刚登上权力巅峰的他能抽出时间参加车展开幕式,绝不是一时心血来潮,而是有着其不可告人的目的。

重用汽车军团“实干家”

在1933年柏林车展的开幕式上,希特勒的演讲一如既往充满激情直至癫狂。他宣布要通过减少赋税、放宽政策等一系列手段使德国汽车行业增长,与航空业并驾齐驱,他还准备在全国修建高速公路,并让德国赛车和车手统治国际赛车运动。包括奔驰股份公司董事长威廉·基塞尔在内的德国汽车行业领袖们坐在离希特勒最近的地方频频颌首。“这些重大的任务也是德国经济重建计划的一部分!”新任德国总理这样结束他的演讲,宣布车展正式开幕。

陪同希特勒参观车展的阿道夫·许恩莱因在第一次世界大战期间当过营长。1920年,他听了希特勒的演讲,其中一句“德国永不屈服,永不投降”让他热泪盈眶,毅然脱离军队加入纳粹党。1923年底,他参加啤酒馆政变,夺权失败后和希特勒在兰茨贝格监狱做了6个月狱友,从此一直保持着密切的联系。许恩莱因不苟言笑、意志坚定,在希特勒眼中是一个可靠的“实干家”,因此被委以纳粹汽车军团(NSKK)领袖的重任。

汽车军团是纳粹党领导下的一

个预备军事组织,目的是培养一大批合格的车辆驾驶员,为将来组建机械化部队打下基础。许恩莱因显然知道希特勒的计划,他在接受媒体采访时经常说,汽车军团是“国防力量”的一部分。

基塞尔和许恩莱因不同,他是个纯粹的商人,过去10年,希特勒离权力中心越近,奔驰公司就和他走得越近,该公司在慕尼黑的销售负责人雅各布·韦林甚至成了希特勒的密友。希特勒人生中的第一辆奔驰车就是在啤酒馆政变之前从韦林那里买的。后来他加入了纳粹党和党卫队,担任希特勒的私人汽车事务顾问和德国汽车事务总督察。除了这层关系,奔驰公司还为纳粹党筹集资金,在纳粹报刊上刊登广告,派国际汽车大奖赛的顶尖车手谒见希特勒以讨得他的欢心。

汽车厂商青睐赛车运动

从1929年开始的大萧条影响了全球经济,奔驰轿车和卡车的销量都大幅跌落。对奔驰公司而言,希特勒的上台绝对是个福音,他已经铁了心要撕毁《凡尔赛和约》重建德国军队,花了不少钱订购飞机引擎和坦克,重型卡车的订单也在增加。只要拿到足够多的订单,奔驰公司闲置的厂房就能全部运转起来,源源不断地为公司创造利润,而且纳粹党对工会的压制也有利于汽车制造厂加班加点地生产。

汽车赛事一向是汽车厂商最为看重的营销活动,基塞尔知道,如果奔驰车队能在国际赛事中取得佳绩,不仅能彰显公司的技术优势,更会赢得希

特勒及其爪牙的青睐。希特勒宣布要让德国赛车及车手统治国际赛车运动后,奔驰立即着手为1934年赛季设计赛车,政府也承诺拨款50万马克资助他们研发。没想到在这笔拨款到手之前,奔驰公司的竞争对手——汽车联盟横插一杠,也大张旗鼓地宣布要设计新赛车,硬生生从政府拨款中分走了25万马克。

汽车联盟是由大萧条期间陷入困境的霍希、奥迪、小奇迹和漫游者这4家汽车公司合并而成,也是今天奥迪公司的前身,技术实力不容小觑。基塞尔憋足气,在政府拨款之外又投入150万马克,开始了与汽车联盟的造车竞争。这场竞争的结果是两家公司在1934年都拿出了当时最快、最先进的赛车,由于两款车都采用不上漆的闪亮铝制抛光车身,被媒体称为“银箭”。

接下来的4年里,奔驰车队和汽车联盟车队稳稳压制意大利的阿尔法·罗密欧车队、法国的布加迪车队等劲旅,统治了大奖赛,让希特勒在1933年柏林车展开幕式上的讲话变为现实。

“希特勒高速公路”

二战开始前的几年可谓德国汽车厂商的黄金时代,汽车的产量以每年两位数的增长率飙升,出口量不断增加,汽车厂商们都赚得盆满钵满。此外,希特勒许诺过的全国高速公路建设也落到了实处,德国调集了数十万工人,不计其数的卡车、工程车和钢铁,还有10万节火车皮的水泥,总共建造了6900公里的“希特勒高速公路”。

1933年9月23日,希特勒为高速公路的动工仪式铲下了第一铲土。据希特勒说,他是在兰茨贝格监狱里构想出了未来德国的高速公路网,他梦想着有朝一日德国人能驾着汽车到达国土的每个角落,那些新征服的疆域也要建上高速公路。与这个梦想相关的是另一个梦想,那就是每个德国家庭都要有自己的汽车。1934年,

希特勒下令研发一种能装载2个成人和3个儿童,时速达到100公里,这就是“大众汽车”。

大众汽车项目由著名汽车设计师、保时捷品牌的创始人费迪南德·波尔舍牵头,他在1938年造出了一款外形圆润、结实耐用的家用轿车,这就是日后风靡世界的“甲壳虫”。据说希特勒亲自设计了“甲壳虫”汽车的外观,不过他在1933年的柏林车展上就见过一辆外观相似的概念车——犹太设计师约瑟夫·甘茨设计的“金龟子”车。

希特勒开动战争机器的帮凶

希特勒在公然撕毁《凡尔赛和约》之前,已经把整个德国的经济拉上了战车,奔驰公司与纳粹政府在重新武装军队方面的合作也日益增加。除了家用汽车,奔驰公司还接到大量军用卡车、装甲车、坦克和飞机框架的订单,他们的工程师把赛车方面的先进技术移植到军品上,用于提高坦克发动机的功率,或是增强战斗机的空气动力性能等。待到希特勒将整个世界拖入战争的时候,奔驰公司更是全速运转起来,它是第三帝国最大的军火商之一,为德国的战争机器源源不断地提供各种武器和备件。

希特勒对德国汽车产业的经营与扶持终于得到了“回报”,当德国军队需要大量司机和机械师时,汽车军团提供了18.7万名训练有素的专业人员。尽管有人开玩笑说,汽车军团的缩写NSKK意思是“只有酒鬼,没有战士”,但实际上该组织的成员构成了德国国防军摩托化步兵师的中坚力量,他们自称“现代战争的先锋”。

1942年6月18日,汽车军团领袖许恩莱因因癌症死亡,纳粹政府为他举行了盛大的国葬,希特勒还追授他纳粹党内的最高荣誉德意志勋章。事实证明,汽车军团始终是希特勒开动战争机器最得力的帮凶之一,在构筑齐格非防线、运输兵员物资和几次“闪击战”中都发挥了至关重要的作用。

据《世界博览》袁汉/文

张骞出使西域带回了什么

汉武帝时期张骞出使西域,之后连接中国和欧洲、北非的丝绸之路逐渐成形。中国的丝绸输往波斯和罗马,西方的香料、水果、矿物等输往中国,文化大交流的时代开始了。

张骞出使西域的动机其实很简单,就是为了联络河西走廊一带的月氏夹攻匈奴。这是一项政治任务,张骞的全部身心都投到了这项政治任务上面。因为张骞是“凿通”西域的第一人,后人就把物产的输入都归功于张骞。美国东方学者劳费尔写道:“我们必须知道伊朗植物向中国的移植是一个延续1500年的过程;现在学术界中竟有这样一个散布很广的传说,说大半的植物在汉朝都已经适应中国的水土而成长了,而且把这事都归功于一个人,此人就是名将张骞。我的一个目的就是要打破这神话。其实张骞只携带两种植物回中国——苜蓿和葡萄树。在他那时代的史书里并未提及他带回任何其他植物。日子久了,他成为传说故事的中心人物,几乎任

何来自亚洲中部来历不明的植物都混列在他的名下,因此他终于被推尊为伟大的植物输入者。”其实劳费尔是错误的,他说“张骞只携带两种植物回中国——苜蓿和葡萄树”,但这两种植物却并非张骞携带回中国的,那是发生在张骞死后的事情。

那么,张骞经手输入中国的物产到底是什么?答案是只有一种,就是著名的乌孙宝马。《史记·大宛列传》记载得非常清楚,张骞和乌孙遣使报谢汉武帝的,就是数十匹乌孙宝马。得到乌孙宝马后,汉武帝命名其为“天马”。不过,张骞同时也带回了关于大宛汗血宝马的传说,后来汉武帝得到了大宛的汗血宝马,就更名乌孙宝马为“西极”,而名大宛马曰“天马”。

苜蓿原产于伊朗,原本是马的饲料,也就是司马迁记载的“马嗜苜蓿”。汉武帝既然取得了大宛宝马,理所当然地也要把马的饲料带入中国,唐朝诗人王维有诗“苜蓿随天马,葡萄逐汉臣”,正是这一传入目的的形象写照。据《北京日报》许晖/文

