



紐約大交同學歡迎方賢齊學長於全家福餐館留影

陳玉書
歐陽藻
何定一
潘文淵
程威廉
方賢齊
方小琪
趙曾珏
楊小姐
楊天一
歐陽藻夫人
趙曾珏夫人
彭松村

(電信研究所)

攝影者：陳榮淦

由六十年前的 國父遺教看七十年代

世界交通發展之趨向 (二)

劉近義

八、交通建設對都市建設的影響

其次再談交通建設對於都市設計的影響。這個問題是由工業革命以後，世界都市人口集中化而來。所謂都市人口是指一處所凡集居人口在二、五〇〇人以上密度每平方五十二公里以上而言，愈是高度工業化的國家，都市人口集中的程度比例愈高。譬如美國在一八〇〇年時，總人數不過五百萬人，都市人口只有卅萬人，僅為六%，到一九〇〇年有七千五百萬人，都市人口佔四〇%。約和我們一九六〇年的臺灣都市化也差不多有四〇%一樣。可是到了西曆二〇〇〇年美國總人口將達三億，其中有二億五千萬人以上要住在都市，所以都市人口化比例將佔八三%以上，臺灣到那時三千萬人口，却將有七二%人數住在都市內。所以世界人口集中化問題是愈來愈嚴重，一九六五年時詹森總統就警告過：「到西曆兩千年以後我們將有

九〇%人口住在僅佔全美國土的面積一〇%的都市區域裏，所以今後卅五年我們必須建設新的城市，就有一六二〇年首次殖民以來三百五十年中所建的城市數目一樣之多」。由於近十年來美國各大都市，人口稠集，交通壅塞，環境污染，陋巷暴亂情形愈趨嚴重。所以美國有識之士，都在積極推行都市重建計劃，研究都市技術設計問題。以求一勞永逸地，改善人類生活品質，建設一種更好更偉大的城市系統出來。

據一九六六年九月份美國科學技術月刊「研究都市的技術」一文中說：「最近半個世紀來，工程技術對於都市設計上，最有深切影響者，莫過於內燃機的發明和其對於汽車的應用。一個城市的物理型態和心理狀況已被汽車改變得如此厲害以致於連市政府的型式，工作對住所的關係，卅年代的交通運輸管理的解決辦法，都正無法適應了。」另有一篇專文「論汽車的前途」也說：「汽車的運輸，在先天上本就不是一

種高能量的運輸系統。它的主要部份品，還是我們在農業為主時代所發明的。它的大小尺寸，運用和控制方式的基本概念。這麼多年來並無改變，所以汽車對於現在都市區域是無法配合的。由於他的壓倒性使用，才使都市發展失色，變成畸形蔓延 (Urban Sprawl)。未來城市的規模，原本是就人類大小而設，現在則是愈來愈遷就汽車大小多少而擴張。一切生活工作的設施都被總是容納不下的街道公路在伸展，甚至致停車的場地都無地自容了」。

一九六九年時代週刊一篇專文「欲治其國」中也提到「美國的都市陋巷問題，並非唯一的錯事。除非美國人對於城本身概念改變的話，都市危機是永難解決。其中一項主要的觀念改變就是汽車的控制。由於聯邦公路法案，要把聯邦基金九〇%都拿去給建設高速公路，美國政府已經把汽車和其他運輸形式如地下鐵道和單軌鐵路之間的平衡運輸可能性都給破壞無遺了。雖然地下鐵道可能是更有效的運輸系統，可是許多城市却給快速公路差不多等於完全免費供應。這種誘惑通常無法遏阻，結果城市系統都給撕得四分五裂。汽車已把都市本質毀壞了。」另據一九七〇年四月

於一切日益擴充人口的期望，有更多的生意顧客方面，曾經下了一番大量的企業努力原故。然而在某種環境下，使地區更富吸引力的最佳方式還許是限制人口成長為妙，另一方式則是改變當地的稅收政策。因為大多數社區，主要是靠地產作它們的收入，領導社區的人仕常致引起那種毀害景色同時又產生壅塞和其他社會病態的發展，不過有些地方也已改變態度，例如加州議會就在研究一種「人口散佈政策」。它們警告如果這個州要想阻止非人道的大都市區怪物式蔓延的話。就要靠稅收政策，要不然就是把凡是土地壟斷投機所取得的利益都給收回」。去年五月英國運輸學會五十週年紀念大會專文中也說：「凡是那些城市趕上時代最快的，對於鐵路和電車都認為屬於一種過時的工具者，現正後悔莫及。它們拚力築路想法子使汽車通行結果，却把有現實地方稅的收益土地給吞蝕掉，反成為納稅人的一種負擔。現在世界都市有五〇座超過二百萬的人口，一五〇座超過五〇萬。在這二百座城市中，八〇座城市正在經營興建鐵路捷運系統，另有六〇座也正在嚴重考慮之中，以求解決都市擁塞問題。」

時代雜誌「無效率的美國」一文說「由於愈來愈多的人口，每年擠入城市，在全國八萬城市村莊裏，大多數都感到太小太支離零散。而且彼此積不相容，它們之間很少有聯合計劃去提供給這些市民有效的通勤運輸，教育子女乃致垃圾的清運，這種人數的急劇增長已經導致很多不效率的後果——如交通壅塞的街道，收集不了的垃圾，無盡無休的等候遲延等等」。再有一篇二月份時代專文「經濟成長——舊理想的新疑竇」中說：「都市學家對於城市腫脹到恐龍大的尺度，以致削弱其有效的管理，並造成由於擁擠，罪惡以及服毒品的龐大社會費用深感憤慨。單是為配合脹破了的都市人口計，就需要大量的經濟成長。據都市計劃人仕預測，從現在起到西歷二〇〇〇年，美國不但必須要把它的家宅、辦公室、學校、停車場、飛機場、垃圾場的數目加倍，而且除非人性有改善的話，還要把監獄酒吧的數量加倍」。在該文的另一段「對投機主義的挑戰」中又說「這種平衡人口成長抵消社會費用的需要，將使政治家們、銀行家們、和商店經理們絞盡腦汁。如果要使大城市的成長減慢，這種念頭又會破壞了當地投機主義份子的一切教義。因為他們對

我們由上述幾段引語，可知人口增長太快，集中都市過多，才造成現代美國社會種種不良情況。尤其是汽車運輸系統，壅塞市區，實為一大公害。一切大都市的畸形蔓延，土地浪費，主要就是由於不斷的擴建道路，以容汽車行駛所致，可是公路愈加擴建，汽車人口愈集中，土地面積愈形不敷，都市愈須蔓延，而交通愈加壅塞，如水漲船高，惡性循環，更加速了都市人口集中化，地權更無法平均，貧富更形懸殊，社會益趨劣化。所以今後都市之設計改建，必須首先認清交通系統設計不良之影響嚴重。惟有興建一套作用良好為大眾所有的捷運系統，通行市區，作為整體運輸工具，以代替私人汽車，始能改善都市生活。證以美國近年若干「理想城市」設計，全無汽車行駛，而以公用的地下鐵道捷運系統代之，再就世界各先進國家，禁止汽車入城，並積極改建捷運系統之趨勢亦莫不皆然。則都市設計人口集中問題，即可消除大半。所以 國父常引用「大道之行也天下為公」這句古語，也更適用於現代都市交通建設之原則，此處所謂「大道」，並不是指的專為私人汽車行駛的「公路」，而是指的真正為大量公眾運輸服務的鐵路而言。

至於都市土地投機壟斷之惡例，國父在民生主義平均地權中即已論及，並主張照價納稅照價收買與漲價歸公的辦法，直到今日美國加州議會才想起以同樣方式，來限制大都市區非人道式的蔓延。不過都市運輸系統設計不良，還是會使土地不能有效的利用。而且公路重疊架設破壞了都市的設計完美。故欲圖地盡其利計，必先自改良運輸型式始。

據美國統計一條單軌道鐵路捷運系統的客運能量，可相當自由公路十七條半線。因為每列車由十輛電車組成。每節車廂可容百人，前後列車間隔一·五分鐘，每一小時單軌鐵路可運四萬人，而私人汽車平均每輛僅載一個半人，各車平均間隔二·五秒。所以一線一小時自由公僅能載運二、二五〇人。再有汽車速度平均為每小時卅英里，而捷運系統列車速度可抵八條四線公路而有餘，至於所佔地面面積，照日本資料，築一條四線高速公路所用土地面積要三倍於鐵路。若以同樣運量計算，則一條雙軌鐵路敷設所需面積僅有公路廿四份之一而已，若築地下鐵路，更可節省土地。尤其是在一九六三年英國運輸部卜加南研究城市交通長期問題報告中，曾對當時英國一千六百四十

(Fussgängerstrasse)，禁絕一切汽車交通。意大利也以同樣方式在歷史古城各地照辦。

去年四月紐約市長林賽，為紀念首次舉行之「大地節日」(Earth Day)，開始於週末禁止汽車駛入市中心第五街。其後更推廣至九條街道。並自己以身作則提倡騎腳踏車上班，州長洛克菲勒也起而響應，一時美國生產腳踏車都供不應求，還須自海外進口，大有交通復古之趨向！不過市中心道上行人，安步當車，扶老攜幼，購物漫遊，甚致青年學生箕踞馬路中央打牌歌舞，樂也融融。沿途商店莫不利市三倍，大表歡迎。再無汽車輻輳，穿梭魚貫，弄得環境污染，神經緊張之苦。日本東京也於八月受到空氣污染嚴重影響市民健康後，繼起效尤，半英里長的銀座大道，擠滿了躊躇散步的人羣，把每天有二百萬輛出入的汽車都排出一百二十二條大街之外，市內空氣有鉛毒的一氧化碳含量自一〇·五P.P.M突降到二·三P.P.M。世界上兩個最大城市中心通衢，因無汽車行駛，都變成行人的樂園，這真是七十年代交通發展的一大空前奇蹟。

由上述紐約東京兩大都市之例，可知即使已有地

萬家庭中僅有六百六十萬汽車一百八十萬輛機車仍屬早期汽車時代，但以島國之故，其每哩道路汽車密度則倍於美國，且無餘地擴建之先見，實堪為其他島國所警惕。

所以現代最新的都市計劃交通工程潮流，都並非在市區地面上拓建道路為能事，而是在處處限制汽車入城，或是在地面下擴建地下鐵道或車道，把市中心地面上的街道大有變成人行道的趨勢。譬如英國近年重建的城市有蘇格蘭的康伯蘭城，英格蘭的虎克市都是把汽車交通路線與行人道路分兩層建築的，下面走車上面走人，這種設計到非自今日始，遠在十五世紀達文奇就曾有一層層道路的都市藍圖構想。一九二八年美國紐西州瑞德本鎮也是以車輛交通和行人道路分開層級建築的，可惜以後在美國並不多觀，反而世界其他國家如瑞典京城斯德哥摩及其衛星城伐斯塔，戰後重建之英國寇文翠城，荷蘭鹿特丹城倒是分層建築的。有些老城如丹麥京城哥本哈根，西德不萊梅城，則以未能全部重建關係，早就將汽車交通在上班時間實施全部街道封鎖，祇需供行人之用，現下西德已有卅座城市都將市內主路變為所謂「永久行人街道」

下鐵路，仍須禁絕汽車入城。換句話說，汽車公路運輸型式，不僅與都市設計無法相容，必須禁絕限制，就是對環境污染，影響市民健康，生活品質也尤為嚴重，所以都市交通建設必須如何發展加強捷運系統，斯為要圖。目下以電化鐵路公眾大量運輸設施，最為經濟有效，且無噪音空氣污染大地之害。其次即是懸空乃致地面上的捷運電化列車系統，把單獨開行車輛組成列車型式，復有軌道（不管是單軌雙軌）可循者，也比私人汽車為優。現在許多歐洲小國，甚至再恢復利用其街車，作為聯運地下鐵道之用。而禁止汽車入城，即為今後「公路軌道化汽車列車化」之先聲。

九、交通建設對於環境污染的影響

前面講到環境污染屬於民生育樂問題。國父在民國十三年民生主義中只講了四講主要是談食與衣的問題，住與行則在實業計劃中可略窺其端倪，但育與樂則由總統到民國四十二年才予以補述。不過國父在民生主義第三講中也曾把現代所謂「生態學」環境污染中四項要素提到食的方面，他說：

「我們人類究竟是吃一些甚麼東西才可以生存呢？人類所吃的東西有許多很重要的材料，我們每每是

忽略了。其實我們每天可靠來養生活的糧食，分類說起來，最重要的有四種：第一種是吃空氣，淺白言之，就是吃風。第二種是吃水，第三種是吃動物，就是吃肉，第四種是吃植物，就是吃五穀果蔬，風、水、動、植，這四種物質都是人類養生的材料。不過風和水是隨地皆有的，雖然是很重要的材料，很急需的物質，但是因為取之無盡用之不竭，是天給予人類不另煩人力的所謂是一種天賜。」

國父這一段話，說在一九二五年福特大量生產汽車之前，當時全世界人口不過十六七億，都市化人口最多不過兩三億。對空氣和水的問題還不認為太嚴重。不過國父已經獨創了「吃空氣和水」的卓見，把這兩種物質看成人類養生的最先兩種糧食，本是天賜與人類不須另煩人力的，到現在却受了汽車污染無處可吃了。

地球上約有一千四百萬兆噸水和五千兆噸空氣。怎麼會受了污染無處可吃呢？這主要是由工業化以來人口繁殖集中都市大量生產大量消費所造成的。潘誌甲先生在去年考察報告中「企業經營新面和管理新思想」曾講到：「世人咸知一七六九年英國瓦特發明

車輛的成功却正把城市轉變成停車場，並且因在全世界普建公路的結果也把綠色世界毀壞了。每年單以美國計就有百萬噸的產生氧氣林地都給舖設路面掩蓋了。」

我們朝野人仕大多誤會空氣污染是由工廠烟肉冒黑烟汽車排黑煙所致。認為這是社會公害最大項目。反而對於看不見的烟霧 (Smog) 或廢氣，不以為意。或是明知而不致公佈。其實這些黑煙，雖然有礙衛生，但還不若那些無色無味甚致無臭的排出氣體損害健康污染環境之嚴重。據一九六八年五月時代專文中「排洩物時代」所載：「美國全國工廠烟肉一共要噴出十萬噸二氧化碳，還可設法就地回收，但是九千多萬輛小汽車却要一天排出廿三萬噸一氧化碳，以及其他致命的毒氣。則無法控制」。凡是上過初中的學生都不會健忘一氧化碳是無色無味無臭而極毒的氣體。它是都市烟霧的主體約佔其成份五二%。據美國國家科學院報告，空氣中含一氧化碳量超過一〇PPM時即入危險程度。不僅對孕婦有害且使人患氣腫支氣管炎及長期心臟病，無法補足氧氣供應以致死亡。此次危險點在今日擁擠城市中並非少見。據美國聯邦空氣

蒸汽機是工業革命的肇始，其實這件事對於人類的影響，無論在意義上作用和價值上，遠不及五十年前福特首創用生產線，從事於大量生產來得重要」。這段話在原作者用意是在歌頌福特的創新工業管理制度，對於開發經濟資源的重要劃時代的貢獻，不過它對於人類生活環境的影響，無論在意義上作用和價值上，也是非常重大的。

我們知道自從福特於一九二五年開始以大量生產方式製造小汽車以來，美國一躍而為世界第一汽車王國，富甲全球。在一九六九年美國每平方哩國土，就有一哩的公路，現有一億七百萬輛汽車，行駛在一兆哩以上。可是據美國公共衛生署的統計，一年全國排洩的二億噸空氣污染氣體中，竟有九千多萬噸是來自汽車，又據美國科技月刊「論汽車的前途」一文說「內燃機很少有可能在一種有效的動力程度行駛，因此汽車很迅速地就把世界上化石燃料消耗掉使之日趨枯竭。這樣一來它使我們城市中空氣污染到八〇%的程度，噪音污染到八五%。」再有一九七〇年二月時代專文「為解救大地而奮鬥」中說。「那些設計汽車的人們確有助於消除人與人間距離的障礙。可是這種

控制官米爾頓云支城及費城一日中約有 $\frac{1}{3}$ 至 $\frac{1}{2}$ 時即超過此點，洛杉磯城則有四〇%時間超過此值，每日洛杉磯汽車噴出二千萬磅一氧化碳，足可減低一些人血內載氧量二〇%以上，目下美國汽車廠家，都受着壓力必須改革內燃動力，據說一九七一年牌新車輛放出一氧化碳量只有一九六〇年代的汽車三七%。氮氣化合物下減少七〇%。主要的辦法是增加引擎熱量加裝後燃器，使之完善。這種氣體愈熱愈會增加放出量，在日光下它會和汽油中廢碳氫物化合而成 PAN (Peroxyacetyl nitrate)，是和臭氣在烟霧中最有毒的要素。現據美國加州生態學家估計「加州本是陽光最好，氣候最適宜的地帶，現在其大氣中含有的氧化氮量却多了一半。照這樣增加速度下去，恐怕陽光都被濾掉再無土地可用，而且洛城上空只有三百英尺氣層，坐落在大烟霧的碗形盆地內，到一九七五年時如再無有效控制汽車排氣，就會有一陣陣大量死亡於氣腫肺炎的熱潮。尤其是小學生們戶外不敢體操以免作長呼吸，大市區受汽車公路壅塞影響每年要蔓延七十方哩的空地。農莊綠野愈被隔遠，空氣污染愈加嚴重無法生存」。

汽車所用高級汽油含有四乙稀鉛，原為增進動力防止打缸之用，美國人使用汽車七十年來的結果，每一人身體中含鉛量却比十九世紀末年多了一二五倍，快到了中鉛毒的程度。目下紐約州由於空氣含鉛量已達〇·二五 PPM 濃度故嚴禁含鉛汽油出售，再加內燃機壓縮比改良亦可以減少毒氣，但是無論如何，即使全部汽油完全燃燒後所生出來無毒的二氧化碳，也足夠使空氣污染到無法「吃」得下去。

二氧化碳是燃燒的主要產物，自從工業革命以下，大量的化石燃料都被燃燒發生能源結果，大氣中的二氧化碳含量已自一八六〇年以來增加了一四%。根據聯合國燃料產量統計，煤炭燃氣含有七〇%炭素，而石油却有八五%。如全部燃煤完全的話，那麼一百年來大氣已有三千一百億噸重的二氧化碳置入，二氧化碳雖有助於光合作用，但是樹木愈少人類愈多，再加廿世紀飛機汽車的內燃機大量使用石油的動力結果，二氧化碳的含量更加突增不已。據目前增加量推測，到西曆二〇〇〇年時，二氧化碳又要在大氣中增加五〇%左右，尤其是美國到那時已有九〇%人口住於都市，要開着比現在多上二倍半的汽車輛數，以致化

石燃料的消耗，要比現在多上四倍不止，更為嚴重。二氧化碳本身雖無毒不致影響人體呼吸活動，但大量增加對整個大地氣候却有大規模的影響，因其能吸收地面回射入宇宙中的紅內光，破壞自然界的熱量平衡，促使氣溫增高，水氣雲層的變化，以致地球上冰河冰山多將溶解，海面提高數百呎，而將大部份沿海都市淹沒，其為害之大將不堪設想。故目前對於燃料如何集約使用，如何改變內燃機動力，減少私有小汽車，斯為解決污染都市空氣之長程要圖。

不過儘世界各地身受空氣污之害，且對生態學漸有所知。對汽車交通嚴加限制入城，對汽車動力正在改良設計型式，如美國政府國會已於去年通過「清潔空氣法案」。其目的的即集中在汽車污染上，飭令各汽車廠商要在一九七五年以前造出全無空氣污染汽車供用，但類此舉動深使底特律城汽車廠商繁擾不安，怨言四起並稱之為技術不可能之事而且毫不講理。吾人知美國今日經濟繁榮悉被操縱於汽車石油飛機工業之手，政府法令能否澈底執行，頗值疑問。例如去年超音速飛機製造案原在十二月被參院否決，因製造音爆足可傷及人腦且在同溫層中例出大量水汽，遮住地

面熱氣上昇，形成臭氧層使地面無法接受太陽紫外光線之故，但尼克森總統不顧反對仍在支持此項 SST 計劃，一面因政治上英法蘇俄均已發展在先，美國自難落後，一面在經濟上為防止衰退，不得不藉此計劃可以增雇二萬名太空技術人員，最近這項計劃終於再被國會否決，同時不少國會議員却為着私人利益關係，也照舊延長聯邦公路信託基金之撥款，建設更多公路，一點也未考慮其後果。所以去年九月英國鐵路雜誌一篇社論就說「目前對於環境污染的關心有兩種態度正在流行；一種是帶嘲笑式的，相信一切正在進行損害的經濟上和政治的力量是決無法停止的事（而且對那種變化不定的公共利益的關心不久就會消失）。

另外一種是天真的看法，認為反對污染的推動是一項優美的政策，可以用很少的智巧來達成幾乎任何一種商業式的目的。其實照常理生活而言，這兩個極端想法都不對。因為追求較佳環境的壓力顯然是一種生活標準提高的後果，所以是要加強它而非減弱。職是之故凡是聲稱要增進環境的一切組織，就要以實際條件去證實它。現在公眾對於生活品質的關心，對於已開發國家的鐵路，通常僅以商業式條件經營都不賺錢而

論，倒是極為重要的。在歐洲各國政府雖未以此方式表示，所以要維持市區以內各中間的鐵路，在基本上却正是以最廣大的意義為着環境的理由而設。在美國這種作法雖還不很有效，但其政府也體認到社會上的處罰太高，也要轉變到這種趨勢。由此可證明鐵路對於人口密佈的工業化國家生活品質的社會貢獻，足可有其存在價值。說實在的這種想法可以適用於凡是涉及新的運輸結構或重要改進的投資幾乎一切案例方面。當然還有更多的道路和飛機場仍在建設，但是現在運輸投資上嚴重的不平衡，主要是因為決策者還沒有足夠廣大的想法而引起的。政界人仕和公眾都承認汽車公路和飛機場會帶來大量社會上的公害，但是在報章和電視上討論這一切問題時却具有一種根深蒂固的迷信，認為並無另外他途可循。其實在這一連串的理解中他們還有很重要的差距，應該使之有如何從飛機的噪聲中導致高速地面運輸，由汽車路上的烟氣導致鐵路捷運的投資需要才對。如果鐵路需要投資基金的話，就必須告訴大眾為什麼要這樣，在基本上這個環境理由就是一個好例子，而且無須害怕攻擊對方，因為公路和航空運輸的責任是那樣的紛歧原故，不管

是如何好像不够君子風度，也要對公路和空中運輸真正肇致噪音和烟氣，蝕損有價值的土地，以及前者促使人類受苦死亡的重負。作上一次令人不快的比較。說真的，這裏有一個很好理由為什麼它們會把環境損害責任這樣輕易的卸掉。據最近英國飛機場當局在廣播中曾講到，他的機場本來是個安靜的地方——那只是由於屬於他人的飛機才造成這麼大的噪音罷了！如果像這樣說法就沒有人要對公路和空中運輸所肇致的污染負責了，那麼指出鐵路是少一種較無損害的另外可行之途的宣傳又有誰會反對呢？」

由上述可知鐵路運輸無論長途或市區內外，在防止環境污染方面，更優於公路航空，良以鐵路動力，早可實施電化，而汽車飛機動力，仍須採用內燃機之故，即使鐵路機車使用柴油機或氣渦輪機，其每一單位運量所消耗之油量，亦僅汽車六分之一或飛機之廿分之一而已，故在能源消耗方面，亦至有利。據美國加州大學一位生態系統學家華特乾用計算機推算，世界石油儲量估計為二兆一千億桶，將在西曆二〇〇〇年左右，全被耗盡，其中一項理由即以噴氣機旅客人數大量增加之故。為應付大量能源之需要煤藏量亦度——那就太晚了。」

自上述英美人士之專文論調中可以看出英美兩大工業先進國家，對於汽車飛機生產使用過度，污染環境，耗盡資源之事實，已深覺悟，也明知根本解決之道，還是要靠高速鐵路捷運系統，方克有濟。可是這種公眾運輸工具，既不賺錢，投資報酬又低，經濟效益不大。多數政府議會工業界人士，把握着政治經濟力量，不是為着自私自利，個人局部觀念，或是為着爭取選票討好私人，就是只知強調經濟價值急功近利，置社會公益於不顧，國計民生於度外者，比比皆是。主要還是由於英美都是資本主義國家，最先淵源於英人亞當斯密的自由競爭式經濟學說而來。正合國父所說：「資本主義以賺錢為目的」。「為資本家者，祇知機器之為利，而不恤社會之被其害也」。那兩段說法。資本家之所以不顧社會民生，由來已久，終必自食苦果釀致革命，可由六十年前國父有關民生主義論著及最近美國時代週刊專文，兩相對照得之。

十、國父民生主義與美國經濟思想 工業社會的新革命

去年七月時代專文「作為社會活動份子的企業主

將接踵用光。到那時如果核子能動力無法充份够用的話，則世界可維人類生存之能量將由一百億人以上突降至四十億乃至十億左右。這個意義就是飢饉至死，或是造成有無能源人類間兇殘戰爭屠殺所致。故彼主張創造全無污染高速鐵路系統以保存石化燃料資源增進有效運輸，為其改造人類整體環境建議項目之一。

所以美國時代專文「為解救大地而奮鬥」的結論中曾說：「最基本的一切解答是需要有一種新的想法。直到如今為止，所謂進步之鑰一直是人類把他的精神能力集中在一個單一問題上去，不管是打場大戰還是登上月球都是。但是這種局部的想法才是走向環境災害之路。美國人必須把世界以統一的整體而非單獨的個體來看，要體認到所有創造物的相互倚重性才可看出這一切愚蠢之事——自窒息公路的一人私有的汽車乃至打擊大眾化捷運系統和土地保持之稅捐政策都是。目下最大的需要可能是一種在價值觀念上的改變（按指由經濟價值變為社會價值之意），整個的環境問題是根源於一個有限的行星上要致力於無限的成長所致。悲觀人士辯稱只有一大災難才能改變那種態

管」中，一開章就講：「資本主義的學說一直總期望它會產生社會進步。但通常只是經濟效率的一種副產品而已。亞當斯密早講過一支「看不見的手」會帶着生意人替社會做好事。像這種安然好聽的說法，也就是靠他們追求自己財富同時，他們就會給別人創造職業和物資財富。自為人樂接受。在現代美國的廠主和經理們都認為他們的主要任務就是要儘其所能賺取最大的利潤。美國的企業主管們在作為一位市民時，也許會對市民住宅，教育和公共衛生關懷，但作為一位公司的主管而言，他們顯然不把這事看作是他的事情」。結果大家只顧追求私利，忘掉公益。只顧大量生產，謀取最高利潤，刺激大量消費，促進經濟繁榮，却忘掉了天然資源有限，甚致取之不竭的陽光空氣和水，都發生了嚴重污染，社會公害隨之叢生。不僅都市腐化，環境受災，而且貧富不均，種族歧視愈形嚴重，終致社會動盪不安，反抗變亂時起。直到近一兩年私人企業受到公眾的攻擊日增，才有若干開明的大企業領導人仕痛悟前非，開始一種新的學說，那就是：「事業是整個社會的一部份，而且也有一種義務去接觸廣泛的社會問題，即使需要暫時減低利潤方式

的話」。庇茨堡考坡公司董事長白隆也有一種心得，認為事業祇為謀利而存在的話，就無異於「說人生的功用只是要呼吸」一樣令人無法滿意。海灣石油公司總經理寶錫更說「企業的首要責任是要為社會的公益而經營」。當然在這些人中，最能為美國資本主義代表人的福特二世，自從一九六七年在地得律城親眼目擊對面的世界最大的通用汽車公司，慘遭黑人暴動攻擊時，也不禁深感美國正面臨着「自內戰以來最壞的國內危機」。他在白法樓城市商會講演說「我們要克服這種危機，唯一的需要就是一次和平的社會革命。」

他又說「任何一位成功的工商人仕，至低限度必須有充份的常識來體認，凡威脅國家的事都會威脅到他本人，他的家庭和他的事業上去。事業的領袖們祇有靠他能真正表現，給所有美國人帶來良好的生活，才能保全住其體制。因此要有更多的工商人仕特別強調立即的社會進步上，一如其在生產力和利潤方面情形一樣」。他本人就在近二年來，領導羣倫，獻身社會活動，對黑人雇訓福利，減低汽車污染，加強產品安全檢查，防止公害方面，真是不遺餘力積極推行。一反以往其祖父老福特之想法資本家之作風。還有一些

助」的宗旨相似。其實 國父遠在民國元年前後，即已看出歐美社會經濟問題積重難返，資本主義日趨窮途，社會革命終難避免，所以提倡民生主義，以謀社會公益，改良社會經濟組織，防止激烈的社會革命。其高瞻遠矚，見微知幾，證之今世仍為千古不易之論。

他在六十六年前「三民主義與中國民族之前途」講演詞中就「社會問題是文明進步所致；文明越發達，社會問題越着緊；文明進步是自然所致，不能逃避的，文明有善果，也有惡果，須要取那善果，避那惡果，大凡社會現象，總不能全聽其自然，好像樹木由他自然生長，定然支蔓，社會問題，也是如此」。他在「三民主義之具體辦法」中又說「像美國本是資本主義的國家，表面是很富庶的，但是美國大多數人民，還是毫無幸福可享，善觀人國者，不可徒觀其表面，要把一國之中的各種社會都看得很清楚，近代社會有富者愈富貧者愈貧的趨勢。就世界各國的社會情形說，現在國內最有秩序的莫過於英國美國，但是他們國內還有許多人，常常鼓動社會革命，這是什麼原故呢？就是由於民生問題還沒有完全解決，這個問題一

工商人仕甚致資助直接對其私有影響的計劃，例如大西洋豐田石油公司的總經理卜萊孝，為減少若干城市街道的擁擠，就曾建議必須禁止汽車駛入。甚致這樣會對他的公司生意不利也在所不計。另外一位做引擎消音器的邁達國際公司薛曼，每年情願白付十萬美元給著名消費者代理人納德律師的團體作消除內燃機器的宣傳經費，簡直和他自己所建的，一年營業七千萬美元的工廠在作對。他說得好「有些地方你一定要把你自己的私利和公眾的利達相調協才行」。福特公司的前任總經理米勒更預言「七十年代將更加強調調公共的利益」。照他的定義，所謂「公益」是那些不屬於私人市場的東西，如教育、福利、補貼房屋、安全、公園、清潔的空氣和水之類。他說「唯有從私利轉移到公益，才對私有經濟方面有貢獻」。

以上這些美國大資本家的言行和思想的轉變，可以看出顯與主張自由競爭的亞當斯密經濟學說，乃致追求私利的資本主義理論，背道而馳。反而與我們國父五十年前實業計劃結論中的主張「經濟界之趨勢，亦如是也。夫物質文明之標的，非私人之利益，乃公共之利益，而其最直捷的途徑，不在競爭，而在互

日不解決，社會革命一日免不了的」。又在「民生主義」第三講中說「美國在那些私人資本制度之下，生產的方法太發達，分配的方法便完全不管，所以民生問題便不能夠解決。我們要完全解決民生問題，不但要解決生產的問題，同時還要注意分配問題，我們所注重的分配方法，目標不是賺錢，是要供給大眾來使用」。「民生主義目的在打破資本主義制度，所以民生主義與資本主義根本上不同的地方，就是資本主義是以賺錢為目的，民生主義是以養民為目的。」所謂打破資本主義制度誠如 國父在「民生主義之真義」中所講「民生主義者，非反對資本，反對資本家耳。反對少數人占經濟之勢力，壟斷社會之富源耳」。又在「中國國民黨宣言」中講「歐美經濟之患在不均，不均則爭，故思患預防，宜以歐美為鑒，力謀社會經濟之均等發展，及關於社會經濟一切問題，同時圖適當之解決」。

以上引用 國父這些段高見正好與去年美國時代專文「經濟成長；舊理想的新疑竇」以及「作為社會活動份子的企業主管」內容先後輝映，現代所謂經濟成長即 國父所謂文明進步，在時代文中即認為國民

生產毛額這種經濟成長指標是騙人的，因為它也像文明有善果惡果一樣，把無分社會善惡的生產都包括在內。「例如，汽車或汽油的價值並未因其污染大氣而減掉什麼。」不過福特二世也承認美國經濟高度成長的精華產品——汽車——也在公眾的心理中正在失去光輝」。所以尼克森總統在去年春天國會咨文中也說「在經濟成長和民生品質中間，有一種基本矛盾，我們有了一樣就必須犧牲另外一樣。這個答案當然不是放棄成長；但是要重加導引它」。所以他呼籲要有為創造「均衡成長」而設計的一種國家經濟政策，這個意義也正和「中國國民黨宣言」中所說「力謀社會經濟均等發展」同一意旨。

不過「這種重加導引成長的需要却的確給企業人仕帶來特別的難題，他們必須注重公眾的壓力去停止那樣凡可擴大社會和環境災患的一切活動，而而甚致在他們又要符合對股東們和雇員們保持利潤上長的責任，一位著名管理顧問公司董事長說「我們必須鼓勵正當種類的成長——也就是那種可避免我們的問題的一種——而同時却要確悉不致把我們的生金蛋的鵝殺死，這真是當前一個鉅大驚人的難事了」。

至於另外一篇「作為社活動份子的企業主管」文中，雖然歷述若干開明的大資本家大企業家積極參加社會活動，致力於社會公益，和平的社會革命，但是其結語也說：

「企業界要幫助社會究竟能走多遠呢？亞當斯密的主義「看不見的手」仍有不少擁護者。其中著名的經濟學家傅利曼就辯稱政府應單獨負起社會責任，並認華府如果催促企業界幫忙，那就僅僅是推卸責任而已。」

「老派的自由份子也說這個任務是屬於政府的，他們還爭辯着當前經濟衰退還太溫和，不足以組成企業界對社會決心的任何真正考驗；照他們估計，如果真有一次猛退的話會強迫主管們再度把利潤價值看成高於一切的。至於新左派人物則有感於資本主義已經太腐敗到無法改良地步，而且利潤的動機也無法太過份緩和了。它把企業界對社會的警覺看成是一種陰謀奸計，並且擁護推翻資本主義制度。」

「關心的企業主管們則答稱政府是無法事事都作的；社會的問題是如此的根深蒂固，要想解決它們，這個國家就必得利用它所有一切資源，最顯著的是包

「有許多企業人仕都正確地意味到並且集中注意到這種新問題將會給一些工業帶來痛苦的調整，包括營業和利潤的收入減緩在內，尼克森防止污染建議案的主要刺激是要強使工業界付出其生產所招致的全部社會費用。至少一噸鋼或是一度電力的生產會使消費者負擔更多一點，如果其製造程序要避免污染的話。在城市中可能有更少的汽車而是更多的大量捷運系統」。

在那篇經濟成長的專文結語一段說「重新改造經濟成長以創造一種更清潔良好的社會是要涉及一項困難的倫理上的選擇，這個國家要如何分配它的收入和物質上的資源呢？為着提高民生品質就必須像增加一輛汽車的馬力，增加一塊蕃茄田的產量一樣，付出一份代價。如果生產的成長減慢的話，消費者將在物資方面減少，但是他也有可能生活在更少吵音，烟霧，壅塞以及憂煩環境上。在一些情形和地方裏較緩慢的發展到能够是一種積極的效益。現在全國的經濟經理人員的任務是要在分紅和成長的損害兩者之間的衝突加以裁決」。這也正是 國父所說分配問題的重要性所在。

括那些企業資源在內。可是企業人仕拿着股東的錢去實施那些很少或全無賺錢希望的計劃却也深感不安。不過最有思想的企業人仕強調社會計劃不應認作是一種浪費不便而是一種為國家，為資本主義制度，為公司生存的投资。花旗銀行董事長富利滿警告說「在十誠上或憲法上都沒有什麼保證私有財產的成文。如在什麼時候大多數公民結論說他們在一些別的經濟制度下生活更會好些的話，那時我們的資本主義制度就會改變了」。

來鴻去雁

竹銘校長台鑒此次學生應召來台得重睹高風感慰奚似受得校友會款待感級曷勝此行得與前輩人士相接更廣見聞尚乞時錫箴言俾資受益 敬請

教安

同學會諸學長

請代致意

學生 蘇紹禮拜