

聊天散篇之二 ——美國的汽車災——

陳蘭蓀

在克利夫蘭號船上，一天黃昏飯後，乘客們圍坐聊天。有一位美國老先生發一個問題，他說：「你們中有那個知道美國國花是什麼？」常識豐富的人就說，美國只有各州的州花，沒有國花。但老先生一本正經地肯定美國確有一個全國性的國花。爭了一陣，有人就這樣花那樣花亂猜了一氣。老先生一味地搖頭。最後大家都忍不住了，要他講出來究竟是什麼花。他又賣了一陣關子，才說：「美國的國花是 carnation」。大家一聽，都哄了起來，有說從來沒有聽到過，也有說他瞎說。老先生嘴角上帶着微笑，慢吞吞地說：「你們這般小伙子想想看，美國不是 car nation 是什麼？」

美國應該用 carnation 做國花，確是入木三分，我的總題目講美國人面對的災難，發達災、研究災、自由災……，但最大的一種災難是汽車災。

從友聲上獲悉，在臺復校的母校，還沒有恢復土木系。但老校友中有大批土木系的。很多一定仍執掌公路業務。這一篇不成氣候的小品，聊聊美國公路的花碎。也許還有一些些參考的價值。

好多年前，看到過一句獨句頭的幽默，現在還記得。“American cities are places which take years of careful planning to get people lost in” 學長們不少訪問過洛杉磯、休斯頓、紐約的，一定會經驗過那等地方可怕的公路網。我初初踏上美國國土，見到那層層疊疊的架

空道，眼花撩亂之餘，不禁心裏驚嘆：「老天爺，叫我一生一世那學得會在這種路上開車。」事實上，我不是第一個鄉巴佬，也不是最後一個鄉巴佬。我現在手邊據以做文抄公的一篇雜誌上的文章，副題就是：“Help! I'm a prisoner on the freeway and can't get off”

公路不是新東西，兩千多年前羅馬人已經造了。但發展到眼前美國那種程度，公路已成爲怪物，人類已成爲公路的犧牲品。我知道臺灣已有了超級公路，不知實況如何。料想還不致像美國那麼糟。要講美國這種甩不掉的狀況，先要從過度用車講起。

我們初到美國不久，一家鄰居開車來拜訪。我知道這家鄰居離我家只有一個多 block。不知怎樣也要開了車來，當時非常不解。但用不着多久，也就見怪不怪。慢慢，我們自己也染上了這毛病。差小兒子去街頭上去買一條麵包，他也要向我要了車鑰匙才去。美國人的懶用腳走路，已到病態的程度。有的時候他們自己也說：「我們美國人的兩條腿，總有一天退化成兩條橡皮棍子一樣，只要夠力道踩得下油門就行了。」

是不是美國人個個拿得出五千一萬去買一架車呢？這倒又不是。美國分期付款購買方法的極端發展是週知的事實。一架車，分廿四個月，卅六個月，甚至於四十八月個付款。買一架車，不是拿得拿不出五千或一萬的問題，而是每個月付得付不起一百幾，兩百幾或三百幾的問題，美其名曰：“To fit your budget” 一個人如月入兩千，同時付兩架車，小車一百幾，大車兩百幾。將預算擠一擠，也可將就應付過去了。兩三年一幌而過，手裏的車已付清，如齊巧兒子女兒滿了十六歲，手癢得不得了。就將舊車給了他，自己再補充一架新的。這樣不知不覺加上去，轉眼就一家人人手一車，三架五架，一點沒有什麼稀奇。

那麼收入以百數來計的人呢？出得起一兩千總額的分期的，就用二手車。出得起五百到一千總額的，用三手車。五百以下的，用爛車子。只要

四只輪子能滾，就有人開來開去，我手邊的參考文章就講，假如將休斯頓的汽車首尾相聯，可排到秘魯的首都利瑪打一個來回。這還不算，休斯頓一個地方，每三分半鐘還要增加一架車。那裏居民每天開車的總里程是五千四百萬英里，相當於來回地球與月球間 113 次，或去木星來回一次。這倒是貨真價實的「天文數字」。

「人手一車」第一個惡果，就是將陸地公共交通工具一一「打倒」。我家在三藩市上岸，第一樁事就做了壽頭。我問接船的旅行社人員，那裏去買三藩市到聖安東尼的火車票。我家大小六人，一心想坐火車穿過美國腹地，流覽一下山川風光。不料旅行社的人睜大了眼睛，把我望了又望，好像我是一個什麼怪物。事後才知道，美國的客運火車，只剩下一些斷肢殘軀。好久以前，客運線已蝕得站不住腳，一條跟一條收擋大吉，只剩下東西海岸人煙稠密地區，有幾條在勉強維持，還是爲了政府不許關門，同時再加以津貼，才能苟延殘喘。否則客運火車，早全部成爲歷史陳跡。出於現成的路軌，就用來貨運，才不致於全部拆光。這歸功於全面性的「罷乘」。自己開架車出門，雖然辛苦些，但自由，要走就走，要停就停。沒有站頭限制，班次限制，路線限制。況且坐了火車到了地段，事情只解決一半，從火車站出來後怎麼辦？還是要請教汽車。那麼你不就直接開車去，全國最遠的兩個角落，有一個禮拜，沒有開不到的了。這種無心而有力的「罷乘」，使火車門可羅雀，不關何待？

有一利焉，弊則隨之。自用汽車不普遍的話，自有種種的公共交通工具，出租交通工具隨之，不太遠的話，一對尊腳也派派用場。古老時光，車站碼頭，必有長排黃包車，等候雇客。站在香港彌敦道街邊，不到一分鐘，定有一輛巴士經過，有時三四輛接踪而至。出差汽車，沿街兜客，跳上就走。但美國人非但對火車罷乘，對其他一切除飛機外一律罷乘，公共汽車、地下鐵道、出差汽車，除紐約、三藩市等少數幾個城市外，已形同

虛設。十幾萬人口的 Lubbock，大型公共車維持不了。前年買了一批小型公共車，事前事後，市政府大做廣告，幾乎是苦苦哀求市民去坐了。市面上出現了一批小巧玲瓏的小巴士，漆得耀眼奪目，有軟墊有冷氣，就是沒有乘客。這兩年來，路線減了又減，還是空車開來開去。不是人們與公共汽車有什麼怨仇，在家中車房裏，掏出鑰匙就走，誰耐煩步行一段路，到站頭上去等。百分之九十九的人在無意中逼公共交通關門或裁減服務。到需要時，就覺得非常不便，如在洛杉磯，出差車成爲稀有物品，架子非常大。價錢貴不算外，壞在還不肯開出本區，如在 Monterey Park 本區裏還可，要去 Hollywood 就敬謝不敏。我一位朋友太太到那裏探望在那裏上學的孩子，本想多住一陣。自己不會開車，全憑孩子將老媽媽車來車去。孩子沒有空就成了沒腳蟹。坐軟禁坐到叫苦連天，只好逃難般逃回香港。我想下次再叫她來美國，她至少得想過又想。

汽車百分之百地代替了步行，改變了距離感，也改變了空間支配。美國的城市大多空寥寥，有少數幾個例外。因爲公私場所一定要有足夠的停車場，否則業務無法進行，生意也沒有人上門。我太太在 Lubbock 開了一家中餐館。籌備的時候，市政當局來查有多少個停車位來准許設多少個客位。換句話說，沒有車位，建築物再大也沒有用。Lubbock 是十幾萬人的中型城市，城圈子（以環城路來計）就有三四十英哩，合華里豈不近乎一百里。但感覺上這城並不太大。再遠的地方二三十分鐘也到了。德州理工大學設在城中心，佔地二千英畝，查查字典合一萬二千市畝，或三十六萬坪，這就遠超出步行的限度了。

至於老城市如紐約這種地方，在「汽車時代」以前已成了型的老城市。開車去 down town 辦公，購物，實在是一門高度藝術。他要綜觀全局，知道什麼街道，什麼時間可能有空位泊車。於是從某條單程道進，某條單程道出，七轉八轉，眼觀四處，耳聽八方，手靈（抓方向盤也）脚

快（控制快慢也）一下發現一個空位，搶先而入，登時如獲至寶，鬆一口大氣。像我這種德州鄉巴佬，只好老實做乘客，讓老紐約的親友當司機。至於他們自己天天上班，不能憑這種可遇而不可求的運氣，要出錢租私營停車位。我肯定他們的泊車錢要多過我的汽油錢。

有車必需有行車的路。十年前在聖安東尼舉行的西半球展覽會的公路局攤位裏報導，德州一州的公路，比俄國全國公路加起來還長。這種官方的數字，想來不會是濫吹噓。事實上，這裏有大門開向的地方，一定有汽車可以抵達門口。這是情勢所必然。講便利是便利到透頂，同時毛病反出在這過度貪圖便利上，雙向單線不夠用了，就擴建多線反向。多線雙向不夠用了，就擴建單向多線的 divide highway. 普通 divide highway, 有交叉點危險，就造 limited access 的超級公路。這裏叫 inter-state highway, 簡稱 I. H. 是羅斯福時代開始的。當時的原意是發展內陸交通，使貨暢其流。但以後的發展，却產生了非所初料的弊病。

自從超級公路興建以來，各大城市，中城市，甚至於三級城市的民意代表，爲了討好選民，一致戮力地爭取經過自己選區的城市，這種爭取，當然言之成理。於是非但這些城市成爲起迄站或終點站，經過這些城市的 IH 同時成爲市區的幹道（main artery），間接助長了中產階級向四鄉遷出，成立了所謂衛星住宅區（Satellite community），這種大規模的 exodus, 一方面將市中心變成貧民窟，一方面也加重了城市四週五十哩左右範圍的道路不堪的負荷。

四郊的居民，仍需天天到機構所在地的市區去辦公，上落班的短短兩段時間內，汽車一窩蜂地湧上超級公路，結果是汽車首尾相連，不管有多少條行車道，條條排足長龍。如龍中有一架出了點毛病，這條龍就成爲死龍。後面的人，老實的，瞪眼研究前車的 bumper, 頭尖眼快的，急性子的，有要緊事的就搏命向旁邊的活龍裏打尖，如前面的毛病橫跨幾條行車

道。中間死龍裏的人就只好坐車監，一點辦法都沒有。就算不碰到這種事情，上落班的人在辦公處住宅間消耗在方向盤後面一兩個鐘點，習爲常事。做到真正的「欲速則不達」。

但人們還是向四鄉搬，汽車還是在增加，大公路還是在造。一切有關交通的因素，包括居住環境，車輛，道路，燃料，私人的負擔，國家的負擔，形成一個巨大、錯綜複雜的惡性循環，沒有一個人能說得出最後的結局如何。

有一次，我陪一位香港來的朋友環遊 Lubbock, 經過最寬濶繁忙的五十街，他兩邊望望，說「噢，這麼熱鬧的大街怎麼沒有人行道？」我說：「你再看看，行人在那裏？」這就是美國。用車子等於着鞋子。在美國不用車子的人也許比別國赤腳的人還要少些。當車水馬龍，風馳電駛之際，後面隱藏的問題，就沒有缺了人行道那麼一目瞭然了。

*
* 民國六十七年九月退休後溫詩詞以自娛， *
* 邀友共飲，乃仿蘇東坡臨江仙 *
* 劉永林 試填 *
*
* 夜飲光華（居所光華大廈）醒後醉，客回彷彿 *
* 三更，嬌妻入睡已無聲，鴉雀兩不驚，螢燈照眼 *
* 明。長幸此身還我有，此時忘却營營。夜闌人靜 *
* 內心平，仔肩從此卸，與世復何爭。 *
