

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。 *
