

德國汽車道

概觀



賈燕山編譯

德國汽車道概觀

國民圖書編譯社

德國汽車道概觀

目次

- | | |
|-----------|----|
| 一、汽車的時代 | 一三 |
| 二、新紀元的開始 | 一五 |
| 三、理想的實現 | 一七 |
| 四、努力下的收獲 | 二〇 |
| 五、路工的新型待遇 | 二二 |
| 六、環遊德國汽車道 | 二四 |
| 七、中途的停車場所 | 二七 |
| 八、皓白的馳道 | 三〇 |
| 九、公路的鳥瞰 | 三二 |
| 一〇、飛躍的精神 | 三三 |

- 一一、途中良伴是輝映的花雲……………三五
- 一二、載貨汽車日夜不斷……………三六
- 一三、國際間的佳評……………四一
- 一四、工程上的幾種數字……………四四
- 一五、今後汽車上的欣賞……………四七
- 一六、慶祝和策勵……………四九

載貨汽車日夜不斷



伯林至斯得汀間之汽車道

此種載貨汽車行駛於途，日夜不斷，其載重任遠之力甚強，然非此種康莊廣坦之大道，萬難勝任。



Kassel 附近之汽車道。圖上顯示如何駛入馳道法，依規則在左面祇可由右側進入馳道，若欲循右面馳道而去者，須另繞引道走去，此處不得直接由左轉入。



在撒克遜地方的汽車道，照片右側車道旁突出處，插一P字小牌，係為中途停車之用。

翻山越嶺如履平地



Schwaebische Alb 羣山中之汽車道，此處有山洞有棧道，工程甚為浩大。此照片上可見偉大的棧橋，專為來車之單行路線，去路在另一方



汽車道在巴威利亞邦南部，地當阿爾伯斯山前面高地。圖上可看見普通公路由汽車道下穿過。



汽車道通過工業區之偉大工程，車道上面接連的都是火車軌道和其他道路，有六百公尺之長。



皓白的馳道

Darmstadt 附近之
 交叉路和指示走道路，德
 國行車規則，係靠右側走
 ，若由此圖上情形向右欲
 轉入橫道，可依箭示處向
 右走去，若欲向左者，亦
 須先由此道過去，穿車道
 下之引路，才可到左面。



Halle Short Dash Nuernberg 間之汽車道
 ，此帶風景殊勝。

停車場 與 遊息館

馳道中絕對禁止停車，
遇可停車地點均有標記
示明，圖係 Saaletal-
Bruecke附近之停車場。



上圖係萊茵河旁曼哈因市之遊息館，旅客可在此休息飲食。



汽車道上之長途汽車，係德國鐵道局兼營。圖為柏林與明興間之定期線。



經過工業區之汽車道。

汽車道之片段



阿爾伯斯山上之汽車道

從此高山峻嶺之勝景，雖老弱婦孺均得欣賞。此照在Unterjettenberg附近，為下山之單行線。車道右側有突出地段，係供中途必要時停車之用。

一 汽 車 的 時 代

利用機械的力量，使車輛能在路上行駛，這個發明遠在火車創始之前，但其成功還是近代的事。一七七〇年法人庫納始造出一種用蒸汽的車輛。一八七五年奧人馬爾古斯發明用汽油的內燃馬達車。但是實際的自動車發明者，要算德人達姆萊（Daimler）和益次（Benz）二人。前者在一八八五年造成三匹馬力的汽油內燃機，用皮帶牽動車輪。後者在一八八六年造成汽油內燃機的三輪車，車輪用練條來推動。從此就以自動車的名稱問世，（中國現稱為汽車是依上海的俗語）。此項新交通工具如何能成功為迅速的交通革命？如何能澈底的征服世界？當時實沒有多少人能够想像。不過汽車事業的進展過程，在初期並不是一帆風順。發展最早者當為美國。因為他們一則經濟力量的充沛，二則並不如歐洲國家有傳統觀念的束縛。德國不甘落後，急起而直追。於是數十年來僅為近處交通和新興腳踏車用的道路，為要供汽車的行駛，從黑暗的地位一躍而為光明的交通要道了。但是重重的困難，却阻塞了德國公路的迅速進展。德國地勢尤其在南部和中部有許多綿亘的山嶺和縱橫的河谷。這裏的道路都是顯着艱難的工作和竭力的順着地形而成，所以原來蜿蜒曲折的國道網，均為中古以來軍用

道路的遺跡。這對於普通速度的車輛和郵政驛車固然是很適宜，但對於新興的自動車交通却遭遇了古來文化上傳下來的種種阻礙：古老城市裏充滿着狹窄的多角的里街，還有使汽車難以通過的城門洞，這是一般藝術家欣賞的寶庫，並不是汽車遊客的暢道。那些高低不平的方石塊鋪成的路面，把坐在自動車裏的人，震動得連心腸都要脫出。

要談發展汽車事業和提倡機械化運動，必須先變換路政才有資格。在鄉村方面亦有類似的困難。這裏的道路既極整曲折的能事，並且還有鷄鳴聲常常躑躅街頭，都叫司機人心阻俱塞。此外又如農民牲車的徘徊途中和放出牛馬的東奔西突。這些遭遇為開車人經過村落時所常見的事。再如走到人煙稠密的區域，則鄉鎮相望，中隔的公路甚短。一般年老的人士對於自動車的行駛，尙多百般的痛惡和譏刺。

汽車事業的崛起，今已為時代的要求。改良路政無異為先決條件。德國當局漸知改善道路以迎合汽車的行駛，不過當初各邦各自為政。各道路局所行的建築和管理，均依各地情形，自裁自決，並沒有全國統一的國道建築和管理機關來籌措一切，這種情形就反映在德國當時國道上的形形色色。譬如這裏一段是柏油路，過去一段就為小石子鋪路，另一路上，大小窟窿不加填補，再過一處路上全是煤屑，若到一鄉鎮近段，路面作波狀起伏，車行在上面，會上下跳動，若是速度一高，馬上叫你騰空，危險說大，車軸亦傷。又在中部地區，一到村

落道路，泥濘得好像沼澤。此時車身進退維谷，倒屬小事，往往會失却控制而拋出路旁。至於改良的新式道路，尚不過有數幾段而已。

在上次大戰前，德國對於路政的整理工作，是想竭力迎合汽車的要求，但是所做到的，終未能追隨汽車進步的速度。後來大戰一起，路政又變得退步。因為戰事運輸的頻繁，國道漸漸被破壞。戰事了結之後，德國的產業能力，却受到重大的損失，這時國家的任務，並不是渡過一時的困難，而應在目光遠大的和規模宏大的經濟政策上着眼。故戰後幾年裏，德國道路的不良現象，是由於受戰事的影響和許多管理機關處置的不適當。後來雖則有幾條幹路，得到特別的維持，但是總不免有許多事情，尚未能完全盡力做到。

至於汽車工業本身的發展上，在戰後時期，亦受有莫大影響；國民的貧困，德國經濟因賠款，因通貨膨脹，因失業問題而衰弱，以及政府方面處置的不積極，以致越不出市面蕭條和民生困苦的範圍，遂使德國汽車的數量表與人民的平均比率，遠比其他國家為落後。

二 新紀元的開始

一九三三年德國中央黨與社會民主黨的聯合政府因國會選舉失敗，國社黨遂結合右派起

來執政。希特勒就任德國國務總理後，德國的運命遂從此轉換到新氣象的路子。不久，就從政府多，行政多，黨派多和阻碍多的政治裏面，擁出一個統一的政治。這位政治的首領絕不如此以前的人那樣好為姑息和遷延，萬事到了半途或者到達些小的進步或改良，就認為滿足。現在他把這些惡毒性的政治病一掃而光。試看國社黨執政後僅僅數年間，德國各方面即大易面目。內中最顯見的事，為勞工和經濟二者的納入常軌，一切問題在計劃上則目光遙遠，在行政上則規模宏大，造成巨大民族生活上必要的基礎。

凡經政府積極推行的種種任務當中，開始即認定目標，迅速促成者當首推德程的機械化運動。此項運動因有希特勒的竭力主張，得到一個有經驗和有自信的先驅者。希特勒在過去數年政治奮鬥運動中，會藉汽車奔馳各地，有過數千萬公里的路程經驗。所以他早經認識了汽車的功用，承認汽車為未來唯一獨霸陸上交通的利器。他對德國公路網，認識的早和清楚，恐怕再沒有人能够比得過他。從這一點就可以明白國社主義政府在這樣衆多的積極的政治任務當中，何以做政黨首領的，還肯分出注意力和創造力，移到全部交通事業上。除此以外，他接着還要提倡汽車工業。那價廉物美的民衆汽車就是依照他的意思創造的。有了良好汽車道，還有良好的民衆汽車，這就是提倡機械化的基礎。

希特勒認知機械化運動對於政治和經濟的重要性，所以在執政之後，即制定對將來有作

用的交通政策。一九三三年五月一日爲德意志民族的勞工節。德國國務總理希特勒即在這天公佈建造純粹行駛汽車的國道網建造計劃。這就是日後的全國汽車道，爲德國機械化運動先造成所需要的公路條件。德國在這時候從新建造一種新的交通網，與原來的公路相聯絡而不相混合。完全是另起爐灶，有獨特的格式，有統一的系統。當時一般人認此計劃能實行者爲極少數人。有些人對此剛上台的政客，居然有這末樣的企圖胆量，不免使人驚奇和懷疑，

此項偉大的汽車道建築計劃，除出工程上的意義之外，尚有對於經濟和社會政策的意義。因爲德國經濟，在那時一落千丈，有些工廠幾乎完全停歇頹火；農業方面因有經濟的不景氣，亦遷累到遭受同樣的運命。數百萬的失業人羣，須要國民所得中，勻出作無謂的救濟用途。這裏急需有一個能包括週到預定數年的造路計劃，給許多停工廠家得到定單，給頻於危殆的工廠，重復起死回生，給數十萬空閑的工人力量，從復運用到生產途徑。一種創造性的幻想和一種政治建設的意志，二者相合方成此造路方案。目光雖注在這遠的將來，但是現在確已得到實惠。

三 理想的實現

德國汽車道設計書，雖在經濟困難和政治緊張中成立，但是在計劃本身，並不是一個暫行辦法性質，乃是一個眼光遠大的而且富於理想的根本計劃。但是爲了求此計劃的實現，那末在工作上亦須包含有計劃的，週全的乃至近乎理想的施行方可。這亦是經濟技術上必然的要求。一九三三年六月二十七日根據「德國汽車道建造條例」，成立德國汽車道企業局。六月三十日任命工學博士托特（F. Todt）部長爲全國公路事業總監，因此，實際工作執行方面的組織系統業已告成。

第二步爲工程開始的預備工作。德國全國汽車道事業自始即在一種整個計劃下進行，這個計劃包括種種極微細的事實範圍和問題，如造路技術和當地風景的佈置，材料的採辦和工人的給養，日後的影響和難預料的事端等等。又在交通政策的整個地位上，必須預先確定德國境內的交流線網，然後再計劃路基的縱斷面，連同技術的細節問題，路面寬度，工程本身如橋樑，水溝，交叉和終點等等。此外還要徵收需要的土地。對此問題先要有立法和財政的規定。財政問題先要有規測。對於第一批工程方面：要徵集工人，安排住宿，還要籌措放置機器的廣場，並設計築路上特別需要的新式機器，注意如何採辦大量的建築用材料。除此種種以外，尚須考慮如何保護自然風景問題，使新造的汽車道不致破壞當地原來風景的觀瞻，如何方能從美術觀點求得二者的互相協調。

汽車道既然是和原來的公路網脫離關係，另起爐灶，那末沿途就要添設加油站；加油站的建築地位和格式亦須和當地的風景相調和。每段離開若干距離，就該擇風景地段設立遊息所。從上面所舉的種種看來，可知這樣巨大的工程，在實現上不知要包括多少範圍。這裏不可姑息隨便，要有澈底的考慮和研討。至於若用刻板的成規，千篇一律，亦當根本避免。汽車道和附近風景的協調一項，始終不可忽略，務須隨時隨地放在心上。倘有許多想不到的問題，常在實際工作中才能發現。

工程設計，首要在全國區域內規定基本路網。路網全長七千公里。另外尚有許多附屬路線亦當計及。但是，這七千公里的汽車道，要穿過人煙稠密和完全澈底開發的耕地。以這樣寬闊的路面，真不是一件容易的事。要知道汽車道上面還有密密層層的火車軌道，公路，小路，河流等擋住去路。因汽車道必須一直暢行無阻，其間不得有交叉路的緣故，凡遇到軌道，公路，河流和溪溝等都須用上面或下面通過方法，來避面交叉。同時因為德國的土地有起伏的山嶺和河谷，又生出種種困難問題。此外規定路線時，還要依據經濟和工程的原則。凡德國的重要都市，當包括在內，使他們得到交通上的連絡。又如名勝古跡，為旅行交通計，亦不得不包羅在內。德國地處中歐，每年外國遊客不斷，若是汽車道能顧慮到名勝區的連絡，則旅客更覺方便，來遊者必更形踴躍，此亦有助於國民經濟的地方。

汽車道和別種公路不同的地方，有三種著眼點：

(一) 汽車道為完全汽車行駛用的公路，來去路線完全分開，無十字路的交叉。因之，可以安全的在軌道上來去，並不致引起互相撞車事故的危險。

(二) 造路技術方面，盡量利用既往築路經驗和實驗，經過精密計算結果，就規定單行路面的寬度為七公尺半。在來去二軌道之間，留一寬五公尺的空隙草地。路的外緣，在若干距離還有留出一塊空地有二公尺半寬，此為途中急於停車之需。除此以外，只有在規定停車處，方得停車，此項停車場，中途都有，彼此相距不遠。

(三) 關於路線上還有幾種特殊情形。汽車道轉角有半徑斜坡，如此可使車輛急馳而過並無危險。上升或下降，地勢比率不過百分之七到八，達到山地，有很長的上升路，使人在其中毫不感覺，使身歷其境的坐客獲有無窮的興味。來道和去道大都是平行的，但是，在高山地段，因為限於地勢，不得不另行為之分道。在平原的路線並不是筆直，故意的使之曲折，如此一則不致妨礙目力，二則不致過於單調，並可以迎合風景，益增優美。

四 努力下的收穫

德國汽車道總局成立之後，不滿幾個月即行開始工程。一九三三年九月二十三日，希特勒參加舉行第一段 Frankfurt-Darmstadt 工程的破工禮，轟動世界的汽車道從此開始建築。同時對全德國道路事業又從新加以組織。德國國道統監托特博士掌管全國汽車道和全國公路的最高機關。由此國道的新造和改造事務，有了統一的管理，脫却既往公事上的分歧和阻隔。在工作上生出活躍和敏銳的新理想，於是事半功倍，遂有今日的良好成績。這裏可見行政效率的重要。

第一段工程開始後，未到半年，即有其他十二處同時開工。一九三四年三月二十一日，希特勒又參加舉行 Muenchen-Salzburg 一段的開工典禮。各處工程進行異常迅速，最先開始的工程，未到二年，已可開放應用。

一九三五年五月，希特勒親自舉行開放 Frankfurt-Darmstadt 一段通車典禮。希氏首先衝破白線，隨後為全部參加造路工人，均乘車魚貫而過，享受盛大的慶賀。同年六月，又開放 Muenchen-Holzkirchen 一段汽車道。大家看着這白色的跑道，恐怕沒有人會想着這種工程是由用盡腦筋，揮盡氣力而成的。當初認為懷疑而不可能的一般人，現在應該明白了。凡事如能埋頭苦幹，定能從困難中渡過而到達實現的。

五 路工的新型待遇

有些人們見了德國汽車道所得的印象，倒不先問到作此工作的人羣。德國當局對於汽車道工人的種種優待情形，就可以拿來證明，凡偉大工程的成功，是不可忽略「人是活動的靈魂」一句話。參加工作的人羣，並不像英人所說的，僅是一種雙手的工力。德國在這問題上却有着新穎的，可資楷範的優待方法。雖然事情小到極細微的部分，他門亦都顧慮週到。他們將整個的工程並不當做一樁工事看待，而是從人類本身着想。工程必賴人類踏進工作過程方能產生，這不僅是一件社會政策的使命而已。

對於造路工人各方面福利事業的努力，亦都根據整個民族的出發點，顧慮各個工人的生活條件為前題。在最初，造路工人祇有千餘人，繼則增至十萬人，在緊張時期，竟有十萬人同在一起作工。這些工人均從各種職業方面，各種地方調來担任各種工作的。所以其中有熟練工人和未熟練工人，還有極精明的專門家，也有年老的和年輕的，更有操手工藝的和當事務管理的。從表面上看來，此輩工人祇須向失業羣裏去徵集便成，但從內部看來，却不是這樣簡單。因為許多人羣經過了數年來的失業苦況，已無心做勞工，兼遭營養失調，衣衫襤褸得

不週全。現在忽而須參加勞苦的泥污的工事，晴雨風雪，盛夏寒冬，總得在曠野做工。因為建築地區都為人煙稀少，交通偏僻，當然有大部分工人，必須留宿在工場附近，背井離鄉者至少有三萬人以上。這裏不但生出經濟問題，並亦發生嚴重的社會和心理問題。

工人的住宿起初歸營造廠家負責處置，但因後來發覺一部分工人的食宿並不好，遂由公路總監托特博士稟呈德國元首後，當即採取改善辦法。希特勒命托特博士設計模範工人宿舍，隨即普遍採用。這種宿舍大都為長方形堅固的木造平屋，起居室和臥室分離，另外有極清潔的廚房和餐桌，盥洗室，浴室和一間病室。對於暇時有圖書室和遊藝室，置備各種書籍，雜誌，報紙，巡迴文庫，無線電和各項娛樂品等。

不錯，音樂器具和運動工具有利於工人生活者最大。工人宿舍變成同歡的家庭，雖則久離家鄉，亦不覺寂寞。此外尚且不時舉行各種餘興會。有一輛巡迴電影車，往來各地，專為工人放映電影。又有國社黨組織的業業奉公團 (Kraft durch Freude) 常派巡迴劇團到各地汽車道工人宿舍表演戲劇。除此娛樂節目外，還有政治討論和演講會。總之，他們不僅營工人在宿舍裏解決了住食問題，兼而也顧到了他們的愉快舒適的精神生活。所以有許多宿舍常由工人自動佈置庭園，製造用具，這更可見得道路工人除了住宿之外，尚有自修自作的好機會。

汽車道工資制度，是依照土木工人計算；專門技術工人所得較高。已結婚者另外有特別津貼，每半月得免費回家一次。未結婚者六星期一次，來回車資均免。飲食方面，全體工人一律。宿舍內附設販賣所，有煙酒等物出售。工資規定是依據工作條件和正規生活相協調。至於精神和心理方面的優待條件，遠過於其他工人以上，這足以表明，從汽車道工人的待遇上能夠看出，人在實際工程範圍內佔着如何的地位。

六 環遊德國汽車道

自從德國開始興築汽車道以來，僅做數年間，厚厚的水泥混凝土汽車道網，年年的，月份的，甚至於每天的在那裏展開。從短短的一段局部路綫，變成爲遙遠的聯絡網。散佈在廣大地圖上的條帶，居然成爲城市和城市的連鎖鐵鍊。從大阻設計的地段，終能成爲小圈，成爲大圈，成爲密網，並且每星期，每個月會發見新道路的成長。昨日的圈子，到了今日相連接，以前的網，現在互相交織。

現在，每個人可從他所居的地方，利用這日在進展的舒適的汽車道，遍遊德國各地。將來每個人都成爲擁護汽車道的人，都認這偉大工程有着固定不移的價值。

德國國土的渙散，今被汽車道用繩聯絡，宛如一串寶珠。吾人可以從哥隆市 (Köln)，或從明興市 (München)，或從柏林出發，踏上汽車道，一直可以東從奧得河，西達萊茵河，北起海邊，南達阿爾卑斯山。種種風景，好似身在影院，不絕的在眼前越過。

有一個德國著名跑車家，曾在一九三八年冬間，這時 Berlin-Bessee-Frankfurt-Karlshöhe-München-Berlin 大圓路尙未完全連接之時，全程共長一千七百五十公里，此人竟於一天工夫馳遊全程。雖然像這情形，當然不是一個遊覽風景者應取的榜樣，但是從中就可以證明各邦和各城市之間，利用這汽車道的工具，如何的接近，偌大遠的距離居然能這樣的縮短，真是近代文明生活上的大貢獻。

由汽車道遊覽德國，當然不能把所有的觀察和閱歷包括無餘，但是這一條長長的安全而舒適的汽車道，太可誘人心願，誰也不想循此路去遊覽德國最美麗和最獨特的勝景。這裏實有興味無窮的旅行目標。吾人若從柏林作遊覽全德計劃，一踏進馳道，即越過西郊松樹森林區，到達馬克特堡 (Magdeburg) 平原。未幾，勃勞恩息伐克 (Braunschweig) 四周的各項工廠和哈爾茲 (Harz) 山已臨近車側。再越過漢努伐 (Hannover)，雙條白哲的馳道，從深綠色森林中穿過威塞高原地帶，再插曳而下降，達於威塞河谷，沿途所過城鎮，風景如畫。等到過了條頓堡森林 (Teutoburger Wald)，向西前進，但見兩旁靈麗肥田富村，還

就是威斯法倫區。(Westfalen)由此邁進，工業地帶的特徵漸漸現出於地平線之上。不一時眼前景緻，益覺雄壯。

汽車道頓工程設計的巧妙，直穿進烏煙層層，永不疲倦的工廠區中，有如一枝利箭，鑽入了巨大馬達的鋼鐵胸腹。在最後一刹那，轉向旁側，重復似癡似狂的衝進愛森(Essen)市廣的混雜。但見熔爐和提煉架不知受着何種力量，竟向兩旁拋開而任瘋狂的汽車自由通過。一切交叉路，火車軌道都築着鐵橋，在汽車道上面橫越而過，四次，六次，十次的逐一飛似的頭上拋去——又好像過鐵道，一頭進去後，就有一頭鑽出，重見天日。

在平原上能够望見廣大的城市處於烏煙和陽光中。此後接連的是古來富饒的城市，如古代帝皇加冕的佛朗克府市(Frankfurt)，黃金似的瑪因茲(Mainz)，光明的達摩斯太脫(Darmstadt)，貴胄的曼漢因市(Mannheim)以及名聲響亮的海台爾拜爾希大學市(Heidelberg)。

一路過去，所吸空氣都含着葡萄，鮮花和蘋果的芳香，汽車道此時直沿萊茵河而南向，馳逐在沃登森林區和福格森山之間，直指巴登邦首府下爾斯路埃(Karlsruhe)。由此轉向西奔，去威登堡邦首府斯都得下特(Stuttgart)。沿途循地勢而蜿蜒屈曲，有較險的瀾角，有凌空的棧道，盤旋息瓦弄阿爾伯(Schwaebische Alb)山嶺而過，以至烏爾姆(Ulm)

。這帶風景幽美雄壯，工程浩大。從此經奧格斯堡 (Augsburg) 以達明興 (Muenchen) 市，是巴威利亞邦首府。遠遠可以望見雙柱並列的婦女教堂。

由明興本可南循薩爾茨堡到維也納的汽車直馳奧京。此段山嶺重翠，風景幽美。但是此非在環遊路程中，祇得捨之改由北路，直趨多瑙河平原。這裏有名城因哥爾斯達，(Innsbruck)，紐倫堡 (Nuerenberg)，巴伐勞脫 (Bayreuth)。汽車道在此帶上下，起伏，左右，屈曲，巡繞法朗克瑞士高原和費希得爾山脈 (Fichtelgebirge) 山的大森林。再過法朗克森林，遂下降達吐林根森林 (Thuringer Wald) 已到德國中部平原。後來由萊伯齊而歸還柏林。

巡遊就此告終，由汽車道遊覽德國，為時既短而所見實不勝細述，至於如何的愉快，非實地經歷過者難以道其底細。

七 中途的停車場所

在斯都得下得到烏爾姆 (Ulm) 一段的汽車道，從特拉根石壁緩緩而上息瓦奔阿爾伯 (Schwaebische Alb) 石巖。穿過隧道，飛過棧道，再過富於野趣的山谷，直上頂點。此

處每當晴和的星期，就現種種奇特的活劇：居在鄰近城市的人士，北自斯都得卡得市，南自烏爾姆市，只要能够。設法獲得一輛能自動的機車，莫不扶老攜幼，舉家踏上了征途而向此帶集中。山上特為遊人設備的停車場中，充塞了各色交通工具，許多人靠著廣大橋欄，或爬上了瞭望台，有得徜徉在山谷坡下，唱歌，野餐，照相，……簡單的說來，他們利用汽車道，專為他們自己，他們個人，又好像專為他們獨自預備的星期遊息之所。他們在這地方，除出享受人生快樂之外，再無其他有別世界的目的。

此外如萊伯齊至巴埃勞特的汽車道有一段地方在赫姆斯道夫 (Hermstorf) 和德里沛底斯 (Trieths) 之間每當早春，初夏，秋令時節亦有同樣的情景。當此段工程落成未久，正在從事和其他各路相銜接，以開放附近名勝之時，各地人民早已聞風翕集。每當暇日良辰，大有山陰道上應接不暇之慨。法朗克瑞士，(Frankische Schweiz) 赫森山地區，(Hessisches Bergland) 如畫圖的霧伯河谷 (Wappertal)。北德的平野，吐林根邦各河的流程，五色繽紛的撒克遜，就中尤以巴威邦的高原，亦有同樣的各種活劇。熙熙攘攘的遊客，為欲吸收新鮮空氣，享受紫外光線，就以汽車道當做遊覽目標和休養所。

在一可眺望的高地，在林木帶有綠蔭或有籬笆的小徑，都會吸引遊人的足跡，所以汽車道的工程師早把此帶劃為沿途停車地。上有樹蔭，下有桌椅，連盛紙屑的宇紙箱，亦都俱備

。此是大自然和公路管理局合辦的旅舍，既不收取費用又復異常親切，無論來了多少汽車，總有適當的地方可以停車，總有綠蔭為那些飽熱的機器設法乘涼。這裏有偉大而雄壯的橋樑建築。汽車從遠遠而來，遠遠已可望見。凡可以眺望城市的地方，必設備有一個幽靜的停車場，以供人們的欣賞和休息。

凡地位適中遊人衆多地方，必設有汽車道遊息館，遊客或者駐足數小時，或留住數日乃至留連數星期。天生風景的幽美，人為設備的周全，和旅舍建築的理想，三者相合，使汽車道聲名洋溢，各國莫不願為借鏡。現在當局又擬於汽車道聚蓄地點，和遠道中心地段，興建旅舍，內中大都業已完成或尚在建築工程中。對於週末的遊客和長途的旅人，無不為之預備種種的設備：如食堂，咖啡館，客寓，旅館，又如盥洗所，停車場，加油站，完全近代設備的修理廠，無不應有盡有。每一所新式的旅舍，甚至於每一個停車場都會引誘遊客到汽車道上，并轉而至於做他們的顧客。他們把汽車道旁偉大而美麗的風景，給大眾欣賞，給大眾流連。

德國山區的森林區域，德國中古的如畫圖的城市，玲瓏可愛的鄉村田莊和巍然高聳的古代塔壘，賴汽車道的媒介，從此近在咫尺，指顧可達了。所以休養身心和欣賞名勝，已不復為大假期所保留的專利權，已成為任何暇日可達的願望了。

八 皓白的馳道

廣大的森林，被淺深機和鐵籠的銳利開掘，但是有汽車道來給予填就。二條平行的皓白馳道，中間夾以花草奪目的修飾，各處都是矮小的叢草和新栽的樹木；用皓白的橋樑或橫在公路上面，或伏在公路下面，給分開的地域互相連接，引導乘汽車的遊客，去到遠處的停車場路徑，到達風景宜人的綠蔭深處。又用曲折的引路，給從旁或從後而來的乘客，可以源源湧進車道而不致與在道上馳騁的車輛發生妨礙。大家魚貫的依着地形，一沉一浮，使白晳的車道，益形熱鬧——所有汽車道上情形，均彷彿如此。

不問汽車道是筆直的向北德平原如電一般的馳去，或則是反覆曲折，飄蕩於德國中部山嶺，或則是沿着波羅的海沿岸而旋迴，或則是循風景宜人的河谷，挾住湍急的溪流，過了一村又一村的馳去。汽車道終是飄着二條皓素，空氣揚揚的在風景和鄉村的綠色，白色，藍色，紅色裏面穿過，使近者遠者，均得其格外的和諧。車道右側有深藍的里程碑和路標，只見飛似的向後拋去。忽然發見了前面地名牌，這些古來響亮的名字，早已見於文字，聞於人口，現在居然在馳道旁邊看到他巨大的名片，無異此時遞來一張請柬，勸迎遊客去光顧，去

作片刻的逗留。

森林中的動物亦在路旁另用一種致意方式，來引起駕駛人的同情心。牠們的語調是「向前八百公尺，有獸羣的通路，當心衝撞！」（按鹿兔等野獸每喜在夜間徘徊公路，若遇到探照燈的圓錐形光圈中，即盲目而不能動彈，往往會遭車輪壓死。此對行車亦屬危險。故當局特擇獸羣常出沒地段前，先樹標記，促駕駛人的注意，此不但為愛護動物計亦為自身安全計。）沿途的加油站，公衆電話，氣象報告牌等並不是汽車道的點綴品，而是重要的補助工作。驗道日復一日的熱鬧，開始他的獨特生活，發揮他的個性。夜間在汽車道上奔馳的汽車，另有一種風味。在天昏地黑中隱隱現出一條指人迷路的白帶，在反射燈發出圓錐光體中，再被黑暗的森林反襯得更加清楚。宛如一條海洋中的長堤，叫人可以大膽的安心邁進。右側的里程碑石如貓眼的閃閃，飛向後去。汽車每馳數分鐘，就可發現地名牌號，使人一見，便知車行地點的所在，便可以計算到達目的地的時間。白晝的車道，既過了燈光照耀的城鎮，復又闖進昏黑的森林。過了一鎮又一鎮，心中益感白色車道的可貴。使我們雖在夜間仍舊能在德國境內，大膽而且安全的飛躍，此又非身歷其境者難以道其萬一。

九 公路的烏瞰

從飛機上向下面望着新汽車道工程地方，只見有二條筆直的白帶平行路在田野上，穿過明顯的旁路或小小的村落，又將森林切開一條細線，再遠望過去，就不能再見。在這種情形之下，汽車道還未成形，尚在開路的挖掘工作中，必須再過幾月，才成高堤，才成平路，最後成爲坦平的汽車道。此時來了工人和機器，他們把輕便軌道安排在田野，隨後那噴出黑煙的機車從森林方面而來，經過這些工作之後，那寬闊的白道顯然在綠草中抬頭，汽車道從此才有了牠的容顏。

這樣道路的面面是流動的白色條帶，用鋼骨和水泥做成的。牠最特異的徵象，是在牠的各項橋樑和偉大的過街橋（Überführungen）。他的性格是奔放，美麗持久。試看古來歷史上，有一個偉大而有勢力的時際，都常反映在道路建造上面。羅馬市的阿比亞街（Via Appia）至今推爲古典的軍用路。拿破崙時代的廣道（Chaussee），一直到現在，依然是筆直的，從這地方的教堂，直通至彼方的教堂。現在德國的汽車道規模的宏遠，和範圍的廣大，爲從來國家所未會有過的路政工作。

這汽車道和百年前德國鐵路一樣，都是從地下湧出來的東西，但是這次的汽車道並沒有五十個小聯邦，可以從中出來阻撓路政的整個計劃。這次全部汽車道網，却在各地方同時開工興築，有可驚奇的平均發展。牠的準確直如一個鐘錶，不差毫分。一切汽車道的顯面是適用而且美觀，和當地風景的趣味，並不是格格不相協調。

我們這裏不去談論那些充分建設的大城市，而來談汽車道。從起點開始一直可以經歷德國的錦繡山河，在各種不同的景象，現出無窮的畫圖，使人見之，真有流連忘返之概。自有這規模宏大的迅速的汽車道後。其他的一切均相形見绌。汽車道的光彩奪目的顯面，最可以表現出時代的性格，彼之建築工程和彼之形態可為德國發展意志的徵象。他的外表和本性，就是毅力，就是富麗。

一〇 飛躍的精神

德國汽車道是汽車發明後最完備的道路工程。所謂汽車主義，自輕暢馳於汽車道上，才算達到目的。近代汽車界的三大要求為流線型和機械化。這一項自經汽車道建築的進步後，才算開始有他本身的意義，和有他實際的前途。關於汽車重要的見地和同時流線型的美觀，

是與汽車道的結構和樣式，無一處不相吻合。近來對於汽車型的改良，重在輕插的線紋和極少的風阻。新式汽車道的形態，在近代造路工程師精密設計之下，亦正適合於高速度的條件。若是說工程建築能以他的合乎實施和組織的完備，與美術上的種種觀點相接近，唯此汽車道可當之而無愧。全部設計的如何偉大，可就單獨一段工程來看，就可見其思想的週詳，結構的宏大。但是工人們的羣力，並沒有一點受到埋沒和束縛，或使他們個性緊縮得失去原型——他們是始終能自由奔放，能勇往的活躍。他們元氣的充沛，是無可遏阻，完全任他們自由的貫注！

這樣充滿着的元氣和這樣活躍的精力，才能合而造成那些雄壯的橋樑，給馳道上的汽車，可以衝鋒似的飛向傾斜的轉角，他們造成沿看山坡一直向上的道路。他們完成加油站有藝術化的屋頂，他們能改進車型，使汽車有新式的冷卻箱（水箱），車窗和機架。他們更無時不隨處着手，使大眾個個成爲迅速的跑車家，能欣賞快樂上所需要的速率。

這樣快速的交通要道，現在不稱牠爲「汽車公路」(Autobahn)，而稱牠爲「汽車道」Autobahn，是極有道理的。這項工程的格式連工程進行的速度，可用二個華麗的字來，給牠代表，這就是「飛躍」(Schwung)二字。新德國剛開始發展的時際，新汽車道的第一次破土禮即已着手。第一批造路工人已配置在偉大的工程上。當大家對此規模宏大的企圖，猶

在懷疑之時，却已有數百公里早在興築中。

至於材料供給的豐富，工人數目的巨大，工作場地的接連，各項機件的繁多，乃至完工地點的日增，和全體人員的奮發有爲，種種都使人驚嘆不已。第一段短短的車道，方才開放交通，即刻就有載貨車和載客車的紛至沓來，宛如潮湧一般。新車道上的忙碌和熱鬧，尚在月月增加。至如有一段公路因修理而封鎖，另一段暫時開放通用，則此時此段的交通密度，遂可增至二倍乃至三倍。自有此汽車道後，嚴寒的冬日，光滑的冰地，無論厚雪，無論濃霧，已不復能爲車行的障礙。所謂機械化者，今已開始從要求到達了實現的當然地步。

德國國民的汽車數字，從一九三三年到一九三八年，增加一倍以上，而且還是日在上昇中。全部汽車道同時就被儘量的澈底利用。各道新設的加油站，宛如雨後春筍的暴長。

一一 途中良伴是輝映的花雲

時在夏日，皓白的驛道曝在烈日之下，兩旁森林幾無樹蔭可見，這時公路邊緣却有無數鮮紅的罌粟花，好似一條沿着車道的鮮紅花邊。唯因其五彩奪目，使人忘却烈日當空有揮汗如雨之苦。馳道若經穿進森林裏面，烈陽既不看見，光綫亦愈進愈暗，一陣潮濕的冷風，不

禁叫人打個寒噤。於是由山下嶺，這裏又可看見五彩的一丈紅聳然兀立於一條白道中間之綠草上。天星和向日葵左右交替。矮小的白楊反映在日光下，益見得閃閃奪目。小而可愛的縱樹。站在森林邊緣，懷着雄心預備日後的出人頭地。日粒草壓着沉重的麥穗，生在車道中間隙地，一到夏秋，向日葵垂着重的頭顱，充滿了許多烏餌。若到汽車道左近的停車場一看，四周似海的花卉，最是陶醉旅客的遊興。

每一種風景，就有一種所屬的鮮美顏色，尤其在巴威和奧地利山嶺地區的牧草場，從早春到晚秋，總有明星樣的草卉成千成萬。車道和風景愈接近，那末五彩奪目的草亦愈顯她的麗綺，她們好像要以花朵來擁抱這偉大工程的车道。但是，這些點綴的花草並不全是野生，是有無數的園丁們，長年的在沿途整理和照料。他們都住在附近，專理路中植物的播種，移植，修剪等工作。遇到花草長得過高，要把路標或里程標石遮沒時，就加以清除，此為公路管理份內之事。

一二 載貨汽車日夜不斷

在麗陽的星期日，或在日暖風和的眼日，在假期，在週末，這汽車道就成為大眾快樂道

透的熱鬧場。着上淺色衣裝的人士，他們到此別無所戀，無非在碧雲美景中欣賞自然，與在停車場旁作熱鬧的野餐而已。但是這些人士並不是汽車道的長年顧客，唯有通年到頭不分晴雨，不分季節的那些開着笨重載貨汽車的人們，在隧道上整年不斷，晝夜不停，時時刻刻的過去。既無所謂疲勞，亦無所謂快樂的交替，祇得順着職務上的義務去駕駛，這就是新時代產生的載貨人。

現在我們知道這平坦的大道原來並不是為我們遊客用，而是為他們駕駛貨車人用的。地面的適於行車，隧道的沒有交叉，可以疾馳，而無衝撞的顧慮，平安的駕駛而不費氣力。凡此種種優點對我們遊客真有些受之有愧，但對於他們却早應有此的必要。四個軸心或六個軸心的長途汽車，是和鐵路與貨船有同樣的需要固定的路基。以前舊式的軌道，舊式的運河，舊的公路，現在對於他們所負的任務是不相稱。他們現在要做經濟界的迅速而妥善的媒介物，因之，汽車道就為長途運貨汽車的公路。——就是德國駕駛長途汽車的人，並不是你我乘汽車馳騁於是汽車道作遊玩的乘客，來担任和證明機械化運動。

駕駛貨車的人不分天氣的好壞，又無晝夜，不管濃霧，冰凍，祇知駕駛車輛是他們的職業。這種職業是偉大的，舒適的，但亦甚危險。汽車道是他們每日必由之道，長途運貨和汽車道，二者並存，不可分離。如此說來，我們亦不敢就說長途貨車的司機，是熱烈贊美這汽

車道的人。他們對於這白晝的車道却不贊一詞。但若奪去了他們每日暢行的大道，他們定會發狂似的跳起來反對。——

一輛載着沉重貨物的汽車從狹窄的公路緩緩向着汽車道方向開去。只見那駕駛人小心翼翼地把他的車子和拖車在兩旁林木和步行道中徐徐行進。到了一個狹小的村莊裏，那邊路既狹窄難行，前面還須穿過一座洞口狹小的公橋，這時車上的速度表從每小時四十公里的速度減到二十公里，再減至十八公里，十六公里，那司機正在運用車上的反射燈，向前探照，燈光一開一閉，閉而又開！強烈照着家屋的白牆，看得路更狹小而更難行，好像已到了路的盡頭。好容易用了氣力當心着衝撞，終至於通過，又見前面有一對光閃閃的雙目，迎面而來，自己馬上把車燈縮小，看不清楚了，還要賽車停住，這時遇見前面閃光，自己就該閉燈，就該減少速度，在普通公路作夜行的車輛，這些事要二次，四次，十次，幾十次的反覆。試看這短短的一條鄉村路上，真把司機和旁坐搭客，連同車子本身和所載的貨物弄苦了害死了。後來經過一二小時的困苦局面，忽在右側現出大塊黃色牌子，上面寫着：距汽車道五百公尺！那坐在駕駛位上的人不由得長透了一口氣，他的同伴在旁邊興奮的左顧右盼，完全在意他們的心願。這時車上的指向針在右側上下擺動，告訴後面車輛，他要向右轉了。司機把排擋退小一格，車子已擁上高處，急把探照燈打開！只見前面已是一條潔白的自由通路。長

夜茫茫，有這數百公里的平坦大道，亦是一個安慰。這時車子暢行無阻，車上速度計亦增高了，「這好了！」駕駛人慢慢的開口說。這句話，就是說：「現在只要不睡着，就可以有辦法了」或「謝謝上帝，現在我可以透一口氣了！」

那輛汽車始終保持着每小時六十公里的速度。馬達發的聲音沉着而勻靜，那白哲平坦的車道好似一條硬帶在車輪下迴捲，車道右側閃閃的路程石標迎面飛來。司機此時靠坐在椅上，伸展四肢，得意揚揚，氣態優逸的對旁坐的人說着：「好了，現在拿枝香煙來吸罷！」

築路工程師手裏拿着地圖，規定汽車道路路線大綱，於是對山嶺，河谷，高聳城市開始奮鬥。德國中部的愛耳茲 (Eifel) 山脈與將來南部汽車道是相平行，這裏有大小河流不下幾十條，俱是狹深的幽谷，還有許多工業區域又擋住汽車道的進路，至於許多高峯中亦祇有極少數可以通過。當初路線決定上，或取或捨會做費考慮。關於實用，美觀，速度，費用等事務在在都有要求。一段工程經過許多星期，才能最後定奪，此中亦祇有路工和築路機器的工作人知道得最清楚。

現在馳騁在這段車道的人，不會感覺當初有何艱難的工程，恐亦不會知道誰做就是德國汽車道的特徵。假使在造橋之先沒有這些顧慮，並沒有這些偉大停車場，那末雖可每小時百公里的飛渡山嶺宛如在平地或在高原一樣，但却不能欣賞河岸森林和山坡的眺望。道

些森林和山坡今落在橋下，自上望去，送入眼底者是整幅雄偉的畫圖，是平素所未見的天然勝景。至再俯視橋下，則在搖曳心中又可見湍急的溪水。兩岸有巨大柱脚，宛如危然聳起的堡壘。看他的深厚，不啻一宅大廈，他的高度，有如一個大教堂。從翠綠的河岸，直穿河谷，高聳至山巔，使來自遠方的車道，得以安然平鋪着水泥鋼骨。於是這道載貨汽車，公共汽車以及種種遊客汽車，既得自由飛越山嶺，又得愉快欣賞風景。

山谷陷落愈深，則棧橋橋柱亦愈巍然高聳，有如從河岸長出大塊懸崖，雖過百年不衰，已成爲當地風景的名所。山谷間的鐵橋，則另有一種風味。遠望似乎鐵架推弱，有不勝重任之慨。但綠蔭環峙，更襯以林木花草，復有栩栩蝶舞，嗡嗡蜂飛，吾人欣賞景物所感，並不因此項工程之夾雜而減色。此樣橋樑的柱脚，好像伸出手臂向青天作擁抱！——汽車道全程所有橋樑的設計，並沒有一處相同。因爲風景的格局，各地有各地的風味，橋樑的形態，亦必與之同趣，方得保持調和。附近所產的崖巖和天然石塊，就用作建造材料。橋樑的風韻，與山谷的格局，山水的形態和車道的線紋，均須整個和諧，在技術上都爲之顧到。德國大河如：易北河，奧得河，萊萊河，威塞河，威拉河，萊因河，納卡河，瑪因河，多懷河，茵河，伊薩河，魯爾河，烏伯河，諸河之上莫不有車道橋樑在上面越過。

至於在息瓦奔阿爾伯和法朗根瑞士尤其在阿爾卑斯山，此爲通奧地利所必由之路，今已

建有極偉大的橋樑和棧橋甚多。從這山到那山，從這高原到那高原，在沒有汽車道方面已有無慮數千的橋樑，替他們連接，替他們結網，若欲等到全德國各地汽車道完全之日，想那時的橋樑數目，當多至一二萬座罷。

一三 國際間的佳評

現今遊過德國的外國人，若問他此行最好的印象在何處？可以料到他十之八九會回答說：「那是要算德國的汽車道了！」這話是有相當的理由，因為德國汽車道自從開放的第一天起，就有來自歐洲乃至歐洲以外的各國專家，報界訪人和旅行家的足跡。外人遊客年年增加，他們對於前進的造路的國家，引起了莫大興趣。所以凡遇德國汽車道大會時期：如二千里完成大會，三千公里，四千里完成大會之時，羅馬，倫敦，巴黎等與德國有同樣的反響。「讓我們也來築這樣公路吧！」這是一個英國新聞上關於德國汽車道記述的標題。「給我們這樣的路」，這是各國人民的要求。他們國內的專家，都會參觀過德國的汽車道，並與自己國內的道路，作過比較。現在各國對於新德國的工程印象，有無限普遍的讚美和同情。

英國交通部長，曾經過多天的遊覽德國汽車道後，回國之際，對倫敦新聞記者說：「我

在德國看見什麼！這次給我的印象太深，我不能盡說！」他作此話，亦有相當理由，因為他遊覽所乘的汽車。在冰天雪地中通過明興至沙爾茲堡一段，即阿爾伯斯山一帶，車輪上並未用走雪鍊條。但每小時速度仍為八十五英里，不但沒有危險，並毫沒有驚心動魄的感覺。這樣事實，若在以前公路上，絕對談不到。所以彼又繼續說：「德國在造路的先進國家中，今已到首屈一指的地步。別國國家今後當好好的注意德國現在的成績和將來的趨勢。」

在英國交通部長遊德的前後，業已有過許多專家和考察團到過德國汽車道。他們不但驚嘆汽車道的優美和安全，並對工程的組織，工作的興奮，完工期限的準確和勇於有為的澎湃氣象，莫不大為欽佩。凡參加工程的人們，好像結有共同團體的信心一樣。

法國某記者寫給他的德國友人信裏說：「我在許多遊歷中常住宿工作場所附近，以便觀察造路工人的工作情形。這些工人的能力，真使我嘆服不止。他們因工作的起勁，工作組織的完密，故用極高度的方法，就可得極高度的成就。現在德國正在竭力從事的工程，欲為近代交通事業貢獻所要求以適應的公路。無論在計劃上和實施上，都有創造性的意義。凡是初到德國遊歷的人，對工作的節奏和組織的精神先要受到大大的感動。這裏人力的完備，須要特別加以承認。」

現在這新式的汽車道已成爲東西南北的媒介物。一般商人從來因爲路途遙遠不能常到德

國中部訪問的人，現在因行程的縮短和方便，均從荷蘭，比利時，法蘭西短時間內可以到達，甚至有了空間，還可作一週末的休養旅行，從邊境踏上汽車道來尋訪德國蘊藏的勝景。由華沙到巴黎間的旅行，自有了汽車道後，業經減少了數倍的旅程。因為由波蘭一闖進德國東境，向西至法境間之科隆和亞亨，業已有了平坦而無交叉的汽車道。在此奔馳，直如在大陸上作飛行一般。奧地利與北歐的連絡，從前困於阿爾伯斯山的阻隔，未免覺得困難。現在汽車道穿越高山，直達北海，從此可以暢行無阻，南北關係，愈加親密。

至於義大利亦得從此輕轆的加入連絡，只要從勃倫納山隘躍下，即遇德國汽車道，經明興而到柏林。南非洲約翰堡的星期泰晤士報會載：「德國不久將成為歐洲汽車交通上的樂園。」比國叢凡爾日報亦載有：「凡欲駕汽車飛馳者，則德國的汽車道，真最爲理想！」最近各國都在要求興築德國式的汽車公路。英，荷，美諸國所計劃的汽車道，幾與德國者不差毫分。例如關於車道與環境的配合，沿路禁止任何廣告牌的設置，車道交叉點的根本免除，路標配置的明晰，加油站和遊息館的安排適當等種種要求，在德國今已成爲無可更易的原則。但是在外人看來，總認爲可驚奇的優點。

一四 工程上的幾種數字

在一個用數目字來說明的時代，吾人對數目字終還有懷疑，因為這些數目字僅不過能够表明外表罷了。在上面所提關於德國汽車道情形尚沒有用數目字來指出，但是寫到後面，緣得用些統計的數目字，補充用文字所記載的不足。從這些統計上可以很明顯的映出，德國土地自一九三三年以來，局部的和全部的到達如何的狀況。不過讀者對於一個數字上要運籌的想着，這裏面有人力的工作和個性的配置，這些統計不過是許多能力的純粹暗號罷了，換一句來說，亦就是整個民族所能實行的純粹數目而已。

先來說公路建築的地段。一九三五年五月十九日，第一段汽車道，即法朗克府——達姆斯太 Frankfort-Darmstadt 一段完全開放交通。不到半年，即在同年九月二十七日，汽車道完成者已達千公里。到一九三八年十二月，已完成三千公里，原來汽車道網計劃數目的一半，已告成功。在一九三九年七月一日，開放的交通線已達三千零七十七公里，這時還有二千零九十五公里在建造中。每一公里的地段，不是僅爲道路的提議，設計和完成路面而已，尚須包括栽植花草建造困難橋樑並在開放的路網內設備無數加油站。所以每一公里的車道是

爲主持工程師會同勞工們，技術員和藝術家，彼此互相理解，彼此協力同心向着同一目標勇往直進的結果。

現在再來說一種數目，這可以反映有力的工作能力在單獨的實況。再拿一九三九年七月一日來說。到這天止，德國汽車道方面已砍去的森林共計有六十三平方公里。所掘起的泥土和整開的堆石共計有三萬萬零二百五十萬平方公尺。把這數目字和人員的配置來比較，在主要的建築時期在汽車道上工作者有十三萬人。內中有約有三萬人留宿在上面所述的工人宿舍中，其餘十萬人都是每天或用公共汽車載往工作地點，或則宿在附近的工人就用腳踏車或步行來往。對於十三萬人每天在汽車道上直接工作，至少尚有同樣數目的人員在供給機器和材料方面工作，所以全部工程至該日止，共有一萬萬三千六百萬三千萬日工之數。從此種數字看來，足見汽車道在工程上留有如何偉大和永久的印象價值。

就汽車道工程所用材料數量來說，亦非常巨大：鐵，石，水泥，爲造路和各種建築工事上首先需要的材料。關於建築工事上亦可提出一點數字。至一九三九年七月一日止，共建成橋樑和通水道五千五百十九座，除此以外尚有一千八百十九座在建造中。這些橋樑和通水道包含許多爲避免步行道，溪溝，鐵道等用之橋樑在內。有數百座橋爲連接普通公路而設，有許多爲最偉大的穿越山嶺的棧橋。

汽車道在設計和興造時期，一般對於此項工程的需要和利用上頗多懷疑，但一等到一部完成而開放後，則見利用者劇增，於是一切悲觀論調風吹雲散。試看在那日，那臨近大城市的汽車道上何等忙碌，往來如織，有幾處會加以統計。若說整段車道上所行之汽車總數，據觀察所得或據周密的估計所得，則在一九三七年汽車道者駛過的里數為七萬萬五千萬公里。到了一九三八年幾增加一倍，為十三萬萬公里。

既然說到數目字，那末亦應提到這鉅大工程的經費。道上面所耗的金錢，並不是不正當。不過這筆鉅款的籌措，倒是嚴重困難問題，很容易遭受難以克服的阻碍。德國何來此鉅款？

在車道工程開始時，先由鐵路方面籌出基本資金五千萬馬克，作為開辦經費。成立德國汽車道公司，歸鐵道局監督，後來財源問題經在汽油售價上略為增加之後完全得到解決。汽油增價對消費者僅不過一時有所感覺，經過若干時便習為慣常，從此德國汽車道遂有固定的經費來源，唯在汽車道的支出方面已增至數萬萬馬克。這項一筆鉅大的款項，並不是僅用在建造一批汽車道和其他附屬工程上面。其實亦是用於恢復德國經濟上的主要原動力。為造汽車路的原故，所以賜給許許多多的工廠得到定貨單，賜給十幾萬的工人，得到工作和飲食。這一筆鉅款就能使德國的機械化運動邁步的前進。德國現今普遍通行的民衆汽車實和汽車道的

建築有密切的關係。惜因一九三九年秋間突然發生戰事，和平時代的道路工作此時受到阻礙，不得不告中斷，這唯有期待戰後再繼續而已。

一五 今後汽車道上的欣賞

德國經汽車道的成立後，版圖好像有時反而縮小，有時却反而擴大的景象。說牠縮小者因為在汽車道上飛馳來往，江山城鎮宛如一幕影戲般的逝去。從前自城市到鄉村，國道蜿蜒不盡，覺得國土之廣，而今則大段國土竟可於極短時間內飛馳而盡。要說德國因之擴大者，因為許多地方和許多風景，因汽車道而為大衆旅客開放，使人遊不勝遊，看不勝看。遊人的目光和經歷，在新的面目和關係上起了變換，唯在此車道不必盡如一般跑車家，用最高速度，電馳而過，致全程毫無所見，但若用普通速度，則神情安逸，足可欣賞四周山水，並增遊覽興味。此誠為從來所求而不得的地方。

若是第一次遊覽汽車道，有特別的感受，我們如從普通公路經過灣繞而踏進白哲的汽車道，即刻感到什麼叫做平坦大道。汽車進行甚為輕鬆，好像走在軌道上面。此時試向兩旁探望，知道和坐火車情景截然不同。從火車窗外望去，僅見風景的一小段，其餘的儘可有時一

警，顧左而不能顧右，此為憾事。若在汽車道坐汽車遊，就完全別有風味。此時眼簾所得的乃是整幅環境。只要車行不過於太快，足可飽覽山水，有無窮的愉快。

汽車道用他飄逸而潔白的路線，闖進了德國天然的景色和人民的生活環境，自有一種足以代表工業時代的特殊風味。牠本身擺佈在人民散居的森林，田野，草原之中，但並不就此而奪去該地原來調和的色彩和風趣。現在的牠正和城市，鄉村，風景，河流，鐵路，共同成為文化風景的組織分子。牠又常常故意離去人煙而獨行於曠野，因之較其餘的一切尤適合於自然風景。不過牠在自然環境中，亦不是一種獨特異趣的工程，牠是藉美術家之手已配合於自然風景之中。山谷棧道即以當地出產之岩石用作橋基，如此所成工事，決無與當地風景有格格不入之感。就汽車道這樣的迎合自然看來，可知牠亦是形成風景的原素。在此交通問題困難的時代，竟然產生新型而純粹的風土道德。這裏頗可以看出德國不但事事的好為別出心裁，並又事事的在竭力保持他固有的歷史和地理。

妨礙視線的房屋，街樹，電線木，廣告牌等常為普通公路兩旁的點綴品。但是汽車道絕對不同凡響，由此展望，正所謂一覽無餘，成為一幅完全無缺的畫圖。從前在普通公路上駕車的人，一半的注意力當分散在狹窄而多轉角和避讓來車上面；現在却可自由自在的欣賞巡覽，並可以發見前人所未見的別開生面的畫面，這些都是汽車道所賜給的特點。

汽車道上作如何的旅行方法，對於所見亦大有關係。若是遇到一切山坡，欲以高速度衝上，若是對那息瓦奔阿爾伯的巍然高山和法郎根森林一帶崗槽起伏，抱有欣賞跑車運動的興趣。那末整個旅程好像並無所見的盲人一樣，那些雄心勃勃要用他們輕捷而力強的流線型跑車，在跑道上一天奔跑千里路程的人，除出注意分道，警示牌，路標，加油站，馬達機器聲和速度錶以外，殆再無別的眼光去注意附近送到眼前的風景。我們在汽車道上駕車所感得的新奇積面，要有另一種駛車法和觀察法。有了一度的經歷，更可以增加汽車旅行的興趣，對於熟識德國的人們，若再經遊覽一番汽車道，當可再展開新的眼界。

一六 慶祝和策勵

一九三八年十二月十四日，德國汽車道絡續開放交通者適到三千里，遂於此日舉行三千公里落成紀念大會。當晚在柏林國民大戲院，招待來自全國各地的造路工人代表三千人。逾三千代表都是每天手握鋤頭和鐵鍬在造路方面担任污穢而困難的重大工作的人。今為德國元首希特勒的上賓。希特勒當初原為建築工人。各處造路工程地方他常往來巡視，每次必與工人共處數小時，作為慰勞與鼓勵，使工人對新德國的顏面獲得更深刻的印象。這晚希特勒

演說中會稱：德國民族在偉大的汽車道工程方面，產生了完全新型的團結精神和勞動觀念，是一個真實的社會主義。——這不是從理論上思索出來而是從日常工作中自己產生的社會主義。因為有這樣真實的社會主義，遂引起民衆汽車的思想。

有許多在這晚參加國民大戲院慶祝會的工人中，當然亦有在積蓄金錢，預備購置民衆汽車的，他們日後總有一天利用這汽車道。所以亦可說，這偉大的工程建築，是爲這些眯着手足，流着苦汗的工人們而設的。他們的辛勞已在這晚的懣勞會上消失。希特勒在他演說終了時，曾將此要點總結闡明，並代表民衆向汽車道工人致謝詞：「我把諸君當作爲德國担負最艱難工作的民族團體的一部分，當作諸君十餘萬工友的代表，我邀請諸君到柏林來，是要親自向諸君及不能來參加的工友們，致我衷心的感謝。我感謝你們的工作，我尤感謝你們這樣忠實的爲自身偉大民族團體的服務。」