

曹磊 主编
社会科学文献出版社

Republic of Drivers: A Cultural
History of Automobility in America

Cotten Seiler



汽车化时代

[美] 科滕·塞勒 著

边卫花 王冬 朱丹 译 李敏 陈蓓尔 校

河北出版传媒集团

河北教育出版社

Civilization

社会文明与理性译丛

唐磊 主编

汽车化时代

[美] 科滕·塞勒 著

边卫花 王冬 朱丹 译 李敏 陈蓓尔 校

河北出版传媒集团

河北教育出版社

图书在版编目(CIP)数据

汽车化时代 / (美) 塞勒著; 边卫花, 王冬, 朱丹
译. — 石家庄: 河北教育出版社, 2016.1

(社会文明与理性译丛)

ISBN 978-7-5545-2012-3

I. ①汽… II. ①塞… ②边… ③王… ④朱… III.
①汽车-文化-研究-美国 IV. ①U46-05

中国版本图书馆CIP数据核字(2015)第287175号

Republic of Drivers: A Cultural History of Automobility in America by Cotten Seiler

Copyright © 2008 by The University of Chicago

This edition arranged with The University of Chicago Press through Big Apple Agency,
Inc., Labuan, Malaysia.

Simplified Chinese translation copyright ©2016 by Hebei Education Press

All rights reserved.

冀图登字: 03-2014-113

丛 书 名 社会文明与理性译丛

丛书主编 唐 磊

书 名 汽车化时代

作 者 [美] 科滕·塞勒

译 者 边卫花 王 冬 朱 丹

校 者 李 敏 陈蓓尔

责任编辑 王艳荣

装帧设计 郝 旭

出版发行 河北出版传媒集团

河北教育出版社 <http://www.hbep.com>

(石家庄市联盟路705号, 050061)

印 制 山东临沂新华印刷物流集团有限责任公司

开 本 889mm×1194mm 1/32

印 张 8.75

字 数 195千字

版 次 2016年3月第1版

印 次 2016年3月第1次印刷

书 号 ISBN 978-7-5545-2012-3

定 价 24.80元

版权所有, 翻印必究

献给哈丽雅特·塞勒与约翰·塞勒

致 谢

在一次采访中谈到长篇小说的创作逻辑时，E·L·多克特罗（E. L. Doctorow）用到一个“开车穿行乡间夜路”的比拟：“你的前照灯照不了多远，却能助你到达目的地。”写到书的结尾，我越发地喜欢这个比拟了。然而仅有前照灯是不够的，没有那些一路相伴并见证了我人生的每一段经历的向导们，我也无法完成这本书。

我首先感谢我的母亲哈丽雅特·塞勒（Harriette Seiler）、父亲约翰·塞勒（John Seiler），是他们给了我源源不断的支持和伴随一生的爱。我也不会忘记外祖母加布里埃尔·奈（Gabrielle Nye）、祖母伊丽莎白·塞勒（Elizabeth Seiler）给予我的宽容、宠爱和带给我的欢乐。还有我的哥哥凯西（Casey）、嫂子蕾切尔（Rachael）、妹妹玛格丽特（Margaret）、妹夫丹·恩格勒（Dan Engler），虽然我很少言及对他们的敬爱，但希望他们知晓，我的人生有了他们而变得多么充实，他们对我是多么重要！八岁的本·塞勒（Ben Seiler），我最爱的小侄子，他一直想把我带到他们学校的篮球场上跟我比试球技，我在这里向读者保证，至少一年之

2 汽车化时代

内，他还超不过我。

在堪萨斯大学，巴里·山克（Barry Shank）与鲍勃·安东尼奥（Bob Antonio）是学者和教师的榜样。他们聪明又不失同情心，严谨认真而又不乏幽默感。诺姆·叶特曼（Norm Yetman）的善良与智慧，为我学习如何主持学术工作、从事学术研究树立了榜样。在迪金森学院，莎伦·奥布莱恩（Sharon O'Brien）、劳娜·麦姆莎穆尔（Lonna Malmshiemer）和艾米·法雷尔（Amy Farrell）热情地欢迎我加入美国研究系，他们的聪明才智和予以学生的情谊与帮助，让我工作起来感觉十分愉快。还有我的同事们，维多利亚·萨姆斯（Victoria Sams）、艾德里安·苏（Adrienne Su）、詹·布莱斯（Jen Blyth）、马克·玛司特朗基罗（Marc Mastrangelo）、克里斯·弗朗塞斯（Chris Francese）、梅琳达·施里特（Melinda Schlitt）、波林·卡伦（Pauline Cullen）、大卫·赫尔南德斯（David Hernandez）、卡尔·奎尔斯（Karl Qualls）、科尔斯顿·加斯（Kristen Guss）、杰里·非劳基恩（Jerry Philogene）、阿什利·芬雷（Ashley Finley）、诺姆·琼斯（Norm Jones）以及埃布鲁·孔加尔（Ebru Kongar），他们与我患难与共，悲喜相同。

这个项目的早期研究经费来源于堪萨斯大学的艾森豪威尔国际事务研究院和研究生院提供的奖学金。之后，迪金森学院的研究与发展委员会资助我完成了档案研究和写作。2007年春季，在完成手稿时，我获得了香港大学的富布莱特奖学金。这使我关注到中国汽车业的快速发展，从而能从更为客观的角度来观察美国的汽车化。还有芝加哥大学出版社的道格·米切尔（Doug Mitchell），他

像一个高妙的爵士鼓手那样，为这项研究增添了神韵和深度；我的文稿编辑迈克尔·考普路（Michael Koplow）则不遗余力地为我这个初出茅庐的作家提供帮助。

《汽车化时代》得以完成，还有赖于这些人：麦克·埃利奥特（Mike Elliott）和阿娜·楚凯尔（Ana Chucair）、斯高特·戴维斯（Scott Davis）和克里斯塔娜·汉尼（Krista Hanni）、杰夫·约翰逊（Jeff Johnson）、蒂姆（Tim）和安琪拉·维尔士（Angela Welsh）、迪尔提·比尔德·布朗（Dirty Bird Brown）、戴夫（Dave）和贝基·里奇森（Becky Richeson）、麦克·艾斯拉（Mike Ezra）、杰米·史密斯（Jemie Smith）和玛利亚·布莱克布尔恩（Maria Blackburn）、珍妮特·露丝（Jenet Rose）、刘易斯·塞勒（Lewis Seiler）、那塔列·戴克斯特拉（Natalie Dykstra）、伊丽莎白·杜非（Elizabeth Duffy）、布兰登·布尔科（Brandon Burke）、阿伦·凯切尔（Aron Ketchell）和马尔西亚·费舍尔（Marcia Fisher）、盖伊·史蒂文斯（Guy Stevens）、迈克尔·沃纳（Michael Warner）、T.R.约翰逊（T.R.Johnson）、安娜·内尔（Anna Neill）、贝奇（Betsy）和约翰·麦克唐纳（John McDonald）、乔安·布鲁斯（Jo-Anne Brucez）和弗兰克·斯奈尔格鲁夫（Frank Snelgrove）、史蒂夫·欧文（Steph Owen）、大卫·克劳斯（David Krause）、麦克·芒第（Mike Monti）和安·鲍德温（Anne Baldwin）、艾德·斯奈德拉（Ed Snajdr）和邵娜·特琳奇（Shonna Trinch）、爱伦·法里斯（Ellen Faris）、乔安·布朗（Jo Anne Brown）、罗伯特·佛地卡（Robert Vodicka）、卡特琳·西格尔（Catherine Siegel）、莱恩·约翰逊（Ryan

4 汽车化时代

Johnson) 和安·迪恩 (Anne Dean)、詹·恩门耐格尔 (Jan Emmenegger), 以及我在迪金森学院、堪萨斯大学和香港大学的学生。

最后, 借用诗人沃尔特·惠特曼 (Walt Whitman) 在《大路之歌》 (*Song of the Open Road*) 中对他不断增加的同伴所问的话, 在这里, 我向我所有的家人和朋友发出邀请: “你们愿意与我同行吗? 我们会彼此相依, 直至生命的尽头吗?”

目 录

- 引 言 汽车化与美国人的主体性 / 1
- 第一章 个人主义、泰勒化与国家主体精神的
危机 / 21
- 第二章 工人的补偿，妇女的解放：汽车化的
兴起（1895—1929） / 45
- 第三章 构建自主性主体：汽车化与冷战 / 85
- 第四章 非裔美国人的汽车化和20世纪中叶的
自由主义 / 133
- 第五章 “如何重塑司机的身份？”
——汽车化和自由主体 / 165
- 结 语 汽车化的前景 / 191
- 注 释 / 195

引言 汽车化与美国人的主体性

我踏上你的路，环顾四处，断定你不会满足于眼前之物。

继续吧，眼前那许多未知，还掩着帘幕。

——沃尔特·惠特曼^[1]

19 56年，美国州际高速公路批准修建。几乎从那一刻开始，历史学家、社会学家、地理学家、政治学家、城市规划专家、记者、文化批评家以及艺术家等各路人马就在反复思索，汽车和高速公路会对交通、工作方式、环境、社会习俗以及流行文化带来哪些深远影响。他们或写就严肃认真的论文，或用轻松的作品来表达他们的愤怒、伤感、赞同和喜悦。然而，几乎所有人都认为，州际高速公路系统带来了一个划时代的转折。正如历史学家汤姆·路易斯（Tom Lewis）在《分车道的高速公路》（*Divided Highways*）一书的序言中写的那样：“这是一件关乎命运的事，我们的高速公路已经或好或坏地改变了我们的生活。”^[2]

在这一常见的问题上，学者们却持不同观点。他们纷纷提出证据，以期证明高速公路建设或破坏了国体、服务，或奴役了人民。在急剧变化的高速公路时代，作者们试图证明随之而来的进

2 汽车化时代

步、个体自由或是环境和社会的毁灭、国民纯洁性的丧失。他们或含蓄或直白地借用了美国例外论的思维方式：他们声称，美国的州际高速公路系统建立或消亡了一个独一无二的英雄的国家，美国要么会成为人间王国，要么会变成凋敝的伊甸园。^[3]

而我要探讨的却并非以上这些问题。读者们或许期待看到的是旅行记录、辩论文章、高速公路设计的技术史抑或爱情与汽车的轻松故事，看到本书，您可能会感到失望了。本书探讨的核心问题集中于文化、哲学和政治层面，而非限于汽车、技术甚至心理学等领域。考察的目标乃是20世纪由驾车带来的影响，以及在自由主义和资本主义政权更迭下上述影响被工具化的过程。

驾车与美国人的感觉、思维和行为有何关联？有论著认为它们之间没有什么关系，而本书则看到了这中间的关联。例如，本书认为，州际高速公路系统只是在有着几十年历史的汽车化上倾注了更多的资源。换句话说，本书认为州际高速公路和汽车化是代表“现代”和“自由”的高度分工观念的产物。接着，本书将论述这种观念是如何、因何而占据主流的，以及汽车化在体现和支撑这一观念的过程中所扮演的角色。

本书考察的时间范围看似是随意挑选的，然而确实有一些令人信服的证据支持我将汽车化的鼎盛时期定位在1895到1961年。最初（带有以水蒸气、氢气、煤或者汽油为燃料的内燃引擎）的自动机车兴起于18世纪晚期的欧洲。是谁于何时发明了第一辆汽车？这个问题的答案取决于到底什么才能被称为“汽车”。除此之外还有国别因素。比如，法国人认为1769年工程师约瑟夫·居纽（Joseph Cugnot）设计制造的蒸汽机车或者发明家戴波梯维尔

(Edouard Delamare-Deboutville) 于1883年制造的四冲程引擎机车是第一辆汽车；美国人则可能会引述奥利弗·伊凡 (Oliver Evan) 1789年申请的蒸汽机车专利而将他作为汽车发明者；而大多数机车历史学家则认为德国工程师卡尔·本茨 (Karl Benz) 1885年制造的非马拉的四轮车是现代汽车的雏形。美国的“汽车时代”肇始于1895年，这一年，美国首家汽车制造企业杜里埃汽车公司 (Duryea Motor Company) 成立；500多份与汽车相关的专利申请被提交到了美国专利办公室，乔治·赛尔登最终获得了“马路引擎”的发明专利；第一届汽车比赛在芝加哥举行 (弗兰克·杜里埃夺冠)；商业杂志《自动化时代》 (*Horseless Age*) 和《机车》 (*Motocycle*) 开始发行；名词“automobile” (从法语引进) 被引入美国英语。^[4]1961年，促成美国高速公路系统建设的艾森豪威尔政府结束任期，全国上下开始关注“汽车化” (1961年重新被使用的一个词) 系统对文化、经济、政治以及环境的影响。1895年到1961年期间，伴随着美国在全球的军事、政治、经济和文化影响力逐渐上升，汽车化成了美国公共政策和城市空间的影响因素、社会与经济关系的象征、公民的熔炉。

本研究着重考察上述时期的两个时段。1895年到20世纪20年代是汽车化的早期阶段。期间，汽车的影响逐渐深植于美国的政治制度、经济、城市景观、文化生活之中。20世纪20年代到50年代，汽车化高度现代化，政治、社会、经济各界都把关注焦点集中在了高速公路上；随着开车范围的延伸，人口居住的范围也在扩大。在这两个阶段，汽车销量和基础设施建设量都在攀升；同时，也出现了由个人主义思潮引发的危机。为了弄清汽车化扩张的原

因，本研究考察了这两个时期中这几个问题的形成：白人男性的优越感、社会科学中的自我理论、工业管理理论、流行文化、文化史和思想史以及文学成就。我认为，在这两个时期，自由资本主义者的“自我”理论受到挑战，而汽车化则及时地为这种理论注入了新的形式，维护了现有政治的格局。

这里还要重点阐述“主体性（subjectivity）”的含义。简单说来，它是指开车人群的存在方式及其对世界的认知方式。^[5]这一术语来自于后结构主义学者的观点：语言和其他文化表达是个人身份（identity）的来源和加工车床。这一观点不止局限于学术层面，也同样适用于政治和伦理道德领域。“主体性”一词揭露并挑战了个体构建的意识形态性（ideological nature）。“个人”，自成一格、独立自主、无关历史、超越语言，拥有理性和自然权利，忠于自我，来源于16世纪和17世纪的宗教和政治剧变中，为18世纪、19世纪自由和资产阶级革命提供了理论依据。

在这些革命完成后的政权统治下，作为社会基本构成单元的个人要求继续推行强权政治、推广法律、经济理论和实践，以及常识的世界观。至少从19世纪早期就开始在美国盛行的个人主义意识形态为当时的社会、经济和政治秩序的合法化提供了理论依据——即现有秩序是所有自由个体在协调各种建议和意见后的一致选择。^[6]为了描述这一意识形态的历史，历史学家们引用了主体性理论，将有关历史人物分为若干组，从历史和文化角度考察了这一意识形态的释义和形成动因。根据个人主义理论，个体由个体产生；而主体（subject），则产生于话语实践中，并作用于无可避免地不断转变的特定历史框架内。^[7]

主体性由社会决定。语言在人们的交流和活动中不可或缺，我们用语言标识自己，先将自己归为不同的群体类别——女人、拉丁人、消费者、中产阶级、美国人，然后依照这些主体性说话行事。然而，主体性理论的核心，排斥“个体”的超历史性，却不排斥作为“个体”核心特点的洞察能力、交流能力及其他动因（agency）。区别就在于主体性理论强调：正是我们的主体加工才使我们具备了动因。^[8]

这种理论观点对我们考察美国人最平常的驾车行为具有启示意义。更准确地说，本书分析驾车行为以及与之相关的所有其他因素。这些因素不仅提供了驾车所需的必要条件，而且使得驾车在日常生活中具备了实用、有趣、功能强大、有益健康、必不可少等等优点。综合起来，我们称之为汽车化。至少有一种词源解释证明，这一术语起源于1903年，而此后它却被排除在了常用词范围之外。^[9]1961年，历史学家约翰·伯汉姆（John Burnham）说过，20世纪20年代实行的汽油税“证明美国人愿意为汽车化的无限扩张买单”。^[10]在这个意义的基础上，汽车化一词概括了一种个人化的驾驶现象，这种现象依赖于19世纪末以来机动车在消费者中的普及，而当时，机车还需要与火车、马车等运输方式竞争。伯汉姆的观点暗示了人们对待汽车化的一种态度，即个人驾驶是一种权利。持同样观点的还有历史学家马克·露丝（Mark Rose），她认为“大多数人确信，机动车辆和高速公路因其自身特点而能造福于人民”。^[11]

以上关于汽车化的观点包含两个要点：第一，它是一种交通方式；第二，人们对它的态度。在此基础上，我想拓展一下汽车

化的定义。历史学家詹姆斯·佛林克（James Flink）指出，汽车化是“一个囊括了汽车、汽车工业、高速公路以及美国人因而产生的感受的综合体”。^[12]我们稍后再讨论佛林克提到的“美国人”的含义。他的这一定义显然比单纯包含汽车和道路的定义丰富得多，与汽车相关的品牌、机构、物品、行为以及感受等都被包含了进去。社会学家约翰·厄里（John Urry）就认为，在全世界范围内普及开来的“汽车化是一个自组（self-organizing）的、自生（autopoietic）的非线性系统，它包含汽车、司机、道路、石油供应和新物品、技术和品牌”；文学学者西德尼·史密斯（Sidonie Smith）则把它归纳为“包含人、机器、空间、城市地理以及文化的综合体，且在工业化和后工业化社会里越来越依赖于汽油引擎进行运输”；社会学家约尔格·贝克曼（Jörg Beckmann）认为这是“一种社会文化现象”和“移动范式（mobility paradigm）”。^[13]环境专家苏迪尔·切拉·拉杨（Sudhir Chella Rajan）则做出更加深刻的解读：汽车化“是一个庞大的社会机体（social institution）……与其把它看作个人特定行为模式组成的抽象组合，不如说它是一套担负特定历史责任的社会企业组织，而这里的历史责任就是维护与之相关的制度和意识形态。汽车化是社会元素和空间元素的有机组织”。^[14]

通过综述汽车化的历史及其错综复杂的构成要素，我建议使用米歇尔·福柯（Michel Foucault）所说的“dispositif”一词来理解汽车化。“Dispositif”的英译词有“formation”（构成）、“grid of intelligibility”（可理解性的框架）以及我将使用的“apparatus”（机制）等，这些词与原词相比意义有所弱化。福柯

用这个词来意指一种交织缠绕、线索复杂的组合体，一种结合了语言的文本性与行为的物质性的机制；它不仅包含语言和行为，还包括二者所产生的复杂效应。福柯进一步解释道：

首先，它是一个成分复杂的组合体，包括语言、制度、建筑样式、规定、法律、政策、科学理论和哲学、道德、慈善观念等——简言之，其构成要素之多，不可一一列举。而这个机制本身就是这些要素之间的关系所构成的一个系统。其次，它也指这些复杂要素之间关系的性质……再次，它是一种形成在特定历史时期以应对紧急需要的机制。因此，这种机制具备一种显著的战略性功能。^[15]

汽车化不仅仅是一系列针对汽车与公路的政策或者态度，它更是一个融合了商品、知识媒介、法律、技术、制度、环境、金融、情感、知觉方式等要素的多线交织的组合体。^[16]它是一种积极、消极意义并存的运输方式：以规范、合法的形式促进了运输，却也排斥了人力运输；建立并限定了一系列媒介机构、社会关系、政治模式、自我认知、渴望欲求。正如哲学家吉奥乔·阿甘本（Giorgio Agamben）在解释福柯的术语时所断言的那样：社会机制（social apparatuses）“总有一个主观化的过程，并在这个过程中产生它们自己的主体”。^[17]此外，如下文所说，汽车化兴起于美国自由资本主义向垄断资本主义过渡而产生危机之时，它也是该时期应对危机的产物。

我们能否为汽车化这一社会机制产生的主体性命名？根据我