

德國汽車道

概觀



寶燕山編譯

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

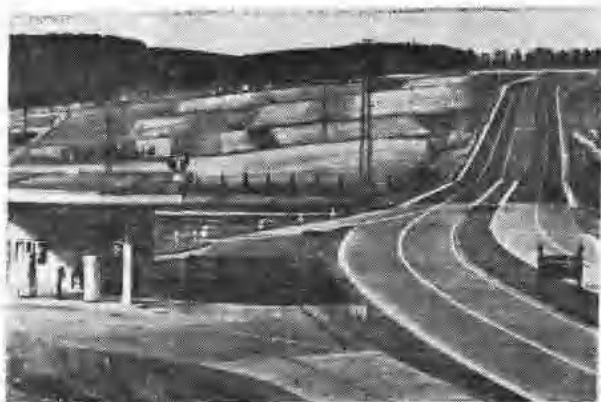
- 一一 途中良伴是輝映的花雪……………三五
- 一二、載貨汽車日夜不斷……………三六
- 一三、國際間的佳評……………四一
- 一四、工程上的幾種數字……………四四
- 一五、今後汽車上的欣賞……………四七
- 一六、慶祝和策勵……………四九

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。

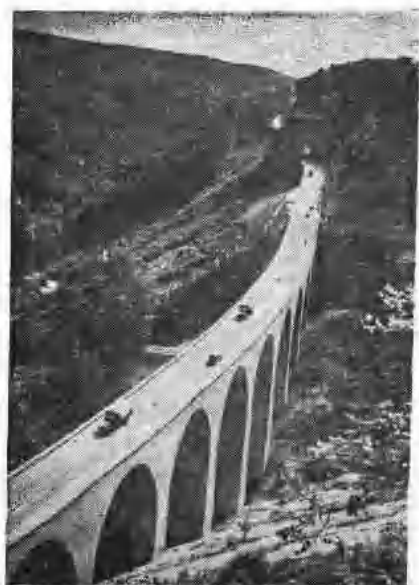


Kassel 附近之汽車道。圖上顯示如何駛入馳道法，依規則在左面祇可由右側進入馳道，若欲循右面馳道而去者，須另繞引道走去，此處不得直接由左轉入。

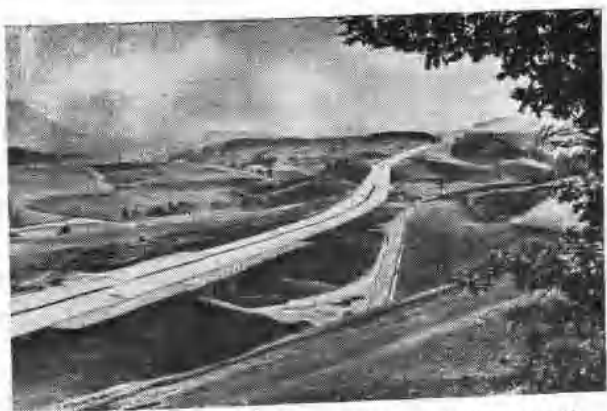


在撒克遜地方的汽車道，照片右側車道旁突出處，插一P字小牌，係為中途停車之用。

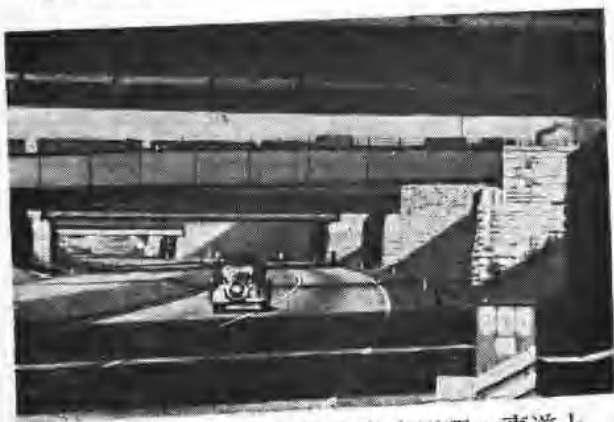
翻山越嶺如履平地



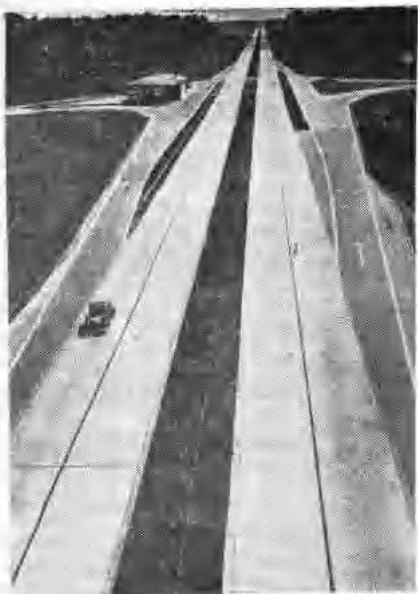
Schwaebische Alb 羣山中之汽車道，此處有山洞有棧道，工程甚為浩大。此照片上可見偉大的棧橋，專為來車之單行路線，去路在另一方



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。



上圖係萊因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。圖爲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三四馬力的汽油內燃機，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。這裏的道路既極盤曲折的能事，並且還有鷄鴨羣常常躑躅街頭，都叫司機人心胆俱寒。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，尚多百般的痛惡和譏刺。

汽車事業的掘起，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，危險既大，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