

目 录

夜间住所和有组织的野营设施	1
帐篷和拖车营地	5
小木屋	17
小旅馆、客栈及饭店	57
社区建筑	75
盥洗室和洗衣房	83
野营灶	91
家具和室内陈设品	99
营地布局	109
营地管理与基础服务设施	121
营地游憩与文化设施	143
营地烹饪与就餐设施	161
营地住宿设施	173

夜间住所和有组织的野营设施

在对这类设施的构筑物加以详尽讨论之前，我们需要对“公园中的夜间住所和有组织野营地”这样的命名法进行检验——事实上，作为一种团体活动设施的“有组织野营地”，可能更需要进一步解释。也许，我们应首先对文中用到的“夜间使用”和“有组织野营”这两个术语加以区分。

公园中的夜间设施包括从帐篷到旅馆的这类建筑物，可供一个人或一个家庭，或者供若干人或若干家庭，或者是两者的组合群体使用，建筑物中可能会有寝具，游客可使用一个或多个夜晚。有组织野营地所使用的设施包括帐篷或小木屋，游客个人或家庭可从公园处领取寝具，其主要区别在于它们的团体租用期限通常在一周以上，并由一些特殊机构如教育机构、福利机构等主办和管理。这些主办机构会整日整夜以各种方式组织公园内的集体游憩活动，这不同于以自由身份租用为特征的其它夜间住所。如果这种表达仍不够充分，那么，关于单个构筑设施的讨论也许能够更加清楚地阐述其间差异。

在多种公园留宿方式中，最简单的方式即是帐篷宿营，其实践时间很长，甚至在被正式作为公园留宿设施之前，就可能已经拥入大多数公园地区。也许正因如此，帐篷、晒衣绳、装饰奇异或未经装饰的野营车以及所有那些适合使用于风景优美地区的物品，几乎都未曾被质询过其正确性。帐篷野营者似乎在试图颠倒对土地的支配权。他们坚持调整自己的领地，并在行为上超越公共利益权限，表现为近于粗暴的个人主义特权。

接下来谈谈挂车营地，这种设施的开发相对较晚，也许会更易于管理，但它同样更加需要舒适、便利的空间和设施。如何在天然公园中设计挂车营地专用设施，现在是一个非常活跃的话题。目前，在社会上还流传着

关于未来挂车营地设施的各种预言。有人认为它只是一时尚尚（就像从前人们对汽车的看法），很快就会被淘汰；但也有一位著名统计学家声称，在20年后，将有半数美国人都会居住在拖车之中。针对后一种预言，有人会考虑到那样就无法提供给小孩以学校教育。不过，未来的典型美国家庭显然只由一个男人、一个女人和一部拖车构成——到那时，什么小孩、学校、学校教育，可能都已过时。如果人口出生率不断下降而挂车住所不断增多，未来的人口数量和拖车房屋数量极有可能达到1956年人口的一半。

各地都有充分证据表明，拖车的普及率正在不断增长。现在，公园所面临的问题就是：究竟是应该禁止挂车房屋的普及，还是对它们加以安排，尽可能减少其对公园所需品质的破坏。在忙于满足挂车游客对公园停车场和宿营空间的需求时，我们也要时刻保持警惕，防止对挂车野营地的过量供应。

与上述两种可运输的夜间住宿设施相比，以下为一些固定类型的夜宿设施。其中，小木屋是最简单的一个实例。或许人们已经普遍认识“小木屋”的概念。然而，它除了可为家庭和小型度假团体提供独立建筑物之外，还可为有组织野营者提供只有一个房间的建筑物。在讨论有组织野营地的构筑物时，小木屋通常是后一种概念。若不是“宿舍”一词带有拥挤和低标准的住宿条件的意味，我们完全可将这种小木屋定义为集体宿舍。基于这一避讳，且没有用于区分这一概念的代用名，我们有责任就文中所列举的每一小木屋实例，向读者做充分解释。

在有些公园中，对夜用小木屋的需求量很大，且很难找到令各方面都满意的解决方案，致使这种固定的夜间宿营设施过于集中，并多少有些综合性特征。它们

被称为客栈、小旅馆和大型旅馆等,这些名称又被交替应用于各种构筑物上,很难形成确定含义。

在国家公园中,那些被称为“小旅馆”的建筑物,通常包括客厅、餐厅、厨房以及与之相关的从属设施。它可以用作周围小木屋组群的补充和服务设施。而国家公园中的“大型旅馆”,则通常是自成体系,它在同一建筑物中提供了许多客房,而不是作为独立式小木屋的补充。但是,即使是在国家公园中,这些概念之间也常常没有明显差别。在其它地方,“客栈”、“小旅馆”、“大型旅馆”的名称被更为普遍地交替使用,以至于在这些讨论中,常用“小旅馆”来作为所有这类综合设施的通称,而无论其住宿场所是整体的还是分离的。

除有组织野营地之外,公园中的夜宿设施(从帐篷到大型旅馆)都被提及。在本文后面,有对于这些设施的文字和图片解释,之后,我们也会讨论和图示某些必要的辅助性构筑物。

根据背景视角的不同,有组织野营地这一概念既非常陈旧,又相对现代。仅在一个世纪以前,当美国75%的人口在乡村生活时,如果不是因其必须从事最为艰苦的劳作,原始的生存环境使广大农民的生活同野营生活非常相似。甚至当美国的疆域向西部扩展,农村生活有较大改善之后,乡村地区的居民仍喜欢接近多种面貌的大自然。但是,随着机器时代的到来,乡村人口迅速涌向城市和乡镇。最后,我们当中只有不到50%的人才有机会体验非城市状态的大自然,并从与大自然的接触中获取满足和重新焕发活力,而这时,这样的接触本身早已失去了价值。蔓延、拥挤的城市伸出了它的每一个触角,将污染扩展到了遥远的乡村地区;为实现一种不经济的工业文明,我们通过对自然资源的无情挥霍来获取所需的原材料。大自然,它曾经辉煌地横跨美洲大陆并哺育了一个民族,它的讣告发布已为时不远。

这种革命性的生活方式使得人们的居住条件变得压抑、人工化,而抵制这种居住条件的行动也已在自然地逐渐展开。“简朴的生活”、“回归自然”这样的短语

流行于20世纪初,它表明人们已经意识到,某些极具价值的东西已从美国人生活场景中消失。同时,它们也表现出恢复自然的意愿。当人们记起,在无数个世纪以来,野营都是人类标准的生活方式,而在固定建筑物中的定居生活却仅仅只有相对很短的时间,他们由此而生的、对户外生活的怀旧情结也就不难理解了。

无疑,作为对“回归自然”这一迫切要求的回应,最初的短途旅行是由分散在各地的个人和小团体发起的。后来,人们产生了为在野外宿营而野营的想法,而不是将野营作为狩猎、钓鱼、迁移或探险的一种手段。这种为野营而野营的想法给许多美国人带来了直接、深远的吸引力。这样,小规模野营群体很快变成了大型群体,并最终成为一种组织。在利益冲突时,应服从于共同经营下的大多数人的利益。而个人的休憩要求必须让步于背着行李到处奔跑的活动方式。这种趋势使人们得以很快回复到人类过去的游牧生活。从前的部落组织为有组织野营提供了远古时代的野营先例。部落民族不同于史前狩猎者中的单独行动者,他们改变了阴暗的远古历史,成为历史的一个焦点;同样,有组织野营也不同于有限群体的、个人主义的野营探险,它突出了野营的历史,并主要推动其与现代实践的结合。

最初,大多数的有组织野营地都由私人企业主办。后来,教育组织、某些特殊组织(教堂、小旅馆和俱乐部团体)以及行政单位(如城镇和州郡)也开始为中等条件和贫穷阶层的群体兴建和运作野营地。现在的有组织野营地中,有专供家庭使用、专供成年人使用、专供各年龄层次的男孩和女孩使用、同时供男孩和女孩使用、专供母婴使用、专供残疾儿童和其他患者使用的各种类型。

接下来的讨论和图例主要围绕有组织野营的设施及布局,重点关注适用于多种需求的、被普遍使用的野营设施,避免对任何人的野营实践活动有严格限制。我们特别强调与所谓的“复合型有组织野营地”相关的原则和政策。

要达到这一目的,必须意识到,许多的野营地布局

都是由若干个完全不同的团体在同一季节使用。随着时间变迁,一些专为某个特定团体建造并专供其使用的野营地,可能会与其它组织分享,甚至转让给其它组织。如果放任一时兴致,并规划和建设某种过于个人主义化和实验性的野营地,这种做法就等同于在没有携带降落伞的情况下,驾驶一架新型飞机飞行。这是对胆量而非正确判断力的测试,如果是在公有土地上、用公款或社会公有资金进行建设,这一做法更是愚蠢之极。

当然,如果说这只是在私有场地上进行的个人冒险,而且可以保证某个特定组织的单一使用,则可能希望建成建筑与复合的、或典型的有组织野营地建筑有所不同(虽然这种差异不大)。尤其是专供家庭使用、专供残疾儿童使用和同时供男女儿童和青年使用的野营地设施,都是由典型野营地的变体改善而来。这些变体将在后文提及,除对厕所和淋浴设施进行重新整理,或者是对建筑物之间和建筑单元之间的间距进行校正之外,没有一例会因改动太大反而使其普遍可用性大大减弱。

在本书图版中也包括这样一些野营构筑物,它们并未坚持文中提倡的原则。除了上述已经介绍的理论之外,有组织野营地的理论也自有其支持者,并且有些已被用于引导一些建筑上虚构而结构上有利的野营建筑物的建设。这里介绍的实例看上去都是完全合理的(因其相当新颖的设计和优秀的构造中显露出了灵感),尽管有时也会感觉有必要质询基本概念的正确性。

在本书中,也许过于强调了有组织野营建筑物和设施的重要性,而忽视了领导者的才能和贡献。在这样一本以建筑性附属设施为研究目的的书中,这种情况是很正常的。

对这里,提到了建筑物和附属设施所必需的所有部件。的确,如果没有能干的领导阶层指引,这些部件就永远不能构成一个完善的有组织野营地。另外,有经验和有才能的领导阶层,还可以利用有限的建筑及其构造设施,在辅以个人想象,创造出一些惊人之作。即使最初只是一个小型旅馆、卫生间和帐篷平台,再在条

件许可下增加一些必需的建筑设施,一个有能力的领导者就可以创建出比周围场地更好的有组织野营地,而一个无能的领导阶层即使在原有完整的建筑条件下也会遭遇失败。的确,一个有能力的领导阶层可以加强建筑物的完美性和完整性,但即使这样,我们也不能否认现有野营地具有最大的潜在造诣。

当然,在最早的有组织野营地中,个人享有更多的自由。其节目是即兴的,日程安排相对粗略,相关规定极少。不过,随之而来的发展却产生了过多的组织和规定。兵营式野营地的布局一度变得普及。帐篷和建筑物的布局或多或少类似于商业街,或是正在接受检阅的军队。野营的每天都是由一系列活动构成的,营地里的每个人都希望能在日程活动中得到放松,以达到游憩和促进健康的目的,但当时的结果却常常与希望相悖,会使得野营者整天精疲力竭。据记录,有一天,一个极具创造天才的领导突然想起一种集体的早晚刷牙法,让野营地中的所有牙齿都以一定的舞蹈节奏和速度运动,结果,野营组织团自己就给予这一主张以致命打击。

后来,人们调整了野营地发展方向,并从那种填塞着大量节目、忽视个人体能、消灭个性化的营地管理方式中退出,这也是现在野营地的明显发展趋势。这种发展趋势已经显著影响了有组织野营地的规划,并因此出现了一种著名的单元式野营地建筑(后文将有介绍)。规则的兵营式规划方式已不受欢迎。近期出现了一种被成为“掷骰子”的野营地建筑规划方式,可以称之为最成功和最受欢迎的野营地。事实上,不规则的建筑物布局形式并非这段时间偶发,确切地说,它是有意避免几何形状的束缚,并尽量充分地利用场地地理条件。

随着对野营地控制管理的减弱,也改变了对于野营地建筑物的使用、设计和建筑数量。以前的“兵营”住宅也已被现在流行的较小居住单元所代替,其内可容纳4~8个野营者。

在迎合和尊重野营者个性特征的趋势下,并未放松个人的健康和安全标准。相反,这些标准还在不断变

得严格。安全的饮用水、污水的积极处理、用于游泳的无污染水、卧床的适宜空间尺度等,都是野营地领导者和司法机构日益关注的重要问题。

回顾现代野营地的实践历程,是一件很有意义的事。野营地起源于美国印第安人的生活方式,并被早期拓荒者加以改造。主要的印第安人和拓荒者除影响了野营的活动节目之外,还相当程度地影响了野营地布局 and 建筑构造。很快出现在人们脑海中的便是聚会和营火会。现在使用的野营方式,正是印第安习俗的彻底复兴。拓荒者的和原始工匠的实践造就了第一艘小船。成单元分布的有组织野营地有些类似于游牧民族的印第安村民,通过一种圆锥形帐篷的安置,形成了大团体中的小群落,并为同种家庭提供固定位置,而在每次重新扎营时也常常会这样。

木结构建筑可以沿袭拓荒者时期的建筑风格,它是野营地中较受欢迎的建筑形式,也可作为引人注意的公园小品。拓荒者们的大火堆在野营地中同样深受

欢迎。在最富灵感和最可爱的野营地建筑中,我们要推荐的是印第安纳的沙丘州立公园,其中有着展现美国印第安人精神的木结构圆锥形帐篷。

出自对浪漫的追求(特别是对于年轻人),有些野营地建筑的设计充满着幻想,但这种设计并未被广泛认可。由于有组织野营地的最初目标被频繁定作为一种社会福利设施——其支出目标是使最大多数人受益、而非使少数人获得最大利益——但是它却经常(很不幸)需要先行放弃“想象——刺激”或“浪漫追求”所造成的开支负担。在这种情况下,社会意识的指令也必须屈从。但是,除了野营地设计者的愚蠢和无知之外,其它没有任何理由可以容许这一最廉价的野营地构筑物不具备合理的比例、适当的材料和怡人的视觉感受。在野营地中,如果贫苦阶层甚至普通条件者都可能吃不上蛋糕,那么,就要求规划者从美学角度出发,设计出一种不乏美味的替代品。

帐篷和拖车营地

如今，旅游者的旅行习惯和宿营习惯正在发生着全面的变化，这就使得现代公园野营地的布局调整成为必须，以便于继续向野营者提供服务和防止公园被滥用。而解围之物即是汽车拖车或箱车。人们利用它们来使自己的旅行生活更为丰富，而这种附属设施也越来越流行，在某些公园的评估中指出，在三个野营者中，就有一人已使用拖车。

然而，拖车制造商的当前生产进度表可以证明，结果并非如此。尽管产品的饱和点是无法预料的，但仍有迹象表明，课税和管制条例都可能会导致拖车的流行程度受限。正如曲线绘制者所表示，当前，拖车产量的急速上升曲线可能会在不久后趋缓而变平，尽管如此，我们也不能忽视，在公园内和公园附近，会非常迫切地需要为挂车野营者提供合适的停放处所。这个问题需要公正而充分地解决，既不能滞后于需求量，又不能仅仅依靠估测和一时的头脑发热而过量建设。

是否应当允许拖车进入公园，这一问题始终没有统一意见。有人认为，最好明令禁止在园内使用拖车，并将拖车留置于公园边界之外的私人企业之中。支持这一观点的原因还有：拖车在狭窄的公园道路上行驶，比较容易造成交通事故；拖车会破坏松软的公园道路和野营场地；当必须紧凑布局野营地时，会造成贫民窟一般的居住条件，且这种状况会向营地外围的公园区域发展，或多或少地污染了公园环境。

这里，并非是要证明挂车式野营应该或不应该归入公园。对有些区域而言，允许拖车进入可能会是个严重错误；而对另一些区域而言，则不会造成不良影响。这里，我们的目的是设想：如果已经确定了采用一个指定区域作为一处挂车野营地，那么，这个公园中的挂车野营地应如何设计。

美国林业局曾出版了一本小册子《野营地规划和野营地重建》，其中，迈内克博士（E. P. Meinecke）分析了供“汽车—帐篷”野营者使用的野营地的规划原则。在拖车出现之前，所有的野营地开发都以这些原则为基础，以整顿自然公园中的野营活动，并在不牵绊野营者使用、不影响野营者在野营区游憩的前提下，保持公园的自然面貌。

这种野营地的构想是基于一种短时停车场，车辆沿着具有适宜转弯角度的单向道路行驶，由自然障碍物为界，确定了停车空间和限制了野营者车辆的进出。需要补充的原则是对帐篷场地、野餐桌和火炉的合理分类，使其与停放车辆、原有植被和主导风向保持适当关系。最后一点，还要在营地周围设置植被屏障，以限定和保证该个人野营场地的私密性。如果实施得当，这样的布局就可以很好地满足帐篷野营者的需要。他可以驶入分配给自己的停车空间、搭设帐篷，然后在需要的时候将车轻松地开出去。

但是，当野营者决定用拖车代替帐篷住宿时，他会发现这个专为帐篷使用者提供的理想营地远不能满足自己要求。因为，当他将车驶入停车场，再拖动身后的拖车时，他会发现，后面的拖车和前面的栅栏使自己的牵引车处于两难境地。为了侥幸入位，他必须作以下选择：或者将拖车退出（这样会带来极大不便），或者试着跳过栅栏，或在前方的栅栏间缓步行进。其结果，必然会破坏野营场地，也有可能损坏自己的车辆。

他会试图寻找一个更加可行的方案，但这种努力只是徒劳。他也可能会掉转头，将拖车停放到停车位上，这样，他的车辆就可能得以自由出入。如果该停车空间是被帐篷野营者的车辆使用，其车辆可以从单行道上转弯，头部朝前地轻松驶入，但是，如果这种停车

空间被拖车使用,其转弯半径就必须加大,否则,笨重的拖车就很难倒向驶入。而且,这样的倒车操作会注销单行道路系统的优点,并造成交通阻塞和交通事故。

如果一个物体、想法或规划越是适合于给定条件,那么,它就越难具有随条件而改变的适应性。如果要使拖车的行驶变得容易,就注定要对那些原本完美的野营场地加以修整。

对于帐篷野营者的小汽车而言,最适合前向停车条件是使停车位于城市道路成45度角。而对于“牵引车—拖车”而言,在容许后退停车的前提下,最适合的尾朝前停车所需角度值与前者相同,但方向相反。许多原有的野营地都布置在单向环行道上,只要倒转营地道路的行驶方向和增加停车位长度,就有可能更容易为“牵引车—拖车”所接受。虽然拖车的后退行驶仍存在潜在危险,但对于旧营地的明智改造确实可以取得相当令人满意的效果。

关于倒车运作的难度,可分成两类意见。有些人坚持认为,倒车操作根本就不需什么技巧,所以应在规划中完全忽略这一因素;而另一些人认为,倒退拖车尤其是将其倒向驶入只能满足最低要求的停车位中,需要高超技巧和长期练习,所以,只有取消所有倒车操作必要性的营地规划才是可以让人忍受的。可以看出,若要肯定后一观点,则必须证明倒车操作并非一项不重要的事情。有些人曾在公路上观察某些市民的不当驾驶行为,他们会意识到,如果倒向行驶,其中会暗伏着很大危险。这里,从对停车位替代物的探讨之中,我们可以感觉到:在未来的野营地开发中,如果能够消除倒向行驶拖车的所有必要因素,那么,这些替代物还是可以接受的(即使严谨的读者可能并不真正喜欢这种做法)。

这里有两种泊车位的替换形式,我们称其为“旁路”和“链接”。

“旁路”允许挂车野营者在无需倒车的条件下将“牵引车—拖车”驶离野营地道路、停车和驶入同一道路。其最简单的表示就是将野营道路加宽,使“牵引

车—拖车”可以停靠在行车车道以外。而比较精细的做法则是在旁路和野营地道路之间设置安全岛。其布局可以紧凑也可以外延,其平面可以规则也可以不规则,可设置树篱也可不设,并由营地道路的出发点和返回点之间的距离所影响。旁路的表面可能类似于营地道路,或者只是保留一定坡度。在土壤和气候条件适合的地方,旁路也可能被加以完善,成为一条生长着青草的货车专用道路,而非一条车行道(特别是在有实体分隔物时)。后面的图版中有一系列旁路处理方法的实例。

“链接”是指,允许挂车野营者的全部车辆离开车行的野营地入口道路,驶入一处合适而充足的停车区,在那里,车辆可以驶向另一条约略平行的野营地出口道路,而不需任何倒车操作。链接的变化形式主要取决于野营地道路出入口之间的距离。它可能只有15米的距离,但由于地形条件的复杂或对更大私密度的要求,这段距离也可能会达到30米甚至更长。同旁路一样,在有利条件下,链接道路也可能会成为一条长着青草的货车专用道路,而非车行道路,这样,既可保持其自然特征,又能节省开发成本。在本书图版中展示了各种链接的营地布局形式。

本书的图表中,还试图展示了多少可以适用于“牵引车—拖车”停车的所有营地形式,其中,就有好几种马刺式的停车场。这些停车场都不具有那种因由帐篷野营者停车场改装而产生的、尴尬的倒车需求。在那些还需处理拖车倒车问题的地方,我们展示的停车分配方法就会因其诸多优点而引起人们的关注。这些停车方法可使每一英亩土地上的野营地数量达到最大值。在有些公园中,每一营地所需的空間配置量较大,而由此导致的营地蔓延则意味着高景观(或原野)价值的消散,所以,采用经济的停车场做法将为这些区域带来很大利益。在营地发展中,还应考虑水、电的供应,每个营地下(特别是当营地下为岩石时)都应有地下水道连接,这样,场地的紧凑布局就更显其经济性。但是,只有在没有自然风貌的平坦地区,才会促成一个几何形

态、空间有限的最小野营场地组群。

创建一个每英亩土地上营地数量最多的野营场所，这是一个武断的决定，这里，有许许多多的因素可以破坏这种决策。很普遍、也有人认为很幸运的是，其中有些影响因素使拖车营地免于刻板的布局和保守的空间而失去吸引力。

首先，在公园中，没有建造笔直、平行的城郊式道路所需要的充足地形。时常，有必要通过建造弯曲道路来适应地形，其结果将是一种令人愉悦的不规则形式，而在空间利用上也会产生喜人的放松感。

在公园的停车场和道路设计中，会有一些树木正好出现在红线范围之内，这时，如果将这些树木都残忍地砍掉，这样的决定是非常残酷的。但是，更让人难以相信的是，为了不破坏几何形体的完整性，也不愿对道路和停车场所进行合理弯曲，以保存特别珍稀的树木和植株、保留野营地资产和减轻对空间的限制。

其次，便是始终顽固地存留在一些人身上的一种人类特性——对一定程度私密性的需求。如果大部分树木和灌木将营地围合起来，至少会给人一种不被干扰的私密感。如果土壤和气候条件不佳，致使营地之间的有效植物屏障变得疏少，可通过加大营地之间的距离来代替植物屏障。

如果一个公园中，与主要的壮美景观同时存在的，可能还有大量的、不引人注意的缓冲区，那么，在这种缺乏竞争力的区域，就没有理由牺牲土地以满足野营要求；如果一个公园的面积相当大，且其大部分地区都被森林覆盖，则可以在其中开展野营活动，也不应为了某些不确定的利益因素而彻底清理原有野营地，或关闭那些没有树木的、格网布局的、最小营地上的住所。

相反，在倾向于压缩营地布局规模的影响因素中，最重要的是保护营地，使其免除因外界自然价值存在而产生的侵扰。在此方面，还有另一个潜在因素，即由其确定的公用设施（水、电、污水排放等）的量度。很明显，距离的增加会导致这些设施安装成本的增加。

供挂车营地使用的公共设施（如水、电和下水道）

的需求量应达到何种程度，这是一个争论很多的问题。人们早就认识到，对于一个帐篷营地中的每一个营地而言，当安全的饮用水源不超过60米、公厕不超过120米、洗衣房不超过450米时，这样的距离是很合适的。但是，这些设施的最大服务半径同样适用于拖车野营地吗？当真需要为每一个营地提供那么多的、应在旅馆房间使用的精细物品吗？如果这样，那么野营费用就必须与旅馆价格产生实际竞争，难道户外度假就应如此豪华，以至于要超过大多数群体的经济水平。

当然，在我们的公园中，应始终坚持人类“各自生活不相扰（不互相挑剔）”的策略。这种开明的态度也促成了公园中的地方植物和动物策略。为什么不赋予人类以同样的尊严，让他也作为本地动物的一个类群，允许他以其曾经喜欢且能够支付的简单而逍遥的方式在公园内度假呢？

公园没有义务对流浪汉提供大量的援助和安乐，那些流浪者只能在初霜时被驱逐出营地。而除去野营地最后呈现的冒险和原始外观也没有任何视在增益。

如果场地条件有助于中等程度的安装成本，就可以在每一营地附近设置一个饮用水龙头，不管是用于帐篷或拖车均可。

对于挂车野营者而言，如果他能在自己的驻地直接接通电插头和公园水流，那肯定是非常便利的事情。如果驻地只提供照明设备，则每天的包价费用就完全可以支付营运成本。但是，由于有些拖车野营者还配有电炉、无霜冰箱、电熨斗、电暖气等电器，那么，如果在提供电流的同时不配备一个仪表，还会有利可图吗？野营地管理部门在成为供电分配者之前，应充分考虑电力滥用问题、短路问题、保险丝熔断问题以及这种极为普通的设备可能带来的险情。

对于豪华拖车的所有者而言，营地污水排放系统可能会带来很多方便。但是，由此带来的资金和维护费用会计入野营费用中，而一般的拖车所有者会真正感激这种设备吗？无疑，当电流的滥用超出这个电力小配件的承受能力之后，营地运作者自己也会陷入周而

复始的、且并不轻微的困扰之中，

对于公园规划者而言，他们不应将越来越多的城市生活中的复杂事物一窝蜂导入户外度假环境之中。至少要等到拖车的标准化程度比现今大大提高之时，才有充分理由继续对野营场地加以细心改进。个体野营场地所必须的污水排放设施，和可能的电力设施，都属于公共设施的范畴，也是本文所不敢涉足的。我们可以轻率进入吗？

在有些公园的野营区中，既提供了适合于帐篷野营者使用的营地，也考虑了便于拖车停放的野营地，当使用者达到营地容量或接近营地容量时，维护操作人员的工作就会相当麻烦。检查登记野营者的设备和分配一个适合的营地，将要花费大量时间。偶尔还会出现一些预料之外的情况，比如，挂车野营者的数量超过了营地计划数量。这是，可能会有很多供帐篷野营者使用的营地是空闲的，但却无法转让给拖车使用。一个理想的解决方法是，建议在规划这两种营地时，应使其分别都可适用于帐篷野营者和挂车野营者。

还记得吧，挂车野营者通常是不需要搭帐篷的。他通常不在室外的野营火炉上烧饭。一套完整的帐篷野营家务所必需的几组用具中，桌椅可能是被挂车野营者使用最多的一项。如果不考虑这些事实，就没有任何营地附属设施应该从理想的野营地中省去。虽然，挂车野营者通常不能使用帐篷野营者的停车位，因其会给拖车使用者带来很大的不便，而且最终会损坏场地，但是，相反的，帐篷野营者却可以很方便地使用任何拖车野营地，且不会造成场地损坏。拖车营地布局可同时方便帐篷营地和拖车营地的使用，这种可用性就意味着100%的适应性。它解除了营地操作者每夜的噩梦，他们会不停思考，究竟会有多少需要配有这种设备或那种设备的野营者前来登记。当野营地可以容纳所有来者时，就不用再像现在这样烦扰地去考虑拖车和帐篷的不定比率。

在帐篷营地中，需要设置障碍物或隔离物，来限定单个的帐篷营地，和阻止帐篷野营者的小汽车侵入野

营区，以防小汽车的自由流通而损害植物生命，同样，帐篷营地所需要的这些障碍物也是挂车野营地所需要的。现在，存在着这样一种倾向，即为了保护所需植物和树木，而放弃每英亩上的最多营地数量。在这种情况下，移植大量树木和对岩石进行迁移的保护性原则就会特别适用。有太多的野营区看上去都如同昨天的五环马戏场，它们使场地显得特别拥挤。抵制这种俗套的唯一方法在于提供尺度有效的障碍物和隔离物。遗憾的是，过去，为达到一种确实有效的尺度，运用障碍物和隔离物的保存技术都普遍失败了。那些操作者是用小石块和小树苗来冒充岩石和伐倒木隔离物，而他们对这些隔离物的不充分性所表现出的惊惶失措也确实是一种幽默。

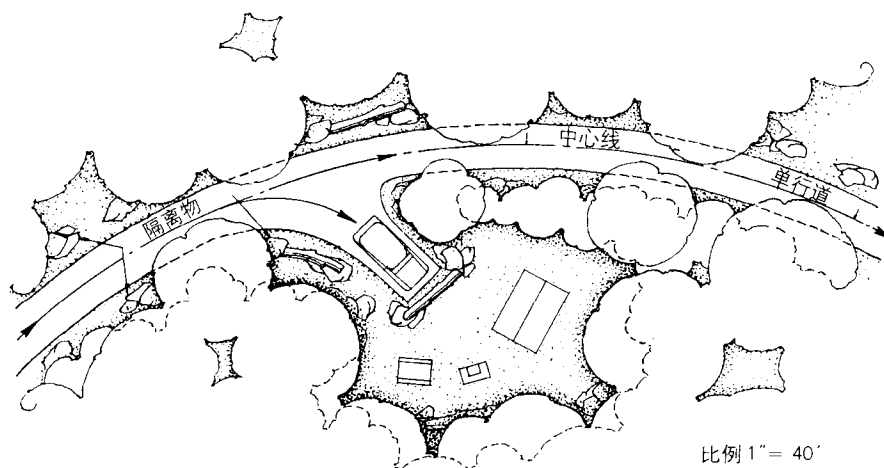
后面的图例都在试着描述可被“牵引车—拖车”接受的营地布局的可能性，这些布局方式还有利于增加野营者的乐趣和舒适度。同时，我们还要利用两种理论方法之一，来增强对自然价值和公园大众游客敏感性的保护。这两种方法之一是为单个营地分配最小空间，以获取对野营区的几何式紧凑布局，而不考虑在所划拨的有限区域内的自然价值是否被掠夺。另一方法则是，承认和保存所有的自然财产，如森林植被、灌木屏障、外露岩石和自然等高线等，其结果是野营区产生程度不等的蔓延和不规则化，它会影响到更大的区域，但对这些区域的改变程度却较小。这两种方法都有其道理，只有在对受影响的场地因素进行认真调查之后，才能决定哪一种方法（或两者间如何折中）最能适用于某一特定实例。

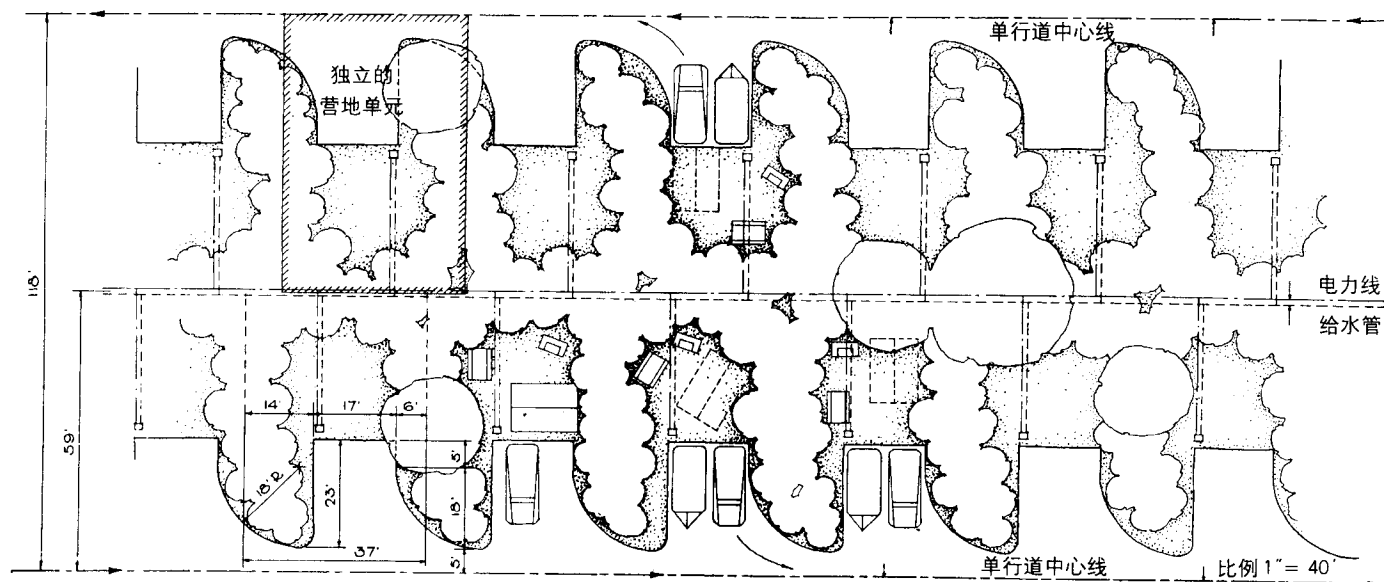
这些图中所示的单向野营路宽3米，双向野营路宽4.8米。在这两种情况下，都应向排水沟中心线另增0.9米。停车位、旁路和链接为3米宽。单个营地的最小空间分配情况主要受“牵引车—拖车”的最小转弯半径控制。

从图中可以看出，由于大多数拖车的车门都在右手一侧，某些营地布局类型的适应性会受到制约。有些营地只适合位于营地路左侧，而有些只适合与营地路

右侧。除非使用一种可同时适用于营地路左右两侧的营地布局类型,否则,当营地路两侧的场地都处于设计开发范围之内时,就必须对左、右手两种类型进行有选择的组合。

本页下图即是一个营地布置图,它说明,典型的帐篷野营地不适用于“牵引车-拖车”——它会将“牵引车-拖车”置于一个危险的尴尬局面,在后面的图版所示实例中,也在避免产生这种状况。

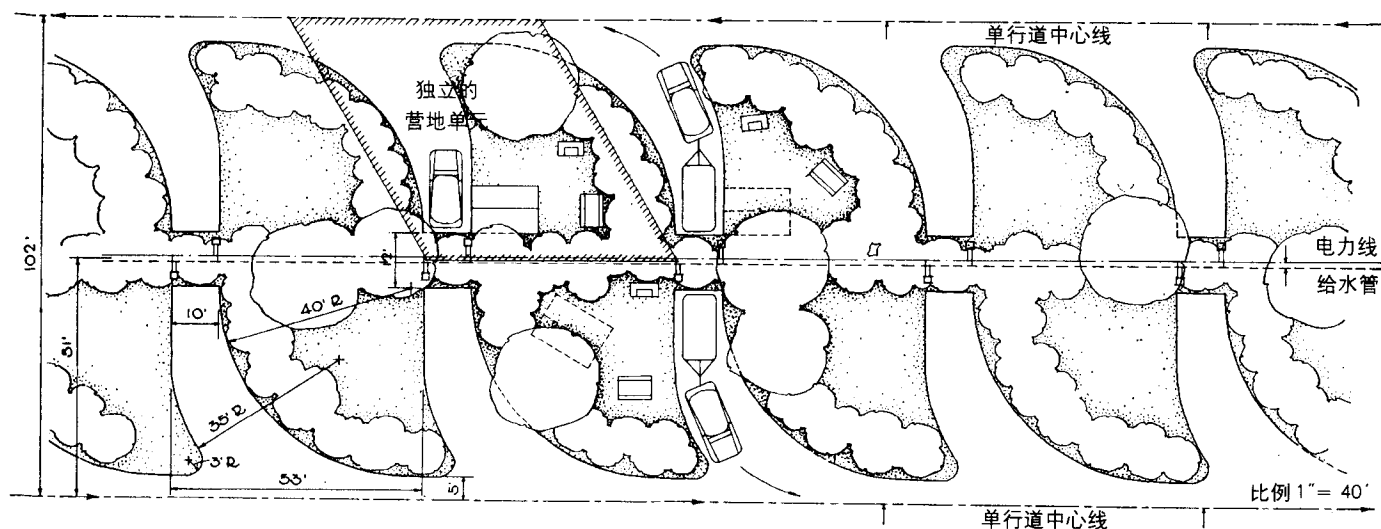




拖车营地单元A [单元面积——2,183平方英尺(约203m²), 含道路一半面积。每单元(含停车位)的道路面积约为80平方米(67m²)。每英亩上的营地数量——约20个(约49个/公顷)]。

在这种布局紧凑的马刺式单元中, 牵引车和拖车并排停放。如图所示, 这种形式适合位于单行道左侧, 便于拖车的右手一侧(通常是有门的一侧)面临开放区域。通过将这里的左侧类型与C或D单元的右侧类型

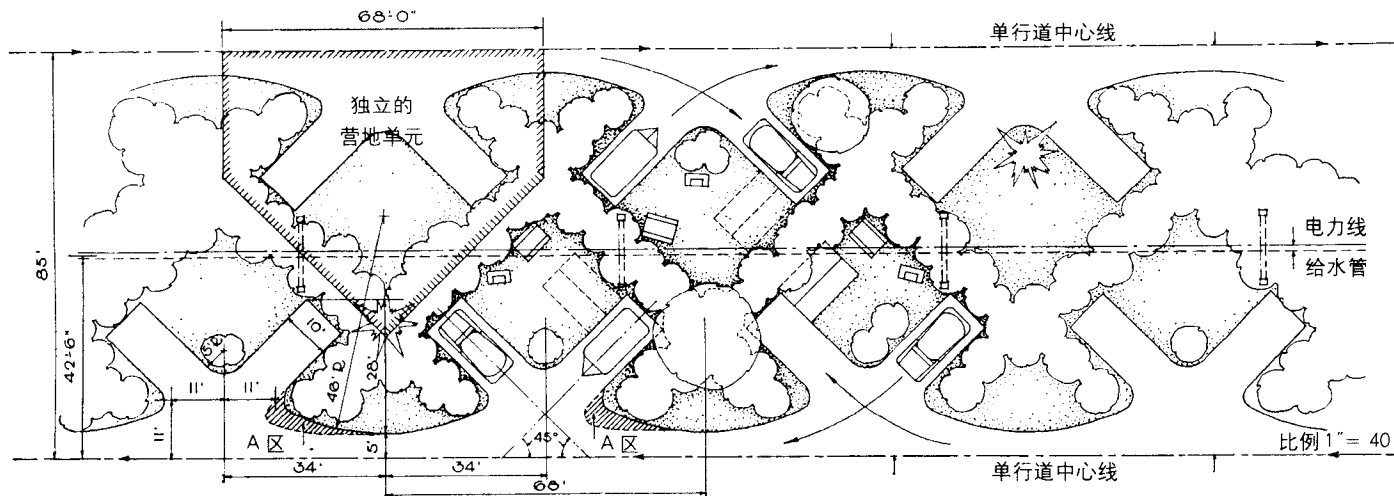
相结合, 可以同时利用单行道两侧的营地。如果调换牵引车和拖车的停车泊位, A单元也可适用于道路右侧。假使那样, 就需要一个较为松散的间距, 以方便车辆调度。



拖车营地单元B [单元面积——2,703平方英尺(约251m²), 含道路一半面积。每单元(含停车位)的道路面积约为106平方米(89m²)。每英亩上的营地数量——约16个(约40个/公顷)]。

在这种马刺式单元中, 拖车后退进入停车场地, 牵引车停在拖车前方。如图所示, 它适用于单行道左侧, 拖车的右手一侧面对营地空旷处。如果空旷场地被重新安

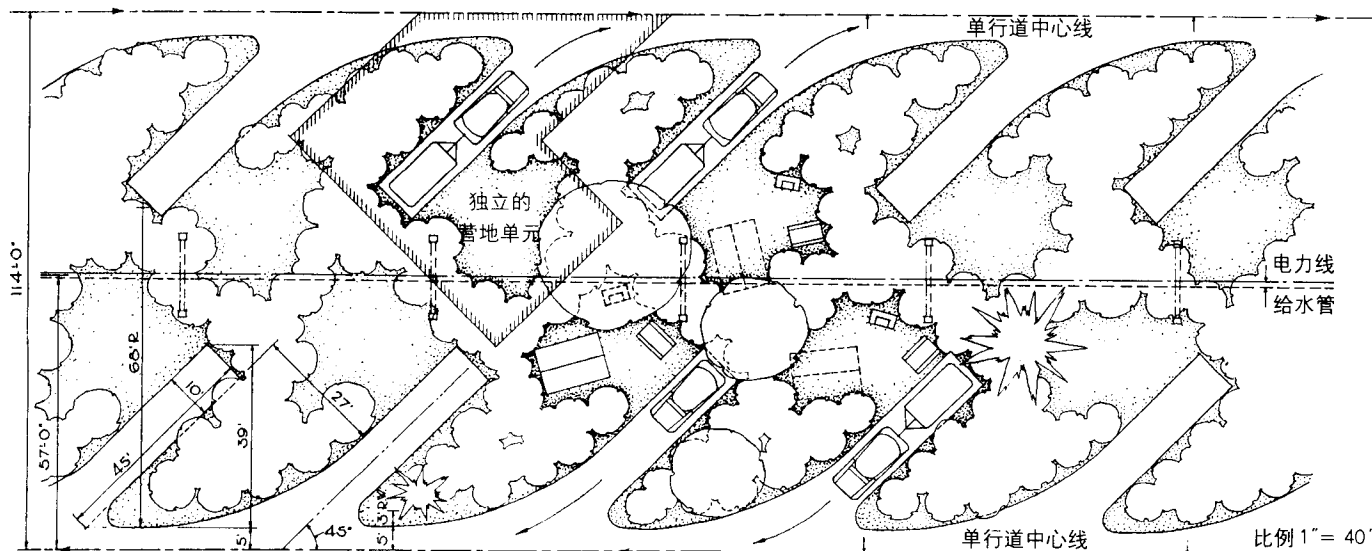
置于停车位的对面一侧, 则该单元可转换至单行道右侧, 且车门依然面对开放区。当然, 这种单元与其它各类单元的组合方式也很多。



拖车营地单元 C [单元面积——2,890 平方英尺 (约 268m²), 含道路一半面积。每单元 (含停车位) 的道路面积约为 130 平方码 (109m²)。每英亩上的营地数量——约 15 个 (约 37 个/公顷)]。

这种单元为牵引车和拖车提供了各自独立的停车位, 其布局有利于围合成一个私密空间。如上图所示, 营地处于单行营地路的右侧, 不过, 它也可用于宽度合宜的双行道两侧, 且便于拖车通常的车门一侧面临空地空

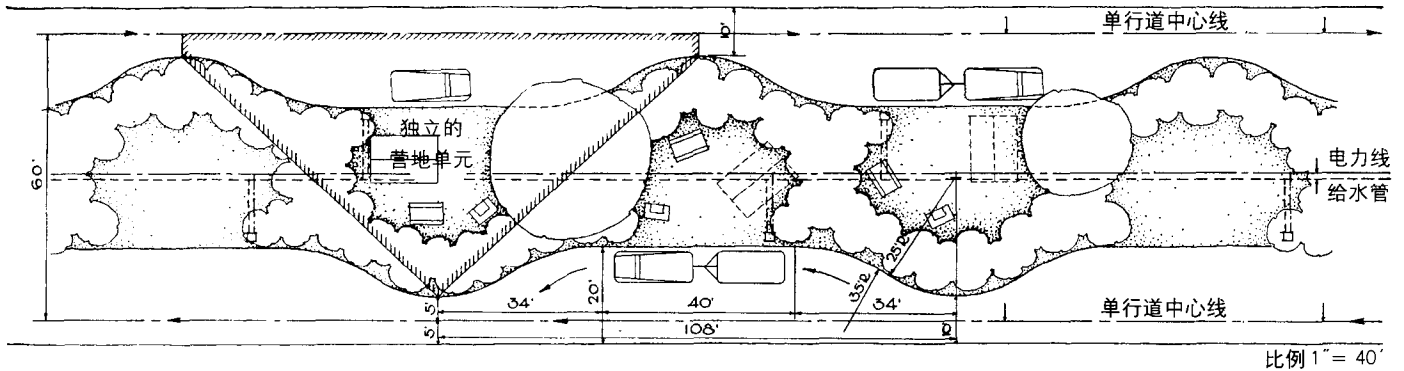
旷处。通过与严格的左手类型结合, C 单元也可沿单行道布置。这一单元的适应性相当大。如果道路表面上没有加有阴影线的“A”区, 那么, 拖车与牵引车的停车位是可以相互转让的。



拖车营地单元 D [单元面积——3,076 平方英尺 (约 286m²), 含道路一半面积。每单元 (含停车位) 的道路面积约为 118 平方码 (99m²)。每英亩上的营地数量——约 14 个 (约 35 个/公顷)]。

和 B 型单元相同, 在这一类型的马刺式停车场地中, 牵引车在停车时, 可将拖车方便地后退倒入场地和道路之间的固定停车泊位。如图所示, 虽然这些单元只是位于单行道右侧, 但显然, 只要将空旷区安排到拖车

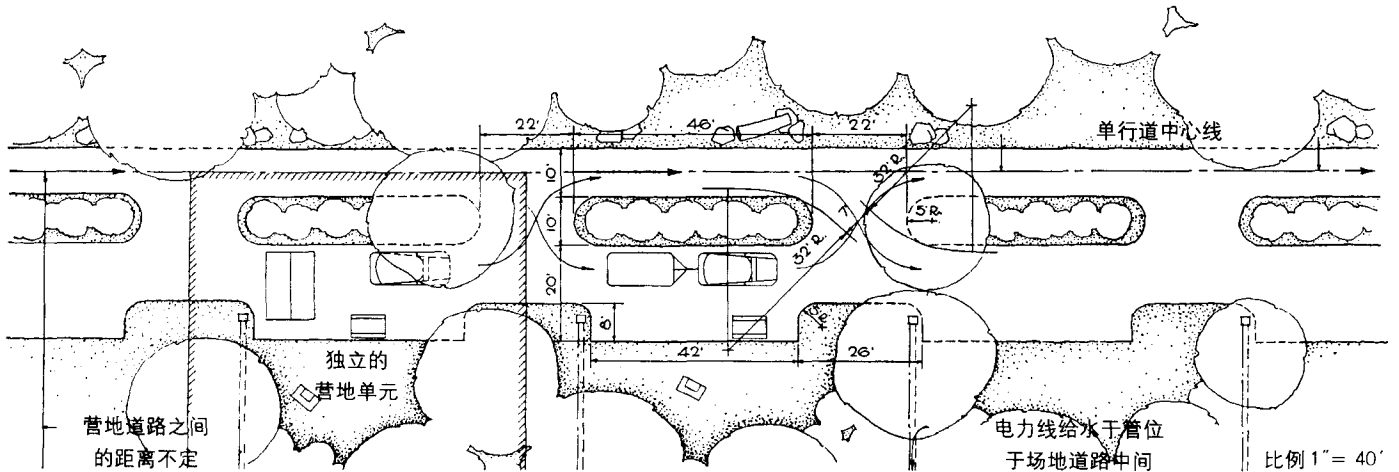
停车位置的右手一侧正面 (通常为车门一侧), 它们同时也可位于同样道路的左侧, 这样的重新布局也是完全可行的。该单元类型可以和其它单元类型组合成若干种布局方式。



拖车营地单元E [单元面积——3,240 平方英尺 (约 301m²), 含道路一半面积。每单元 (含停车位) 的道路面积约为 130 平方码 (109m²)。每英亩上的营地数量——约 14 个 (约 35 个/公顷)]。

在所有的“牵引车—拖车”旁路停放的营地单元中, 这种单元类型最为简单, 也最节省空间, 它只是对营地道路的限定性拓宽, 以便于两辆车可以驶离车行道路。该单元恰当地考虑了拖车通常的右手开门方式, 它只适宜停泊在单行道的右侧位置。上图

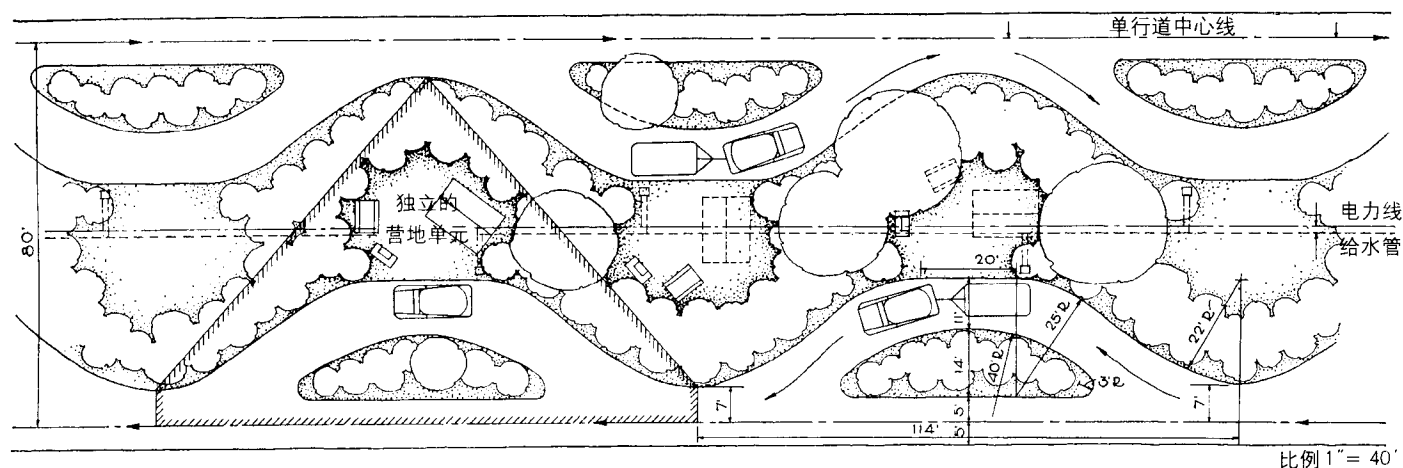
即是这样安排的。在单行道系统中, 它也可与其它左手类型组合使用。如果靠近双行道路, E单元可以同时被使用于道路两侧, 且保证右手开门的拖车能面临营地空旷处。



拖车营地单元F [假定停车单元的纵深为 60 英尺 (约 18m), 则其单元面积——4080 平方英尺 (约 379m²), 含道路一半面积。每单元 (含停车位) 的道路面积约为 190 平方码 (159m²), 含旁路。每英亩上的营地数量——约 11 个 (约 27 个/公顷)]。

该旁路单元采用了一个规则的安全岛来分割旁路停车空间和车行道路。如上图所示, 这些单元只沿单行道的右侧布局。为什么这些单元不能沿单行道左侧设置, 这里并没有明显原因。旁路的宽度很

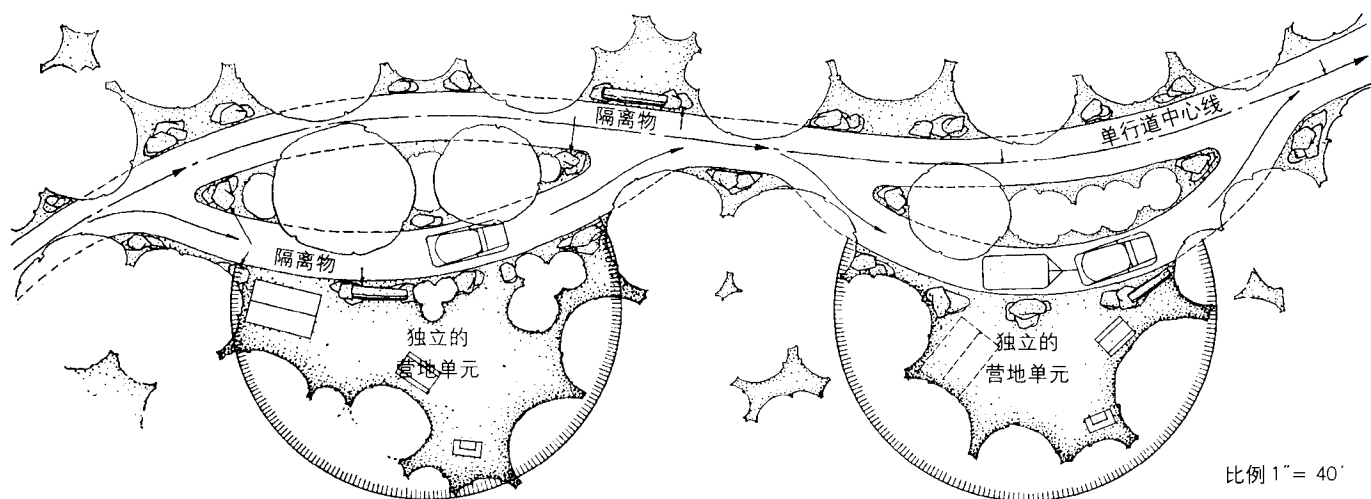
大, 为停放拖车留有余地, 这样, 当进入旁路时, 不会妨碍拖车右手开门的需要。显然, F单元可同时适用于双行道路的两侧。



拖车营地单元G [单元面积——4560 平方英尺 (约 424m²), 含道路一半面积。每单元 (含旁路) 的道路面积约为 183 平方码 (153m²)。每英亩上的营地数目——约 10 个 (约 25 个/公顷)]。

这里, 为了将服务于每一独立营地的旁路停车道与车行道路分割, 同样也使用了一个安全岛。如果是供较为常规的右手拖车门使用, 这些单元只能用于单行道的右侧; 因此, 如果设计营地同时分布于单行道两侧, 可

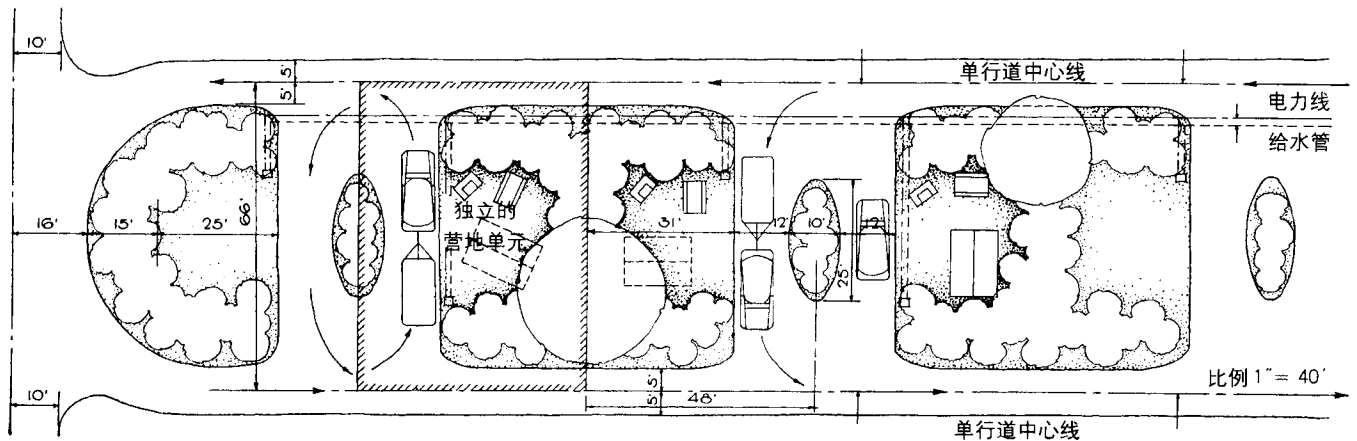
选择那些更为适合的左侧单元类型。当然, 如果设计方案为双向道路系统, G 单元则非常适用于道路两侧。在前面各页展示的所有单元中, 不管是停泊牵引车或拖车, 都不必进行倒车。



拖车营地单元H (由于空间分配、每单元的道路面积, 以及每英亩的营地数目都完全受到各个场地的自然因素所控制, 所以, 关于这类营地单元的统计数据是不确定的。)

该旁路单元显然是 G 单元的一个发展, 其线形较不规则。它的设计方法也并非取决于在每英亩土地上争取最大数量的营地, 而在于达到以下三个目标: (1) 适应不规则地形, (2) 不伤害原本优美的自然风貌, 以及 (3) 为每一营地争取最大私密性。曲线形的车道顺应着自然等高线; 利用营地间的间距和自然隔离物来

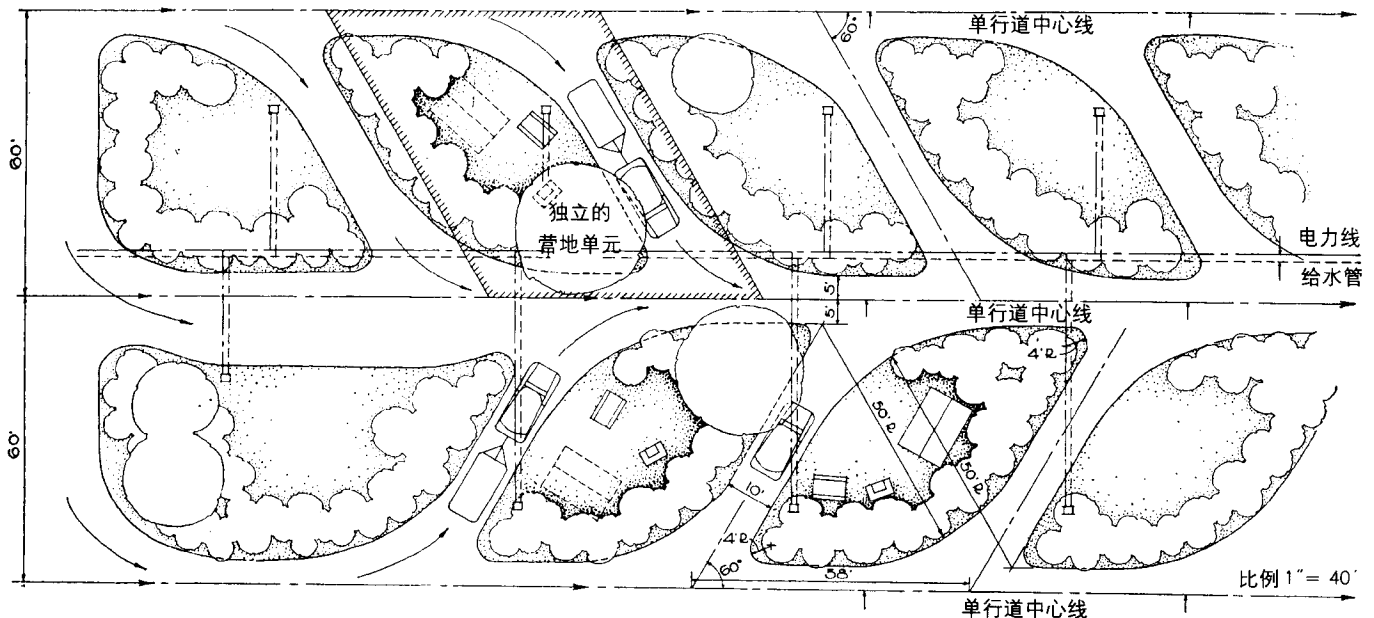
肯定、保存和保护场地上高价值的自然风貌, 保留的植被和宽广不定的单元间距增加了单个营地的私密性。如图所示, 虽然这种单元类型非常适合位于单行道的右侧, 但是, 在双向道路系统中, 这些不规则单元也同时适用于双行道的两侧。



拖车营地单元I [单元面积——3168平方英尺 (约294m²), 含道路一半面积。每单元 (含链接) 的道路面积约为160平方码 (134m²)。每英亩上的营地数目——约14个 (约35个/公顷)]。

上图所示同样为沿单行道布局的营地单元类型, 它描绘了文中提到的最紧凑的链接车道类型。因链接停车位的每一入口和出口都需要左向转弯, 并穿越一个反向车道, 所以, 我们鼓励将这种特定单元使用于任

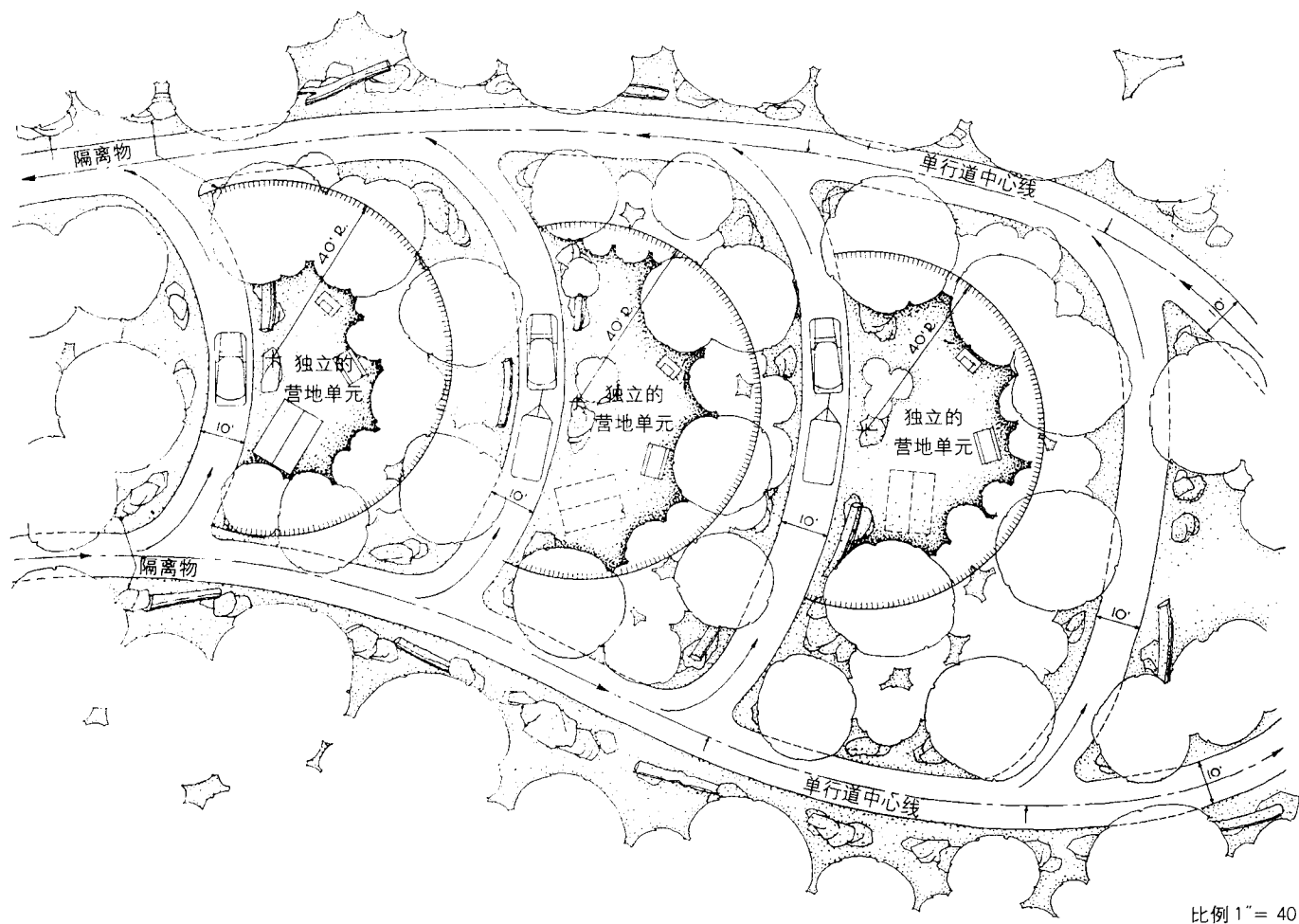
何双行道路系统中。这是一种灵活而节省空间的单元类型, 但是, 如果与其它类型的单元组合使用于单行道旁侧, 其组合单元类型最好选用右手单元。



拖车营地单元J [单元面积——3,480平方英尺 (约323m²), 含道路一半面积。每单元 (含链接) 的道路面积约为163平方码 (136m²)。每英亩上的营地数目——约12个 (约30个/公顷)]。

从该实例可以证实, 该链接停车道最好只限于使用在单行道系统的营地布局中。如上图所示, 所有的道路交通的布局从一方面表明, 这种配置方法的最大利用可能存在于其大范围的适应性, 即在环绕整个营地开发区的主要营地路上设置了车辆的出入口, 而单

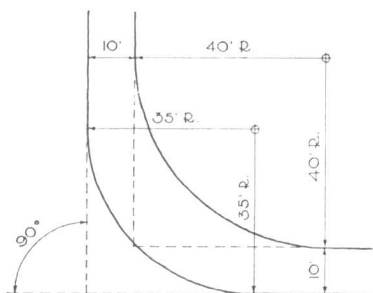
行道则作为该入口和出口延长部分的链接。这样, 停车道就构成了链环之间的链环, 也就是说, 其结果是, 在整个营地区域形成了单行道交通, 且将交通事故减至最小。



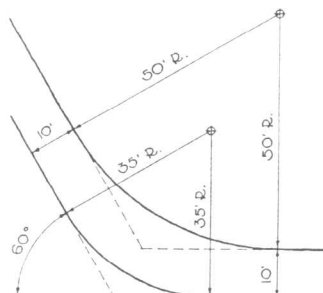
拖车营地单元K (由于这种类型的营地单元没有任何指定模式, 所以, 无法搜集数据资料)。

H单元所表示的是一种松散、不规则、宽敞且适用于“牵引车-拖车”旁路停车类型, 而这里的K单元类型与H单元相同, 它相当于链接形式的一个不规则的、扩展后的版本。在两种单元类型中, 都同样对道路线型加以调整, 使其能够适合原有等高线、满足停车道间距、设置不伤害有价值的自然风貌的空旷区和为野营者提供更大私密性等, 而所有这些措施都出自一种信念, 即, 在

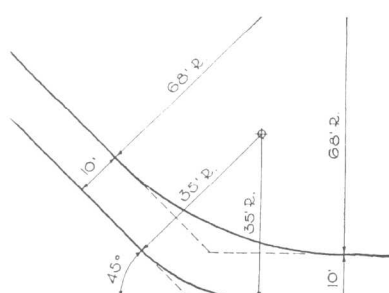
特定条件下, 与其将一个较小区域完全改变, 不如将一个较大区域部分改变。在这样的野营地规划理论下, 还使用了一些自然隔离物, 用以防止小汽车无控行驶而产生场地损坏。这些隔离物必须有策略地全面设置, 以保护野营区的所有自然财产, 而对于自然财产的保护也正是向外蔓延的野营区之存在的最主要理由。



小汽车和拖车的最小转弯半径——单行道



小汽车和拖车的最小转弯半径——单行道



小汽车和拖车的最小转弯半径——单行道

上面各图所示为“牵引车—拖车”转弯半径的演变，它控制了前面几页中大量的营地布局方式。

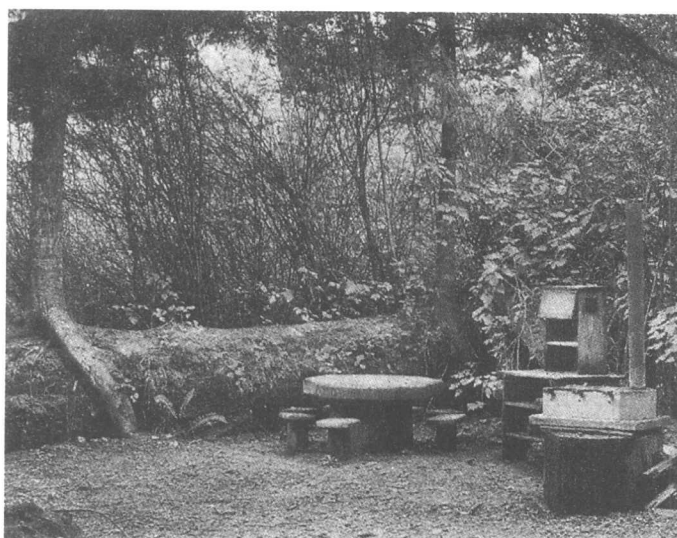
下面两图所示为屏蔽个体野营地所需的低矮灌木和地被植物种类，如果要获取场地的私密性，就必须将它们扩展在拖车野营地之内。

虽然这两幅图所描绘的最高级的下层丛林位于大

西洋斜坡的红杉林，但美国国内其它很多地区也可能找到与其密度相似、高度不等的下层丛林。我们鼓励采用具有这种有效尺度的隔离物，并通过对这类植物的不间断补种和维护，来防止机动车在野营区的破坏性移动。



加利福尼亚州普雷里河(Prairie Creek)野营区



加利福尼亚州帕特里克波因特(Patrick's Point)野营区