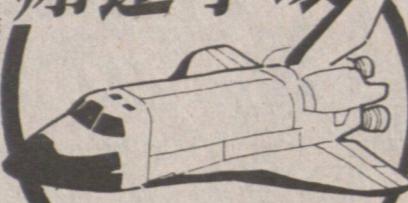


白鳥棲身水牛背相安無事

翔遨宇環



火車還曾為人類現代文明立下汗馬功勞的鐵路，如今在有些地方也遭到人們的冷遇。破舊的車廂，使人們再也看不到那昔日的光彩；鐵路服務更無從談起，列車時刻表則成了令人生厭的藝術創作。

比如，加拿大火車的運氣不佳。多倫多至渥太華之間的鐵路線，長二千八百四十六哩，三十年前列車運行全程需七十二小時，三十年後的今天依然如此。當初不同的是票價貴了，車上飯菜差了。

在阿根廷，鐵路服務狀況更糟，政府有關部門從不印發列車時刻表。同樣是火車，然而命運却各不相同。

不過，也有國家積極發展高速鐵路，例如英國、西德、瑞典等歐洲國家也都在規劃或正在着手進行現代化鐵路建設，欲將高技術應用於鐵路服務，如在列車上裝電話、電子計算機，甚至專為公司員工作車廂。正是由於鐵路為人們提供了舒適和具有時代特點的速度，吸引了更多的因公出差的公司員乘坐火車，放棄乘飛機或駕車外出的習慣。

澳洲亦計劃發展高速火車，雖然障礙重重，但其影響將極為深遠，例如雪梨可能因此遲延或取消興建第二條鐵路。這個計劃由四個財團提出，高速火車每天走三十五次單一路程，返墨爾本、坎培拉與雪梨之間。墨爾本與雪梨之間的路程，只需三小時，雪梨與坎培拉僅一小時。雖然可行性研究報告九〇年年底才完成，但四個財團充滿了信心。如果高速火車在一九九五年操作的話，每年的乘客人數估計可能為六百六十萬，其中一百七十萬原本會選擇乘飛機的。而高速火車系統的建設成本預計為港幣二十六億元。大量使用鐵路，對澳洲的國際收支帶來好影響，起碼進口昂貴的飛機。

無論如何，火車依然是人類的朋友、助手和工具。特別是有些國家十分受歡迎，如蘇聯、印度、中國。這裡大部分人自己沒有汽車，因此火車是唯一的交通工具。據一九八四年的數字統計，蘇聯人乘火車旅行里程為二千一百八十哩。八六年，印度旅客人數為三十億；在中國僅一個假日一百一十萬人乘坐火車外出旅遊。預計到一九九〇年，乘車人數將增長百分之七十七，全年平均人數為五十五億。由此可见，火車仍繼續作為人類的摯友而共存。

仲遠

在美國，火車依然受到歡迎，但也有

邪有正有教宗合迎等色人

邪有正有教宗合迎等色人</