

我們追上瑞士？(上)

王世榕

前言

我們國人，公開或私底下，大都對瑞士有著美好的憧憬。沒去過的，看到瑞士的產品，譬如說手錶、化妝品和巧克力，絕對會讚不絕口；尤其看到月曆上瑞士的湖光山色，譬如阿爾卑斯山上的瑞士小木屋或湖畔的小鎮，那準羨慕得目瞪口呆。又，國民黨在黨綱上雖沒明言，想來心中對瑞士的嚮往當一如國人。至於民進黨，則在公私場合，公私文書，公開宣稱要將台灣建設成如今瑞士一般的國家與社會，這是他們追求的目標。個人手頭上剛好有一份刊物「新潮流叢刊九」，第五十九頁上有一份新國家連線的共同政見。它的標題就是「建立一個東方瑞士的台灣」，該政見共分廿四條，條文之前的前言，就醒目的只提上「建立東方瑞士台灣國」，其中第一條為：以和平方法推動臺灣人民制定新憲法，選舉新國會，建立新國家。第二條：外交堅守中立化、非戰原則、重新加入聯合國。海峽兩岸維持和平，平等關係(以下條文略)。可見瑞士除了巧克力和手錶等上述令國人稱羨的產品外，我國政黨人士針對瑞士的睦鄰政策、非戰原則、中立政策和入聯也同樣「心嚮往焉」。我們可以總結一句，瑞士是我們國人，包括各政黨在內，心中的模範國家和社會。我們恨不得早日變成東方瑞士國，好一展長才。不過，瑞士到底不是台灣，我們憑什麼條件或我們自認有什麼條件可以趕上瑞士？我們到底要「努力」多少年，才能建立「東方瑞士」？本文即站在不同民族的「國民性格」或稱之為民族性這個抽象概念的觀點上，試著分析一下瑞士的人民，瑞士人的生活觀、工作態度和倫理，簡言之，試著從瑞士人民的「待人接物處事」上著手，看看我們國人的憧憬或政客的口號，到底實在不實在？我們真能在短期內(十年)或中長期內(卅年如何)，追上瑞士？

以下分三項議題，進一步探討一下瑞士何以成為瑞士的理由，或者說，對一個外國人而言，他首先在瑞士所感受到的「文化震盪」(cultural shock)到底有哪幾項特別印象深刻？或者，瑞士人到底是哪一種人，與德、法、義大利人等比較，瑞士人到底呈現出哪些特別不同的民族性格。

守時與精準

每一個人初到瑞士，都會對瑞士的公共交通工具之便捷，嚇了一跳。法新社2003年曾報導瑞士聯邦鐵路公司(註1)2002年百分之八十一的客運火車誤點不到一分鐘，已超過準時到站的目標。在瑞士半開放民營的鐵路網中獨霸一方的瑞士聯邦鐵路公司的目標，是四分之三的火車準時到達或誤點一分鐘。2002年，公司百分之九十五的火車在預定時間四分鐘內到站。請不要忘了，2002年正是瑞士舉辦世界博覽會的乙年，觀光客蜂擁而至，聯邦鐵路公司必須加開一千七百多個班次以茲應付。2002年還是聖嬰現象開始湧現的一年(2003年更是猖獗)，氣候惡劣和山崩乃司空見慣，聯邦鐵路公司，因此對貨運火車採取較寬鬆的守時標準，令人佩服的是百分之九十的貨運火車都在預訂時間的卅分鐘內抵達。守時與準確性，令人值得信賴。

花了五年期間的準備和試車，2002年年底一項新的全國火車網和時刻表終於推行。除了2003年開始幾個月略有不順外，此後的火車班次更多而且更合理(譬如上班期間加開班次，星期假日少些班次等)，簡直到了令人嘆為觀止的地步。此一新的火車政策就是一改過去傳統的火車行駛營運觀念，而直接將全國火車網地下鐵化。換言之，將全國依其五大經濟區塊之最大城市為中心(註2)，構築一個全國鐵路網。詳言之，譬如以蘇黎世

為蘇黎世經濟區塊中心，整個區塊內皆以蘇黎世為中心而營運，東西南北區塊內的火車皆以蘇黎世為樞紐而網結在一起，在此一區塊內之兩站，當然可以直接相通，但是由伯恩或巴塞爾別墅區塊來的火車，如果要去蘇黎士區塊內的某一車站的話，那麼必須在蘇黎世換成區間內慢車(即瑞士通稱的SS火車)；其次的改良，則以全國為一大區塊，加強大都市之間的交通運輸量。不寧惟是，聯邦政府與各邦地方政府配合，再次開發新隧道和維修，強化現有設備，如此一來，2003年以後，各大城市間行車時間縮短不少，而這區塊內各站行車之管理更見有效。換言之，如只在區塊內行駛，不確定因素比起傳統的以全國單一區塊為行駛區的管理方式，不僅有效而且準時。2002年，個人初到瑞士時，最擁擠的蘇黎世和伯恩兩大城市鐵路線(瑞士通稱的IC線，即intercity線)，需時一小時十四分鐘。採取地下鐵化後，只需時五十八分鐘。再配合各區塊準時和四通八達(包括上山的纜車，登山小火車在內)的慢車線路，從瑞士往任何大小站出發，皆比2002年前更早到達，而且由於各站火車時刻表配合絕佳的關係，對節省時間或是安排旅程來說，可說皆可一一規劃，不至於浪費時間在詢問、等待和與火車站員工發生不必要之談話或衝突。

便捷準確的交通系統

瑞士便捷又準時的火車網加上無遠弗屆的聯邦政府郵務車系統，瑞士人光在交通此一人生最重要的重大項目(食衣住行育樂)方面中就拔得頭籌。我國的火車網雖然也不錯，但是一進入非大城市或山區，農區小村小鎮，就必須面臨資訊不足，系統紊亂(特別是各地方客運公司之間之激烈的競爭)的困境，造成的現象是：除了火車外，守時是不太可能的；假日少至郊外踏青，公私營巴士車站一片混亂；資訊不足，沒有系統化以致增加了人與人之間的衝突；再者也造成大量購置私有汽車代步，進一步造成環境之汙染和公路上之交通事故等等。總之，從交通此一議題來看，我們台灣花在無謂的搜尋資訊，未系統化交通網等不利因素方面，與瑞士人相比，浪費了過多的寶貴時間。看來，我們在這方面還是落後。重大節

日由於交通工具無法準時，會議自然無法準時(浪費了多少時光在等待「法定人數」?)，最後，當然是台灣人的守時美德就比瑞士或歐美日差多了。我們之所以落後，老百姓的不守時、辦事情和活動的不準時，絕對是一大主因。

人人守時和一切準時是瑞士的一大特色，你一出瑞士國內，到西南方的法國，南方的義大利晃一圈，便知道此一「民族特性」了，如果你再翻越庇里牛斯山，看看那裡的西班牙和葡萄牙人，你一定知道我沒有說謊。當然，你可以辯說北方的德國人也不差，當然不差。只是不差而已，絕對比不過瑞士的人人守時與一切準時。說到這一點，與此一「特點」有關的，就是他們所生產的東西之品質，高品質和精準也是一大特性。瑞士的鐘錶之堅固耐用和精準，可是世人所無法否認的。他們生產的工作母機，譬如氣電共生母機，以電腦操控的那種紡織或車床等工作母機，實驗儀器之精準，也是世人有目共睹。我們台灣每年約向瑞士輸出一些高級的紡織品，譬如登山用的夾克之類的高級紡織品，絕大多數是用瑞士製的精準工作母機生產的。

嚴謹對待工作的民族性格

瑞士人之所以有以上國民性格特性，我想與他們的工作態度與工作倫理有關。瑞士人重視有生產力的勞動者有時更甚於他們國中的老人和孩童。學童從小就被教育要一絲不苟地處理事情，認真努力地工作。瑞士人的每週工作時數是四十二小時，係歐洲國家中工時最長的國家。在公車或火車上，許多觀光客不明白何以那些年輕人不讓位給老者或孩童，反而對疲憊的勞動者(working adult)表示出其他國家，譬如我國，所沒有的敬意。有趣的是德裔瑞士人的工作一辭，不光光是德語的arbeiten一辭而已，有關工作的當地德語，就足以填滿一頁字典(註3)。譬如安靜地幹活，叫schäftele；工作中規中矩但可惜沒什麼成果，叫做füsele；不專心工作，叫lale，也可稱之為lüre；匆忙地上陣幹活，則叫chünschtle或zämmechüechele。還有，依工作時幹勁之多少有無或熱忱之高低，瑞士人則又把工作分別稱之為

haudere、pfudere、schludere或schutzle。徒勞無功的工作或勞動，叫chüngele；無精打采地工作，則叫plämperle。不寧惟是，好好地幹，就有四個動詞chhrampfe、chrüpple、morche和ochse。那麼對工作或勞動比較負面的單一動詞，到底是不是和以上比較正面的動詞一樣那麼多講法呢？是沒多少，只有三個，gvätterle、laare和tökterle動詞表示工作緩慢，勞動者或者熱忱不夠，或者敷衍一下。除了以上先是描述工作的動詞外，當然瑞士德語也有針對工作而相應產生的形容詞，不用說，這些形容詞五花八門。譬如形容工作是痛苦的、偉大的、困難的等等，這些瑞士德語就有以下形容詞：en stäiss、en morox、en soustäiss、en löölitschob、en türgg、e chrottete、e muurxete、e säichaarbet、en souchrampf、e soubüuez等，真是猗嶼盛哉，不勝枚舉。

最精采的是以上的形容詞雖然洋洋灑灑一大堆，但是瑞士德語中就是沒有一個字是來形容或稱讚工作做得完美的(travailler en beauté)，而也只有一个字，單單一個字tröie來形容從工作中得到快樂和滿足(se rejouir)。

世人都認為瑞士人是工作狂，追求精準的工作態度和倫理，從以上瑞士德語中，就可以看出其來有自，這根本是德裔瑞士人文化中的元素。至於佔百分之十一的法裔瑞士人到底又如何？當然，因為文化之不同，自然不會和德裔瑞士人一樣，那麼執著辛苦又勤奮的工作。不過由於歷史上相處了幾百年，工作賣力的程度絕非老家的法

國人或義大利鄉親可比(註4)。如果讀者有機會來瑞士一遊，當可親身體驗一下瑞法義三國人民工作的態度和努力，果真不同。我舉一個親身經歷的例子。如果你坐火車，穿過阿爾卑斯山去義大利米蘭遊歷，精采的是火車一出隧道進入米蘭平原，車子就開始顛簸起來，座前小桌子上的咖啡都有濺出來的可能，怪就怪在這裡(註5)。原班人馬、原來的火車，一進入義大利，火車就好像注入一股拉丁人的熱情，開始在鐵軌上跳舞。瑞士的原班火車，進入法國也有同樣的感覺和經驗，不過跳的舞好像不那麼勁爆，稍微「斯文」一點。如果是進入德國，奇怪得很，火車就不再於鐵軌上跳舞了，唯一不同之處即在於景色差多了，而且鐵軌兩旁可見到垃圾和雜草。我不是說瑞士的火車兩旁永遠整理得乾乾淨淨，甚至湖水中也找不到枯枝和塑膠袋。在我居留瑞士近六年期間，也不過見到一次(竟然在琉森市政府前面的湖中看見，真是駭人聽聞)。而看到火車旁出現雜草也不過兩次，都在柏恩附近山中小鎮，的確令人無法置信。

(上篇完，續篇將於下一期刊出)

(本文作者為我國前駐瑞士代表)



註解：

1. 瑞士鐵路網原則上由佔絕大部份的聯邦鐵路公司和另外兩家民營公司，再加上一些為觀光而建造之山間小鐵路，登山小火車等公司組成。
2. 一區塊一個城市，譬如全國只以東以聖加崙，北以蘇黎世，西以巴塞爾，西南以日內瓦，東南以魯加諾，而中央以首都伯恩為火車營運樞紐。
3. 瑞士德語與德語不大一樣，計分為巴塞爾、琉森、聖加崙、蘇黎世和柏恩五大類「地方方言」，雖然可列為德語方言，但是這五大地方方言與正統或稱之為Haupt Deutch之間，嚴格說起來不通之處高達一半。
4. 從傳說中的威廉泰爾揭竿而起，於一二九三年促成森林三邦獨立以來也有七百餘年的歷史了。
5. 從瑞士伯恩至義大利米蘭，會經過世界上最長的Simplon隧道，由於2007年底Lörenberg新隧道完成通車，車程縮短近半小時，現今只需花三個小時即可抵達。