

第二十五屆五虎崗文學獎散文組佳作：我騎車到淡水的黃粱一夢

瀛苑副刊

台北是個又大又小的城廓。

東西南北的城門各自以具體或象徵的方式，要脅四方，睡在銷煙繁榮的馬車流動中；把最早的台北圈圍出場域和城廓。在最早的日子裡，台北像被開疆闢土的冒險家，用還在晃動的指南針一比無恙後，就東南西北的座定起建；盆地則是在遠方的四面作牆。

他從城外出發，東門市場那時還是廣袤田沃，離城裡，是信義路現在的三個街口長。戴上現代化用的手套和安全帽，用二輪驅動把那些彼時的田埂，像風箏的線段，長長的放在後面；他穿出整個台北，往淡水去了。

車行淡水，像作一場夢。

我常把這趟要費時四十分鐘的車程，騎到睡醒之間的交際。

通知引擎上路後，我把行車的四十分鐘，像搜羅整齊的書籍分門別類，分配給一些必要的雜想和活動。大多時候，我拿裡頭的十分鐘來孵生我的腹稿，多了就不行，會灌進風沙胎死腹中；其他時間，講真的，其實都在虛渡；被紅綠燈攔阻花五分鐘，橫互坡橋的斜度要半分鐘，全速衝刺在平穩的路段有三分鐘；且用剩下的時間閃過細碎砂石裝設的障礙物，時間在虛渡裡不斷重複，加起來要超過總數了。我用漠然的表情把散落的揀起，看著時間一邊昏沉，一邊又流轉成為行車間必要的距離和速度。

深呼吸，費時，抵達。大家都看慣了這張時空沉穩的安容了。我心裡卻只有相愿；往淡水的路上，成了一條定時的甬道；我這麼去，也就這麼到，只要投下時間卡——四十分鐘。

我嘴角帶笑，就向漫長無際的人生問安買一張吧！

很多時候，費時既定的無力感讓我奮力的催下油門，把大台北用車速劃出區界。沿著市民大道、右轉承德路、直行上橋翻抵士林、過中正路後石牌等在下一站、再前方是大度路、關渡、竹圍、紅樹林……。行經淡水的路上，車頭一撇等著尾速掃起的

利風把台北切成地區，有豆腐各分區塊卻又緊密相連的質地，又像割出了各區的拼圖，用費時和憶景刷印，拼起來就是我的印象台北。

更多的時候，費時實在讓我忍無可忍，於是我拿手腕的出力，換車速的極限向四十分鐘的下殺挑戰，三十分、二十分鐘……。

他一直以為台北是座大城。

小時候要回宜蘭過年的時候，總是花好多的時間，看爸爸穿出重重的車圍，駛離密集的樓簷才能到石碇、坪林，繼續走長長的山路。台北就和其它的縣市鄉鎮一起併肩齊置地站在台灣的地圖上，他想這個大大的城廓一定裝著各類的顏色、夢想、距離、天線和秩序。好大的一個城哇！

他在城外的東門市場長大，讀城前的東門國小。東門（景福門）像石獅子，互踞在圓環，對應著外交部、昔時的紀念堂、中央黨部、台大醫院這些更高幅員更遼闊的建築物；它正面對視，又像居前護守身後的總統府，看著它從日據時期的總督府至今，演歷一場扭轉千秋的大夢。城內的風光明媚，城牆坍倒在歷史的兩翼。

巡禮古城，沿著時光痕跡，抬頭卻看到被高架道路重重包圍的北門（承恩門）；拐個彎，走中華路去看西門變捷運站，集散時下的流行；在愛國西路已經見不到南門了，城垣不見；清光緒八年到十一年完成的五千公尺長的圍裏，已經轉換了形式。衡陽路現代化的夢還在舊城內明滅，帶著西化電燈的驚喜流淌進時光長河，平埔族人划著「艋舺」回到最早的台北，在淡水河邊以物易物。

最早的台北，疏離的聚落就指涉全部，搭起了城垣就圈圍出了城廓；「城內」不過就是那一小方土地。

可是小時候，他怎麼就覺得台北好大？要讓他明白公車路線以外的世界，可能比他論述一個都市底下錯落著歷史甬道，更有困難度。台北怎麼可能是座小城？他的小腳不能一步跨越就是三片的行人磚，中正紀念堂的矮屋簷戴上他頭頂上就成挑高建築，就連「信義幹線」的司機對他來說，都是需要抬頭仰望的叔叔。而他也就隨著公車在城泊間擺渡，只一條信義路便承載了幼時到青年的全部歲月。台北，你是座小城嗎？

車行淡水，像去搭一班趕不上的列車。

我是晚起的鳥兒易生躁怒，吃不到蟲不打緊，點名點不到才真是「大條歹誌」。時間在壁上幽幽唱戲，指著九點過半；列車會在十點十分駛進淡水教室，台北這會兒還遙遙領先它「三十大分鐘」；慢慢來，這場賽跑不急，可以讓兔子打個盹等烏龜。它是十點十分的淡水鐘聲，此刻還未響起，像淡水的同學還在床上悠悠賴著。而我就是苦情永遠要演烏龜，往淡水拼命追。

還有三十分鐘，你慢慢來。兔子說。時間的立基點根本不一樣。

我提著行囊大包小包，被時間的急迫驅趕上車。裝不進車廂的行李胡亂塞在前面，時間像馬倌在後面拿鞭子催；我跳上車像笨拙的上馬，因為我就是晚起的鳥兒，趕路的烏龜。

於是我用氣吞山河的氣概催油拉手想要扭轉這一切的不愉快。城市以為我動了氣，幽幽的為我籌措了一本攝影集；公部門是主辦單位，左前方的定cut，躲在右後方的仰角，再從天橋上打個啣，途經淡水的道路被拉成長長的展演場地。有一點看紀錄片的味道，我參照著自己不同時期衣著的進化、演變，在城市留下側影。

我是個好市民繳好多稅，隨單寄來的舉證相片可以巧妙地妝滿一面牆。

並用心痛、具存在感參半的感受佈置。

信義路對他來說，有好深的感情。

所有的一切都是從這裡發源的。那些關於台北城流佈的軌跡和軸射出的幅域，好像都從這裡涓滴，深刻出去。他從這裡長大，走這條路上學，他看這條路的眼神又美好又猶疑，他高中交過一個女朋友，約會的地點從沒離開信義路的範疇，他曾經懷疑，這條路會不會就這麼承載了他的一生。

他揹著不同背包去上學區裡的各項才藝，用腳踏車把家附近的棋盤格巷弄畫方畫大，擺上遊戲卡、籃球卡讓生命在攻擊和防守，插卡和龜派氣功，喬丹的升值中繼續

長大。他猛然發覺成長記憶裡的信義路有一種國界的屬性，在市集包裹的家裡黃昏時看鴿群紛飛，就不用出去了。他也極度符合經濟效益的，把學籍安心寄此落戶，東門國小中正國中大安高工，信義路是一條筆直的默契，幫助他排解那些自尊和自卑都曾敗退的掙扎，成為一種姻緣的註定和書寫上的釋懷。

他其實知道信義路沒有多樹的仁愛路漂亮，他也知道現在的信義路早被捷運的行經挖得千瘡百孔，沒有大河流淌，成為幽幽一灣的氣勢了。他其實心裡知道：都待在這路上也沒什麼大不了的！

但真正要出走了，他卻忘不了國小的時候揹著書包，走單純的巷弄回家對著卡通和課後點心；他忘不了國中時候面臨考試，大清早到中央黨部的K書中心佔個位置，再跑去羅斯福路後面包台兩個小時，然後逆向潛入林森南路給汽機車走的地下隧道，妄想這樣穿越中正紀念堂地底是趟熱血的逆襲！（在喇叭聲中驚險地像駭客任務貼住牆壁，沒有車的時候再下來拔腿狂衝；）他永遠記得高中對於解放、鬆綁的想像，是在信義路上的「木瓜牛乳」前，等著紅綠燈轉化的中間時間全力地往斜線的彼岸奔跑，越過杭州南路安抵對面的紀念堂——他將一大片被囚禁的森林種進心裡。

信義路是大河是原鄉，這比夢裡的虛幻更靠近他。

我騎車到淡水的時候，想起了他畫過一幅地圖送給女友。

那是第一次的情人節他們互送禮物，他送她一幅屬於他們的旅遊地圖。當時他剛從高中畢業，不知道是他偏心，還是對於這城才剛開始摸索，信義路完全不合比例的，被他放大到極致。他把台北放在軟木墊上，裁出了一個不均衡的四方輪廓，每一邊的比例都很有問題，可是他看著自己作品滿意的神情，彷彿還歷歷在目。

承德路與石牌交界的大鐘像個隘口，在風景的轉型處仆進烈風。

我騎車到那裡的時候，眼窩和記憶都被掃得生痛。信義路被畫得超大，而我天天要行經的承德路卻完全沒被畫進那份地圖。

他家信義路金山南路是世界的中心！從情感和現實他都是這樣認知的。信義路把

台北兩個最大的綠地和活動空間：中正紀念堂和大安森林公園抱在懷內。信義路的兩頭是統領政經的樞要建築：互據時空的總統府和長到天上去的101大樓。信義路緊貼著流行的脈搏，不管到東區還是西門町，都有20路公車和204隨時傳送。信義路有耳語、有人氣、有市賈，東門市場、信維市場、通化夜市，永康街，有鼎泰豐，為這個城市注入假貼土地的生民氣息。金山南路延伸出去，光華商場要搬過來落地生根了，師大在另一頭則坐擁領土涵括後面的藝廊、咖啡館和夜市。信義路還有專屬公車——信義幹線。車頭到車尾，每一個座位都有他不同時期的容貌在幻動。車上寄托了他大半的學生歲月，請派個人來告訴他信義路金山南路不是他以為的世界的中心。

但其實，他早已知道了。台北不是拿信義路圍出的城廓。

車行淡水的時候，我一邊騎車，一邊警戒地四處張望，在通過那些危險路口的時候是否又有閃光危機潛伏身側？我其實不常超速，對那些超速偵測的位置早已瞭若指掌，長途通勤的人很快就適應了這些相礙相伴的規矩，有各種方式可以與它們和平共處：臨警戒區緩一緩車速；找一部勢均力敵的朋友交換一個默契的眼神，用齊頭的速度一起向測速機的遲緩反應打聲招呼；或是切到最外側、或躲在大型車的身後，都還是有一個可以自由呼吸的空間自在加油。

真正讓我受罰的是，跑出了這個城市為機車騎士準備的道路。

請不要叫我領情，請別跟我說哪裡危險哪裡是安全的上風處，就算我總因此在同警察交鋒時處於下風。因為這座城市為我們準備的道路永遠塞滿著車，這座城市坐在四個輪子、有屋頂的人們總一個勁的將車往右邊靠；公車、計程車、半路搭乘、順風車、路邊稍停、溫馨接送情。我不甚其擾把車靠左於是成為左派，而沒有人發現世界有了一點傾斜，只因為另一個右邊得以悄悄維繫著平衡。所有的邪惡柔軟粗魯都還是一起上路。

天橋上的警察眼睛特尖，專注意騎到左邊的、壞的我，拍一張底下壓著土黃色「禁行機車」的照片發郵。他說不清楚是逕行機車、進行機車、勁行機車、還是禁行機車。誠心地告訴我。

車停在紅綠燈前面的時候，我繼續想他做的花花綠綠的台北。那個用色紙、圖釘

、大富翁房子做成的旅遊地圖，他終於不再仰賴公車梭巡在這座城市裡了，他終於知道公館離大安站走和平東彎新生南路就可以找到，不需要繞到古亭的羅斯福；他終於知道公車走的是最遙遠的距離，城市中間卻有更私密的捷徑可以頻繁使用；他終於知道這座城市，在他不同年紀時，讓他理解了不同的方向，看不同等級的電影，花費不等值的時間，跑的是不同標語的馬燈，掛起的汽球是不同的顏色。

他知道了常有影展在長春路口送播，逛SOGO除了從大安站搭捷運到復興南路也可以騎車改忠孝東；他知道了上新生高架橋坐不到美麗華的摩天輪，松江路不沿著右線走會上高速公路；他知道了找中山北路就可以找到雪片冰，繼續找可以找到仰德大道上竹子湖；他也知道深坑，知道了北投，更知道了同一個場域以不同交通方式到達，會有感受的殊異程度。他知道美食可以幫助記憶定位街道地圖，情緒放縱的時候會留下味道成為線索。他知道萬華有家三味日本料理好吃又實惠，也知道對面祖師廟從前有三邑和同安人在此拼搏械鬥。他知道艋舺的堤防以前是榮盛的老碼頭，而沿著河岸溯源會到大稻埕見證城市的繁茂沉沒在微隱之處。

綠燈的時候，路面就像變型金剛在組裝前蠢動。從關渡平原的心臟穿過，我好幾次驚起了安伏在綠野中的白鷺絲，到大度路的天空壓馬路。

底下要小心沒有sense的用路人一直經過，停或爭，讓跟搶，閃與躲，一個或半個車身，一秒或更瞬息間的抉擇，都可以讓擁塞的道路更加暢快順通，讓生活更具質感。他們就是不懂！他們不懂得大家都用上速度的時候，忙碌的世道是存在一種默契的川流。

走過綠陌，關渡大橋等在開口處亮出它的豔紅；我以為風景如畫，以為奔馳的靈巧終會在一趟趟的車行間，吃掉行旅的辛勞使其不致一波一波，讓我像來到了遼闊未知的荒漠。我在竹圍前面壓過了大彎想起港阜的搖擺，想起了西子灣。我記得那年，畫地圖的那年；兩個人把一切都丟掉似的去親近海，在哨船街生活一個禮拜。在中山大學的隧道前聽她期許我，會有一個巨大而即將臣臨的歲月要發萌。

那是一個黏膩卻又質感扎實的美夢，讓我以為我將終其一生滯留在溫羅汀區間的巷道，孵育此夢。

我以為十七歲騎單車的時候，這座城市會義無反顧地引領我。在陋巷裡鋪修柏油，低頭親吻新建築底下那些深刻的衰老面容。我想起了我第一次騎車到士林時，短暫

的路遙被我騎成長程征途，滿載回的是滿足和成就。

而我一恍神卻在機車上加速、抱怨、違規，將手機、錢包和鑰匙，與這份柔韌一同車行淡水，在城市裡一一遺落。

車行淡水，我想像著台北城的開拓，和我從城裡長大的這一切。行車的人只能看片刻的風景，超車的時候向前方點頭代替對後面的招呼，關於城廓的定義已經模糊了。如果歲月和速度不停繞轉，不停放逐，我騎車去淡水的所感，真的會像幾世紀以前做過的夢。

我用一個時辰的安穩載女朋友，被那些坐我車子的同學抱怨他們的命都不是命。觀音山安穩，大屯山安穩，象山安穩，台北安穩，四面安穩。行車到淡水的道路安穩。

如果車行淡水的時候，真碰上了交通混亂和事故，就當作一場夢。

2010/09/27



圖 洪翎凱