

即便是作为旅游城市的芽庄，到夜半时分街上也空无一人。由1号公路路口至市区仍有七八公里远。我们被三辆摩托车驾驶员连拉带拽上了车，当在海边一旅舍住下时，已凌晨3时。



半小时内过了三四辆去西贡的长途汽车，但出租车司机皆说这些车不停芽庄。他坚持要拦招牌写明去芽庄的车。恍惚中夕阳西下，天色趋暗。乌云也飞过来，将天空遮住。司机乘机说，我送你们去芽庄吧，只要人民币960元。我不置可否，见一辆由三岐城开出的长途汽车拐弯走上南行的1号公路上，我即跨出路旁，站在靠近路中央的位置示意拦车。小秦与大车司机一阵通话后，便上了这辆带有卧铺的车。而出租车司机则显得对此难以理解，似乎在问，这些中国人到底想干什么。其实我并不想干什么，只是想多看些沿途风光罢了。

实际上，我也没有坐过这种配有卧铺的长途汽车（中国简称为卧铺大巴），即便是在中国我也没有坐过。这种卧铺大巴在20世纪90年代春运紧张时曾被广泛运用，一般用于换乘不便的县城以下的镇乡区域。但随着航空、高速公路，特别是高铁普及，及普铁的提速和便利，这类大巴逐渐减少。

不过，我还是去年在云南、广西见到过此类车辆，但铺位之间比较宽松，舒适度很高。而此次乘坐的越南大巴，却让我陷入尴尬境地，主要是铺位安排得太紧太密，且每个铺位既窄又短。车内铺位分上下层，每排安排三列，每个铺位的头部拱起，刚好供后个铺位的乘客脚部伸展，而这个伸展区恰被前一个铺位拱起区下方的框框夹住，缩短了床铺的距离，致这个普通的大巴竟能前后排列10余张床位。可能越南人瘦小些，能够适应这种设计，但对于我们这种体型稍大些的人来说则显得逼仄、憋屈。

乘务员把我安排到上铺，我只好佝偻着躺在床上。车内还算整洁，上车脱鞋，后我发现车后部还有通铺，上下层，每层可睡多人。我提出要睡通铺，乘务员不允许，以不安全为由搪塞过去。即便我提出不用退款，也不置可否。

近600公里路程，整整用了10多个小时。名义上1号公路已改造成了高速公路，实际上不是那回事。尽管中间建有隔离带，但公路仍是开放式的，人、车可自由进出，城乡交叉路口多为平面式，几无立体交通枢纽。仍延续北方省市夹街而市的习惯，仅人烟稀少处可见旷野、高山。即便如此条件，大巴车司机行车速度依然很快，有时达八九十公里。

会安的出租车司机告诉我们，大巴车常常出事，前两天还发生了两起车毁人亡的事故。当然他说此话的目的是兜售租车生意，难免有些夸张，但置身其中，看到人、车往来频密，车速不减，不免心有余悸。我见舒明常起身站立在走廊上，观察四周情况，可能他也有同感。

中部几个省份约80%以上的人口集中在沿海狭长的平原区，若修建封闭的高速公路势必要选择在偏离此地的丘陵区，而这将大大提高工程造价，这对于国力不足的越南来说有些苛求。南北2000多公里的跨度，既赋予了广阔的发展空间

，又极大地拉长了交往的距离，增加了开发的难度。猬集的小镇，被分割成长条状的平原，以及空泛的山区和迎面而来的海风，是这个蜂腰部显著的地理元素。

天已黑还未走出广义省。路旁不远处的榕橘港是一个正在建设中的深水大港，据说日本人参与了投资，他们想把这里建成第二个头顿，以后将是越南最大的油气港，直接为南海石油开发服务。

到平定省会归仁市时已是晚间11点。我们在这里的服务区吃的晚饭。

归仁是越南中部的名城大港。自占婆王制蓬峨亡后，1390年陈朝大将陈渴真在海潮大败占城军，占婆国势一蹶不振，占国统治重心由广南省的会安、美山一带迁至磐城，即归仁。后归仁建成新洲港，郑和下西洋多次在新洲港驻泊。在17世纪，占领广南的阮主政权采取蚕食政策，逐次用兵，梯度南下，先后占领归仁、绥和、芽庄、藩朗等地，终至1697年，即后黎朝正和十八年，广南国阮氏政权吞并占婆，在其残余地区设立平顺府（即今平顺省），千年古国占婆至此灭亡，后越南又继续南侵水真腊。

在14世纪以前，哀牢（今老挝）的国土上已存在不少小国和部落，它们都成为越南欺凌的对象。据《大越史记全书》记载，自李朝到陈朝三百多年间，越南对老挝境内诸王国发动了十三次战争。至1802年阮朝建立后，确定了现今越南的版图。有西方学者说，968年越南建立丁朝时，其版图仅为现有面积的四分之一，也就是说，约四分之三的土地是用其他手段获取的。美国越南问题专家道格拉斯·派克谈及越南的历史和传统，曾以“亚洲的普鲁士”来比喻。当然这种说法值得商榷。

使归仁名声大振的缘由则是它与越南“西山朝”的兴起与衰亡息息相关。

自17世纪起，安南后黎朝的王室统治已被架空，北方郑主和南方阮主两大枭雄割据，对峙南北。但美梦很快就被击灭。1771年归仁府西山爆发的阮氏三兄弟领导的农民起义，击败后黎朝及北郑、南阮割据势力所建政权，所建立的农民政权史称“西山朝”。西山朝虽然存续时间很短，仅30年，但却涤荡了旧有的统治基础，充满了传奇。

连续百年的郑阮割据战争陷安南人民于水深火热之中，激起从南到北此起彼伏的农民起义。阮氏三兄弟乘势而为，归仁揭橥，号称为百姓而战，从而获得广南国境内大部分农民的拥护及许多山区原住民的支持。1773年起义军一举攻下归仁，接着在1776年推翻了南方阮氏集团，1785年于嘉定一带击退暹罗的干涉，1786年荡平北方郑氏集团。1789年老大阮文岳在归仁称帝，由此埋下兄

弟阮于墙的种子。西山三兄弟的四世高祖本姓胡，与胡季犛（前胡朝君主）是同宗，后随母改姓阮。

三兄弟中，老二阮文惠较有才干，甚孚军中众望，以他为帅曾先后两次击败暹罗，两度攻取河内，还曾偷袭清朝孙士毅所带领的清军。1890年阮文惠在顺化称帝，年号光中。西山朝建立后，前半段时期由阮文岳在归仁号令统治，中后期阮文惠及其子阮光瓚坐大于顺化号令。由于争权夺势，骨肉相残，“亦不言败”的阮福映乘隙而入，在法国殖民者的帮助下击败西山军，于1802年建立阮朝。

在此要说明两个问题。

一是清军孙士毅入越进击西山军问题。阮文惠两度攻占河内后，后黎朝皇帝黎维祁逃亡，其母皇太后及皇室人员200多人由高平乘船过龙州，欲求救于清朝。在过博淦溪河（龙州附近）时大部人员被阮文惠部斩杀。得此消息后乾隆帝传谕两广总督孙士毅，对黎王眷属“妥为安顿，优加抚恤”，并应黎维祁求，进击阮文惠。孙士毅1788年12月率三路大军平乱，仅半个月就击败西山军，占领河内。孙士毅宣诏袭封黎维祁为安南国王。此时乾隆帝下令孙士毅班师，但孙士毅一心想俘获阮文惠以绝后患而未按期退兵，也未采取防备措施。阮文惠写“辞意甚卑”的降书以麻痹清军，于1789年农历正月初七的晚上偷袭清军，驱大象一百多头冲营，致清军仓皇应战，损失很大，被迫北撤。

当清军刚入越之时，乾隆帝就说：“该国当残破之余，得天朝为之兴复，俾黎氏国祚重延，并不利其土，于宇小存亡之道，仁之义尽，实史册所仅见。”助黎复国祚完全是为仁义所兴，绝无他图。乾隆得知孙败后又说：“得其地不足守，得其民不足臣，何必以中国兵与钱粮，靡费于炎荒无用之地。”此语一出，便命撤兵。

清军败后，乾隆命名将福康安理安南事务，福康安上书主张与安南和好。而此时阮文惠也遣使入关请封。乾隆感到黎朝已失去人心，木已成舟，便答应阮文惠的请求，此时阮文惠已改名阮光中，便封阮光中为安南王。

二是关于西山朝的评价问题。

西山朝只有短暂的三十年，越南古今对其评价不一。西山朝虽然是阮朝的死敌，但阮朝遗老兼历史学家陈重金在处理越南政治史里的真伪问题时，认为阮氏兄弟能结束郑阮长期纷争的乱局，抵抗过暹罗和清朝的军事干涉，阮文惠还获得清朝皇帝依例册封“安南国王”，是堪与丁部领、黎利相媲美的人物，因此

西山朝也像丁、前黎朝一样是越南的正统王朝。而阮朝国史馆所修《钦定越史通鉴纲目》对西山军起义则恨之入骨，称之为“叛乱”、“反逆”和“伪朝”。但窃以为，这可能是受到阮福映的影响所致。想想阮福映对“三阮”的毁尸行为就能理解《钦定越史通鉴纲目》所使用的这些字眼的原因了。有没有泄广南国被灭“私愤”的缘故呢？

车内已归于平静，连越南人常有的窃窃私语也转为轻轻的鼾声，只有司机处仍在放着低回的轻音乐，偶尔还能传来似乎是港台调的绵软流行曲。这并没有带来反感，反而起到催眠的作用。

而我却辗转反侧难以入睡，即便下半夜了也是如此。我感到身体难以伸展。

车速很快。夹街而居的民居区灯光灰暗，爬山越岭时外面漆黑一片，然能感受到黑黢黢的山的影子在向我们袭来。过绥和巴江大桥时灯光突然亮堂起来，并向而行的铁路线上火车头拉响了汽笛声。

在过富安省大山口——诺岛保护区时，公路几乎切岸而行，可见山石嶙嶙，岛滩相连，景色奇峻。据小秦说，这里还保留不少占人特色建筑遗迹，只可惜匆匆行程难以光顾了。我们在黑暗中穿过富安省。

半夜两点，乘务员找到小秦，说要补票，追加150万越南盾，约计人民币500元。舒明听到后有些激动，争论道：“上车说好去芽庄，三人共计450万，已付了，怎么还要补票？”乘务员说：“我以为你们是去归仁呢！”简直是天大的笑话，居然连我们去哪里都没有搞清楚，就卖票？双方争执不下。小秦偷偷跟我说，在越南常碰到这种有些欺诈的行为，尤其是对华人。我急忙摆手，告诉舒明：“给他算了！”息事宁人。钱虽不多，但心里憋气，真难以理解这种近似明火执仗的行为。

越南长途大巴，大多是沿途招手揽客，既无明码实价，也不出车票，仅凭车上人员漫天要价，宰客现象层出不穷。就乘客而言，无凭证，到哪里去说理。当然这种态度可能对外国人多些，尤其是像我们这类来自中国的“自由行”者。这里是否隐藏着某种情绪和心理障碍？