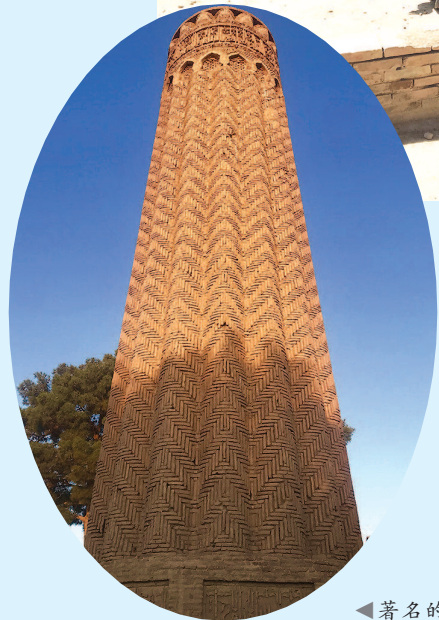


法浩特  
在大佛出土  
处模拟大佛



▲著名的 Jarkurgan 宣礼塔



▲铁尔梅兹古城遗址

◀ (上接 10 版)

没有看到他十分向往的铁尔梅兹古城。但是这并不妨碍他以《前往阿姆河之乡》作为旅行记的书名。任何读者一看到书名,脑子里首先会出现那想象中的、传奇般的、美丽的阿姆河。

1956年,另一个英国人也来到阿富汗,之后也写了一本在旅行文学的历史上足以与拜伦那一本相提并论的游记。这就是埃里克·纽毕(Eric Newby, 1919—2006)的《兴都库什行纪》(A Short Walk in the Hindu Kush)。纽毕记录他和朋友在兴都库什山间几乎成功地爬上6000米高的米尔萨米尔(Mir Samir)峰,非常有趣。和他所有的作品一样,此书文风朴素幽默,可读性极强。不过他的足迹仅限于努里斯坦(Nuristan),远离兴都库什山以北的阿姆河。

很显然,对纽毕这样一个刚刚立志要以旅行写作当作终身事业的人来说,没有看到阿姆河似乎是一个极大的缺憾。在晚年写的自传《一个旅行者的人生》(A Traveller's Life)里,他记录了自己曾如何用吹牛的方式来弥补这一缺憾。那还是他刚从阿富汗回到伦敦,在理发馆理发时,和熟识的理发师聊天,发生了如下对话:

“最近出国了?”

“其实是中亚。我渡过了阿姆河。”

“哦,大有意思了。我估计您是从喀布尔出发吧,然后怎么走的?从哪里过河?”

“我在铁尔梅兹登陆。”(说到这里时,纽毕在心里安慰自己:不管怎么说,我的确从空中飞越过阿姆河。)

“铁尔梅兹呀。依您实地所见,河面有多宽呢?”

“大概半英里吧。”

“您觉得只有那么窄吗?我猜您是坐着浮筏过河的吧?”

“是啊。不过那里也有好多别的船,蒸汽船什么的。”

……

纽毕已心乱如麻,主动问:“您到过铁尔梅兹吗?”

“俄国这边灰尘特大。您没发现这一点吗,先生?而且,铁尔梅兹嘛,真的,只有一条街而已。”

“可是在阿富汗一侧是密密的丛林呀。而且他们说,还有老虎呢。”

“曾经有老虎,当然,曾经是有老虎的。那么,您也去了梅尔夫(Merv)?”

“没有,可是我飞越了撒马尔罕。”

“噢,你是飞呀?”

“是呀,乘俄国飞机,从铁尔梅兹到塔什干,然后到莫斯科,再经里沃夫和布达佩斯转维也纳。”

“绝大多数人是从喀布尔飞,我不明白您为什么要到铁尔梅兹去搭飞机。”

纽毕恰好在一个熟悉中亚的人面前不够严谨,此后他再也不敢走进那家理发馆。不过我理解他,他只是没有把梦想与真实分得太清楚,而随口吹了那么一下下。其实很多次我都有这样的冲动,想告诉别人,

当然主要是告诉自己:我曾经在阿姆河游泳,月光照耀之下,竟然游到了阿富汗那一边。

## 5

### 从阿姆河到海洋

当然总有人比较幸运。以宏大叙事享誉国际的历史学家汤因比(Arnold J. Toynbee, 1889—1975)说:“从孩提时代我就梦想着有一天能看到阿姆河,它在传说中分开了伊兰与突兰(Iran and Turan),在现实里则分开了阿富汗与苏联。”1960年2月下旬至6月底,汤因比借到印度和巴基斯坦讲学的机会,在印度、巴基斯坦和阿富

汗游历长达四个半月,其中以4月下旬到5月底在阿富汗的大范围考察最为艰苦,特别是对一个年逾七十的老人来说。

汤因比环游阿富汗时,纽毕那本《兴都库什行纪》正在英国畅销,他应该至少知道这本书,但他一个字也没有提。旅行结束后,汤因比很快完成了旅行记的写作,并于1961年出版,书名就是《在阿姆河与亚穆纳河之间》(Between Oxus and Jumna)。书名提到阿姆河,不仅因为阿姆河是他这次旅行范围的北界,而且也因为他的确看到了阿姆河,尽管为时短暂。

1960年5月12日,汤因比一行来到阿姆河南岸,看到了比他梦想中还要宽阔的阿姆河。当然他不是普通的旅行者,他在学界内外的声誉使他的旅行看起来相当奢侈:英国驻阿富汗大使全程陪同,两辆路虎越野车,所到之处都有顶级接待,根本不用担心后勤与安全。可是几个月不间断的奔波对他这个年龄的人来说绝对不轻松。5月11日,汤因比一行从马萨沙里夫出发,向东穿过几个大戈壁,来到昆都士(Kunduz)。第二天,他们从昆都士向北,走了约65公里,抵达阿姆河南岸的克孜尔喀拉(Qyzyl Qala,意思是“红色城堡”),实现了一睹阿姆河的心愿,随后返回昆都士。

汤因比详细描述了从昆都士到克孜尔喀拉的沿途景观,比如昆都士绿洲北部的绿色原野,绿洲边缘以及戈壁地带游牧人的帐篷。在看见河水之前,他先看见了河对岸石崖上电线杆那么高、也和电线杆一样成排相连的苏军岗楼。然后他才看到阿富汗这一侧的卡车、灯塔、吊车、码头,“猛然间,阿姆河就在我们脚下”。有意思的是,汤因比对阿姆河的描写,集中在河水流量之大。他之前应该查阅过相关资料,但他还是被眼前宽阔湍急的河流所震撼,这使得他一直在思考阿姆

河的航道是否能帮助阿富汗解决没有出海口的难题,那就意味着阿富汗与苏联的经济协作。他写道:“当我站在克孜尔喀拉的码头上,看苏联船只与阿富汗卡车连接(装卸货物),我热忱地祝愿这一想象中的阿富汗与苏联的经济协作能够成功。西方人若对这一成功怀有恶意,那不仅是不够慷慨,也是短视。我们生活在一个世界各国彼此依赖的时代,每一个国家的繁荣与其余各国的繁荣紧密相关。阿富汗是不能发展和繁荣的,除非它能建立起适当的外贸通道。因此,让克孜尔喀拉更强大些吧。”

汤因比站在阿姆河边,一心只想它的航道意义,是出于他那一代及他之前几代人对出海口的特别关注。阿富汗是个内陆国,没有出海口。在贸易富国时代,没有出海口意味着经济落后,所以汤因比期望阿姆河能成为阿富汗与外部世界物资交流的通道,以弥补没有出海口所带来的天然缺陷。阿姆河主要在苏联境内,可是他一点也不在意这条大河对苏联的航运价值,因为苏联是海洋大国,不存在出海口短缺,用不着汤因比操心。可是苏联解体之后,产生了好多个内陆国家,其中与阿富汗隔河相望的乌兹别克斯坦更是内陆国中的内陆国。

还在撒马尔罕时,我的同事李新峰教授在一个微信小群里对我说:“你不是研究内亚吗,这下好,你到了内内亚。”他说的内内亚,是指乌兹别克斯坦的双重内陆国特质。双重内陆国,意思是不仅乌兹别克斯坦自己是内陆国,而且它的所有邻国也都是内陆国。亚洲只有一个这样的国家。其实全世界的双重内陆国也不过两个而已,另外一个欧洲的列支敦士登。可是,如果要狡辩的话,我可以说不,乌兹别克斯坦的双

(下转 12 版) ➔



俄国画家 Nikolay Karazin 1889 年的作品《1873 年俄军渡过阿姆河》