



这天晚上她服侍张九龄吃完晚饭，早早就对张九龄说要睡觉。等到张九龄睡着了，张夫人悄悄地起身，再看了一眼丈夫，然后走上山去。到了巨石前一看，白天的裂缝正在一点一点地合拢。张夫人不顾一切地挤了进去，用自己的身体挡住了将要合拢的石头。石头停止合拢了，张夫人也牺牲了。第二天，当大家来到巨石前，看到石中的夫人时，全都惊呆了。人们含着眼泪将张夫人抬出来，为她举行了隆重的葬礼。说也奇怪，当人们再去炸巨石时，巨石轰然一声就裂开了。大庾岭新路修成了，人们为了纪念张夫人，在半山腰为她修了一座庙，世世代代祭奠她。这座庙至今还留在岭上。

张夫人为修路献身的故事只是一个传说。我们在有关张九龄和梅岭新道的历史记载中并没有发现与此类似的说法。但它说明了一个问题，那就是当日修路之难以及张九龄为此所付出的巨大努力。《开凿大庾岭路序》描述了这种艰难的情况：“开元四载冬十又一月，俾使臣左拾遗内供奉张九龄饮冰载怀，执艺是度。缘磴道，披灌丛，相其山谷之宜，革其坂险之故。”他亲自攀援山中，察看地理形势，然后利用农暇时间组织施工，最后建成了一条“坦坦而方五轨，阗阗而走四通”的大道。单以新道的宽度而计，古人一车二马，新道可以五车并驱，道路是何等之宽！有了这条“转输以之化劳，高深为之失险”的新道，中国南北的交通状况从此大为改观。从张九龄凿新道，一直到20世纪初粤汉铁路通车以前，这是连接岭南和内地最便捷、最重要的一条路。

（二）南北通途

大庾岭新道的开凿，对唐以后中国南北贸易的发展起到了巨大的促进作用。

由于海上贸易频繁，隋唐时的广州已经发展成为一个比较繁盛的港口城市。从这里乘船出海，近可以到东南亚各国，远可以到西亚、北非等地。张九龄凿梅岭新道时就说“海外诸国，日以通商”，因为新道开通，“于是乎据耳贯胸之类，殊琛绝贲之人，有宿有息，如京如坻”。广州的大批货物可以运到内地，“齿革羽毛之殷，鱼盐蜃蛤之利，上足以备府库之用，下足以贍江淮之求”（张九龄《开凿大庾岭路序》）。崔铣《修路铭》也说新道开通后，“怀荒服兮走上京，达海



商兮重九译，车屯轨兮马齐迹，招孔翠兮来齿革，伊使臣之光兮将永永而无数”。据说当时广州的外国商船“不知其数，并载香药、珍宝，积载如山”（真人元开：《唐大和上东征传》），这些货物大多数是从梅岭道北上内地的。东南亚诸国的贡物，诸如象牙、沉香、珍珠、朝霞布、火珠、鸚鵡、猛火油、玳瑁、龙脑香等，也通过这条路来到长安。

此外，在大庾岭新路开通以前，驻守在岭南的军队所需的粮食，要由岭北走水路运过去，既费时间又耗人力。大庾岭新道开通后，兵部侍郎郑畋请求朝廷将岭南的食盐经营权委托给广州节度使韦荷。韦荷每年煮海取盐的价值，可达四十万缗。他通过大庾岭新道将这些盐运到江西一带出售，再买米运回岭南赡养士卒，不但军队的粮食供给问题彻底解决，而且可以取消荆、洪等地的漕运，大大减轻了朝廷的负担。

到了宋代，往来于梅岭道上的商旅更多，梅岭道的作用也就更加突出。北宋名臣余靖在《武溪集》卷5《韶州真水馆记》里说，从京都开封到岭南，先从汴水坐船直到淮水，再由堰道入漕渠，然后溯大江到梅岭，下船陆行，越过梅岭道后，就可以下真水（浈水）直至岭南的东江、西江。万里长途，只有梅岭道九十里为马上之役，其余都是蒿工楫人之劳。与漓江道、武水道相比，这是一条最便捷的路，所以“下真水者十七八焉”。他赞美梅岭道将高山峻岭变成车马通途，说“峽岭古来称绝缴，梯山从此识通津”（余靖：《武溪集》卷2《题庾岭三亭诗·通越亭》）。由于大庾岭南北两边的商旅众多，一些城市也应运而生。比如，“当岭表咽喉之冲”的虔州（今江西赣州），因为借助大庾新道，可以将北江支流浈水与长江支流赣水连接起来，所以成为“公私货物所聚”之地（王象之：《舆地纪胜》卷32《江南西路》）。

食盐在古代是非常重要的物资，汉以后基本上由官府垄断经营。因为与岭南交通往来便利，所以虔州很多人私贩岭南海盐到内地牟



韶关风采楼余靖像



利。每年秋冬农忙结束，这些私盐贩子常常数十人甚至上百人结为一群，全副武装，往来于虔、汀、漳、潮、循、梅、惠、广等州贩运私盐。为了打击私盐贩子，宋政府将位于大庾岭北边的虔州所辖的大庾县（今江西大余县）单列出来，改为带有军事驻防性质的南安军，专门管理食盐的运输和交易。当时通过大庾道的广东食盐数量之大，可以从政府的运量中看出来：宋仁宗庆历年间，广东转运使李敷、王偁上奏，请求将广州盐运到南雄以供给虔、吉两州，因为没有得到批准，所以就从南雄撤回了准备运过大庾岭的食盐四百余万斤。宋神宗元丰年间，每年又以粤盐一千万斤行销虔州和南安军。除了盐，通过梅岭道运输的重要物资还有粮食、铜、铅等。由于商业的发展，大庾岭南北各州的商税征收额也成倍增长。

明代，梅岭道上仍然一片繁忙。明人桑悦《重修岭路记》记载：“庾岭，两广往来襟喉，诸夷朝贡，亦于焉取道。商贾如云，货物如雨，万足践履，冬无寒土。南安人有驴背攀载络绎，米、盐、器用，多货之所由出也。”（余光壁《乾隆大余县志》卷18《艺文》）这里是外国使节入京的要道，来自东南亚各国的番舶使节络绎不绝。如永乐四年（1406年），来自东南亚各国的贡使要上京，因为农忙先停留在南雄州由广东藩司接待，结果竟聚集了交趾、占城等九国的贡使。明代梅岭道上的货物，最重要的还是食盐。明太祖洪武末年，下令南安、赣州、吉安等府改行广盐，梅岭道作为广盐北上咽喉之地的地位进一步得到巩固和突出。明英宗天顺二年（1458年），政府在南雄府城南设置了太平关，专门征收盐税用作军饷。明孝宗弘治年间，又在大庾岭的折梅亭设立关卡，对往来梅岭道的货物抽税。明武宗正德六年（1511年），又在章、贡两水汇合处的龟角尾设赣关抽税。六年后，因为反对的声音太大，才将折梅亭税关移到龟角尾。当然，除了食盐以外，



梅岭



其他经由梅岭道南下的货物也非常之多，其中常见的有布、木、铁、皮、器皿、香、药、果、糖、象牙、玳瑁、乳香、苏木、蜡、番椒等，林林总总不下百种。

梅岭道在大庾岭上的最高点，也就是梅关，是赣粤两省的分界线。梅岭道由岭两边的南雄、南安两府共同负责维护，也共同享有货物转运带来的利益。为了公平起见，两边的人设定了一条规则，在梅关建了一个“中站”。两边的人运送商旅货物，只能运到中站，然后交给对方的人再接着运下去。后来，南雄的运者要求修改规则，因为他们发现从北方运到南方的货物，多是金帛等轻细之物，每月不足百驮；而从南方运到北方的货物，多是盐、铁等粗重的东西，每日就有几千之数。于是经过协商，两边又修改



梅关

了规则，规定南雄的人运送南货到北方，可以直接送到南安城下；北方南安的人送北货下南方，也可以直接送到南雄城下。这样南雄运者的生意多，挣的钱也多。时间久了，南安的运者逐渐发现了其中的猫腻，就要求恢复以前在中站交换运送的旧例。南雄的人占着便宜，自然不肯答应。既然谈不拢，就只好诉诸武力，于是双方群起械斗，死伤了不少人，弄得商旅不通，而且一直持续了二十余年。这对南北贸易的影响太大了，最后还是由官府出面调解，经过多次协商，最终恢复了原来的中站转换之制。这一段历史，由时人张弼写成《梅岭路均利记》，刻在石碑之上立于路旁作为永久的纪念。



今日珠玑巷



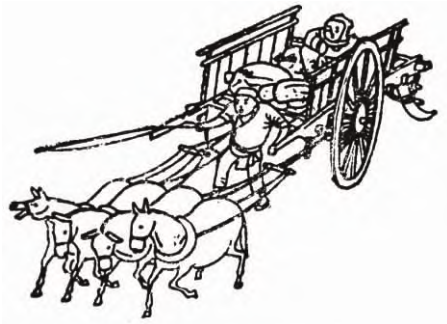
需求创造生产。由于南货比较多又比较粗重，所以一方面要求运送者的人数多，一方面运送者要求休息的次数也多。为了满足这么多人的需要，沿梅岭南麓到南雄城一路的驿站和商铺一家挨着一家纷纷发展起来。有利可图，政府也不甘落后。明宪宗成化十二年（1476年），南雄知府江璞就“建屋百十二楹”，并起名叫通济镇，专门选择良民在此居住经商，政府的财政收入因之大为改观。通济镇以南，还有里东铺、石塘铺、沙水铺、长迳铺等集贸中心。其中，沙水铺就是沙水镇，后来又叫做珠玑镇，距离梅关大约30里。关于当时南雄沿浈水和梅岭道一线的商贸繁荣情况，明代诗人黄公辅有一首《过沙水珠玑村》诗，其中写道：

长亭去路是短亭，此日观风感黍离。
编户村中人集处，摩肩道上马交驰。

万历年间，意大利神父利玛窦曾在韶关停留数年传教，然后又从韶关经梅岭北上。在《中国札记》里，利玛窦写到他所看见的梅岭道情形是“旅客骑马或者乘轿越岭，商货则用驮兽或挑夫运送。他们好像是不计其数，队伍每天不绝于途。”黄公辅与利玛窦的说法不谋而合，充分证明了当时梅岭道作为南北交通咽喉的繁华程度。



利玛窦像



宋代载货太平车