

## 贛江十八灘經濟文化的歷史變遷

耿艷鵬

江西萬安縣政協

贛江是江西的母親河。在它的流域，形成了頗有特色的贛江文化。贛江十八灘，是指贛江從贛州城下流至萬安縣域段。其間河道曲折，河面時窄時寬，河床中多處怪石交錯，古有二十四險灘之稱，經宋代以來多次疏導，而以十八險灘著名於世，這也就形成了十八灘歷史和十八灘文化。這十八灘從贛州順流而下依次為：儲灘、鰲灘、橫弦灘、天柱灘、小湖灘、銅盆灘、陰灘、陽灘、會神灘（以上九灘屬贛縣）；良口灘、昆倉灘、曉灘、武朔（武術）灘、小廖灘、大廖灘、棉津灘、漂神灘、惶恐（原名黃公）灘（以上九灘屬萬安縣）。自古以來灘名說法不一。萬安九灘名今依《萬安縣交通志》1989年版；贛縣九灘名見清同治十二年（1873年）版《萬安縣志》。

### 一、贛江十八灘流域的交通發展

在近代修築贛粵公路以前，贛江是江西、乃至中原通往嶺南的重要交通要道。人員的流動，物產的流動，自然形成了文化和風俗的交流、融匯，久之，流域內就形成自己的歷史文化和民俗特色。早在新石器時代，贛江流域就有人類生存活動。考古工作者曾在十八灘頭的魚梁城（現萬安縣城對岸）舊址發掘出石斧、打眼石範和各種印紋陶片等新石器時代物器，證明五千年前，先民就曾在此生產生活，繁衍後代。他們面河而居，正是重視水的作用和河流的交通便利。有的學者研究廣東曲江石峽遺址，認為“石峽文化的人們不僅與長江下游的史前人們有着密切的交往關係，與其相鄰近的江西贛江流域的史前人們也有着密切的交往，並認為從地理位置上考察，廣東東北部從始興、南雄這一線與贛南之間有谷地和山口相連，可通贛江上游。這就表明，在四五千年前，嶺南和贛江流域就有過人員直

接或間接的交往”（《長江文化史》李學勤、徐吉軍主編，江西教育出版社1995年12月版第89頁）。

春秋戰國時期，曾有大量的吳地越民因避戰亂而南逃。《史記·四十一·越王勾踐世家第十一》記：“王無強時，越興師北伐齊，西伐楚，與中國爭強”。但此戰的結果卻是慘敗，“楚威王興兵而伐之，大敗越，殺王無強，盡取故吳地到浙北，北破齊於徐州。而越以此散，諸族子爭立，或為王，或為君，濱於江南海上，服朝於楚”（《史記》，中國友誼出版公司1993年12月版第225頁）。秦始皇統一中國後，不但仍有越人南遷嶺南，而且由於當時嶺南等地區屬於荒涼地區，為促進開發，也為懲罰一些人，還曾於“三十三年，發諸嘗逋亡人、贅婿、賈人略取陸梁地，為桂林、象郡、南海，以適遣戍。”“三十四年，適治獄吏不直者，築長城及南越地。”（同上書第39頁）。

這樣，就有了一個交通問題。當時，中原南行有幾條通道：漢“元鼎五年秋，衛尉路博德為伏波將軍，出桂陽，下湟水；主爵都尉楊仆為樓船將軍，出豫章，下橫浦；故歸義粵侯二人為戈船、下瀨將軍，出零陵，或下漓水，或抵蒼梧；使馳義侯因巴蜀罪人，發夜郎兵，下牂柯江；咸會番禺。”（《漢書卷九十五·西南夷兩粵朝鮮傳第六十五》中華書局版第3857頁）。橫浦，即今日江西大余縣，因秦代在大庾嶺設有橫浦關而得名。從豫章（南昌）到達橫浦（大余），再翻過大庾嶺橫浦關（今梅嶺），到達南雄的湞水（即湞江。當時湞江水深河寬）。湞江經韶關匯武水入北江，連通珠江，可達海邊。這條交通要道是當時中原通嶺南幾條路中最便利的一條（其他還有：出零武〈今湖南零陵〉下漓水〈廣西漓江〉、經桂州〈今桂林〉；二是出桂陽〈屬湖南省〉下武水〈樂昌縣武江〉、經韶州〈今韶

關)等)。東晉末期，天下戰亂紛紛，形成南北朝時期。北方由於種種原因連年戰爭不斷，相比之下，南方諸朝廷較為安定一些，因此，贛江、湘江、漢水及江浙一帶經濟得到很好的發展，全國經濟重心開始南移。尤其隋朝修通了京杭大運河，水路交通更具有重大意義，帶動連通嶺南的贛江水運的繁榮。至唐代，隨着國內相對安寧，國泰民安，經濟發展，與世界不少國家有文化貿易來往。尤其嶺南由於海路貿易的發展，廣州已成為全國對外貿易的大都會和重要港口，與中原經濟交往大大增加。正如曾任洪州刺史、中書令的張九齡所云：“海外諸國，日以通商，齒革羽毛之殷，魚鹽蜃蛤之利，上足以備府軍之用，下足以瞻江淮之求”。而“嶺東廢路，人苦峻極，……顛躋用惕，漸絕其元”(《開鑿大庾嶺路序》·《張九齡詩文選》，羅韜選注，廣東人民出版社1994年10月版第272頁)。交通的不便，嚴重影響了經貿的發展。為繁榮經貿，加大嶺南與內地聯繫，深有體味的廣東曲江人，時任左拾遺、內供奉官的張九齡上書朝廷，並獲准，於唐玄宗開元四年(716年)十一月，親督民工開鑿梅嶺驛道。至此，以長安為中心的中原通往全國的四條幹線交通，亦是古驛道中的東路：長安—洛陽—汴(今河南開封)—宋(今河南商邱)(注：見《中國通史簡編》修訂本第三編第一冊，范文瀾著，人民出版社1965年11月版第267頁)—徐州—壽縣—丹陽—九江—南昌—沿贛江而上至萬安武朔—贛州—南康—大余—橫浦關(梅嶺)入嶺南；另一條沿贛江而上至萬安造口—贛州—南康—過洋山—九凝山，連通長安—長沙—廣西的南路幹線(亦為古驛道)更便利了。在萬安還有一條重要的陸路古驛道，是舟船行至萬安武朔上岸，經黃塘(今寶山鄉)至興國經瑞金進福建。【注：參見《萬安縣志》(清)、《萬安縣交通志》(1989年版)】，這樣，全國幹線交通網更臻完善，大大利於經濟發展和人員往來。就此看出，由於萬安處在贛江之濱，地理位置顯要，成為中原至嶺南的水陸交通幹線的重要位置上，這無疑對贛江十八灘區域經濟文化發展帶來

很大推動。據地方志和地名資料，在沿贛江邊，今日萬安縣境內，唐代已出現一些一定規模的村庄，如韶口鄉南元、西韶，窟頭鎮城洲、街的上、夏坪等村，窟頭市圩、百嘉(原名灘頭)市圩和良口市圩已開始形成。為了克服十八險灘的航運障礙，唐德宗貞元初(785年)虔州(今贛州)刺史路應進行了有史以來的第一次航道疏浚工程，鑿贛石梗險，以通舟道。這時，不少從中原遷徙來的人家已在十八灘流域及萬安各地安家落戶。正因為交通的改善與發達，帶來人員的增多，推動了商業和地方經濟的發展，並在昔日魚梁城對岸形成了一個船泊口岸。這個口岸與十八灘很有關係，因為它就處於十八灘中最險的黃公灘(後改名惶恐灘)頭，凡要溯贛江而上的船隻，必得在此靠岸，請有經驗的灘師(即領水員)帶過險灘去，方得平安。黃公灘之險，不但因它處在贛江一個拐彎處，水下怪石峭拔，灘中有塊屏風石(亦稱猴子石)，航道狹窄彎曲，暗礁潛藏，水流奔暴，而且萬安東華山區匯集的龍溪河水正在此處衝入贛江。兩水交匯，更使得水中漩渦加劇，不慎之不是船觸礁，就是漩翻船，歷來船家視此為險途，臨行之前，必到岸上的肖公廟燒香求保佑。南唐保大元年(943年)，在此置萬安鎮。此地隋屬泰和縣，唐時將原遂興縣域置龍泉場，萬安鎮地隨屬之。據說當時設鎮時在土中挖得石符一帙，上有“地界兩州，神秀所蟠。更為都邑，萬民以安”，采其義而名之。宋嘉祐六年(1061年)，虔州知州越再次疏浚江黃公灘以上各險灘，以殺水勢(見清同治版《萬安縣志》卷一)，並賦詩一首：

江南歷盡多山水，獨贛潺潺三百里。  
移舟夜泊黃公灘，畫角烏烏晚風起。  
栖鷗宿鷺四散飛，夢魂驚人漁夫耳。  
三通迤邐東方明，又是篙工遄行矣。  
橫波利石千萬層，板繩縛頭如山登。  
危途終致險且升，自願忠信平生凭。

(《萬安縣志》卷十九)

讀此詩如聞其聲，如臨其境。十八灘雖作了些許疏動，但仍然行程驚險啊。

正因為萬安鎮及贛江十八灘“路當衝要，溯上則喉控交廣，順下則領帶江湖，水陸之險阻，漕運之會通，事至繁也”(宋·胡銓《廳壁記》。《萬安縣志》卷十七)其地理位置的重要，流域人文經濟的發達，所以在宋熙寧四年(1071年)，朝廷批准從龍泉(今遂川)縣、泰和縣、贛縣等各劃數鄉設立萬安縣。這也是十八灘流域開發興旺的時期。

北宋時期，南方是較安定的。即使後來金兵入侵中原，朝廷南遷臨安(今杭州)，演成南宋，南方也一直是經濟、文化較發達的地區。至元到明代，戰亂一旦停止，依河漕發展起來的都市就馬上能再度繁華起來，沿河流域經濟發展也是很快的。這其中的推動力，我以為一是朝廷官府的漕運和民間的商運。當時贛撫、吉泰平原是魚米之鄉，素有糧倉之稱，加上茶葉、桑麻、四時物產，或上貢朝廷，或外運其他都市，或通嶺南走海路遠銷他國，隨之而來的，是東西南北各地的各種物產的交流。尤其宋代以來，江西以質量好的粵鹽代替質量差的淮鹽，而朝廷對鹽實行專賣制度，官運官銷，從南雄轉入虔州、江西內地食鹽不斷增多。這都給當地很大的影響。許多各地商品到來，或留用，或學習制作，或轉運，推動了當地農商手工業的發展。隨着航運的發達，首先營造的就是商埠口岸，這也就是為什麼萬安建縣時間並不長，萬安城就繁華起來，尤其城池五雲門至芙蓉門沿江一帶，更是熱鬧非凡。每天南來北往客貨船只在萬安縣城停靠。船夫、挑夫、客商不斷增多。帶來無數商機，其茶樓、客棧、花街、篾篙行、灘師業，直至民國初期水運衰落才慢慢風光不再。良口圩明代時即曾有店家五百多間。為什麼小圩鎮能繁華起來？它離萬安縣城80里，逆水行舟，當晚必得在此住宿；它離贛州115里，順水雖然快一點，但過了九灘之後，到此亦晚，再前行無較大圩鎮可住多人，也必在此停泊過夜，如此，良口圩鎮百業興旺也是必然的了。

## 二、贛江十八灘流域的文化發展

對十八灘流域文化發展起推動的影響力，還

有南來北往的人員交流。贛江十八灘素有“小三峽”之譽，兩岸崇山峻嶺，彎彎河道，湍激水流，曾吸引了許多文人名士、達官貴人，以及舉家遷徙的過路客。影響大的是兩種人：任官與貶官。任官躊躇滿志，往往借山借水抒發豪情壯志和某種感慨。而自宋以來，尤其明代以來，萬安教育發達，有名氣的學宮書院就十多處，歐陽修、文天祥、解縉、周敦頤等名人經常來此講學，推動了教化的深入。

十八灘流域外來人員交流的另一個特點，就是客家文化。如前所述，萬安十八灘早在秦漢時期就開始有中原人流了，南北朝以後更多的中原人因各種原因遷徙到江西，吉州、廬陵、萬安一帶是他們的落腳地之一。像贛南諸多客家一樣，萬安客家除了少數“老客”外，更多的是從萬安轉遷出去，若干年後又回來定居的“新客籍”。據地名普查時得來的資料，萬安客家人基本都是原籍中原(河南居多)，“新客籍”多是廣東五華、龍川、清遠，福建上杭、汀州等地遷來，聚居在萬安“上鄉”(萬安俗以縣城為界，贛江上游兩岸各鄉為“上鄉”；贛江下游兩岸各鄉稱“下鄉”。從鄉、村數和相比人數，差不多各佔全縣的一半。)。雖然萬安“下鄉”一些山區也有客家人，但在萬安十分鮮明的文化、民俗界線，就是以縣城為臨界點，“上鄉”為客家文化區域，“下鄉”為贛文化(或稱吳文化)區域，這從語言(方言)、生產習慣、生活風俗、飲食、婚嫁、民居等習俗來判斷，是很明顯的。所以說，大客家文化區域應從閩粵、贛南延劃到萬安縣“上鄉”片為宜。

由於萬安“上鄉”片各鄉就是贛江十八灘所在地，客家人北往南來，有的地方常常出現你走我來，我遷他居的現象，這樣較長時期的流徙，帶來了不少中原、廣東、福建各地的生產經驗和豐富多彩的民俗風情，無形中豐富了文化交流，使十八灘歷史、民俗文化更豐富多彩。萬安自明代以來就流傳采茶戲。萬安雖然古屬吉州、今屬吉安地區，那裡也有吉安采茶戲，但由於萬安客家文化與贛南同

源流，所以萬安采茶戲一直沿襲以客家風味為主體的贛南采茶風格。十八灘流傳的龍燈、股子燈、麒麟獅象燈等燈彩，也是與贛南、閩粵的客家燈彩相類似。“上鄉”到處可見的生土“干打壘”房屋，在“下鄉”就很少見；“上鄉”人喜歡走客、集聚，真是開口“瑪格”就可以親熱起來，“下鄉”人似乎在性格上多數與此並不同。近些年，由於贛江上修建萬安水電站，十八灘被淹，庫區水位提高，大批客家“上鄉”人搬遷到了“下鄉”，文化民俗的相互影響和交融，已有一些看得見的變化。如客家人講究衛生，尤其室外和廳堂、廚房衛生；對來客熱情，以茶相待等，過去“下鄉”一些人家這方面習慣不同，現在受到客家移民戶的影響，環境衛生和堂屋、廚房衛生改觀了很多，並受客家移民影響，亦熱心在住房周邊多栽樹植果。客家婦女過去下田勞動的少，現在移民後，受“下鄉”婦女影響，也更勤快了。這些表明，人員、物產、民俗的流融，是很有好處的。

### 三、近代水利工程的發展

近代以來，十八灘遭遇了不少大的變革。一些愛國的知識份子曾想過開發利用贛江水資源。在他們的推動下，1927年至1940年，江西省水利局多次進行過十八灘段實測規劃，拿出了實測地形圖。這不是件容易的事。抗日戰爭時期，雖然江西是前線的後方，但日寇飛機經常轟炸贛州一帶，美國陳納德飛行大隊在十八灘上空奮戰日寇飛機，空戰時時激烈。儘管這樣，工程技術人員還是千方百計進行開發十八灘的設計，並於1945年正式提出了《江西省域安水利工程》計劃，這個KVA(贛域安)計劃是以美國TVA方式(即田納西水利綜合開發方式)為藍本設計的，第一次提出在十八灘上修建水力發電

站，並搞綜合開發，改善兩岸灌溉條件。但由於國民政府腐敗，不久又挑起內戰，一切建設計劃都落空。1949年8月7日萬安解放後，人民政府才真正把整治十八灘提上了議事日程，先後於1951年、1954年、1956年進行了炸礁疏浚工程，使十八灘航運條件大大改觀，兩岸經濟有了新的發展，文教事業也日新月異。為了開發利用贛江水，造福老區人民，國家決定修建萬安水利樞紐工程。1958年上馬，因蘇聯專家撤走，國家經濟困難，電站1960年下馬。1978年，乘着黨的十一屆三中全會東風，萬安水電站再次上馬了。經多方艱苦努力，十八灘兩岸三萬多人(此是萬安數，未包括贛縣等地移民數)按期完成舉家搬遷，支援國家重點工程建設。電站終於於1990年11月實現第一台機組並網發電。1993年5月30日，萬安水電站正式下閘蓄水發電，標志着贛江十八灘進入了新的歷史時期，人們千百年來化水害為水利，讓贛江造福人民，並根本改善千里贛江航運條件的願望變成了現實。

### 四、小結

通觀贛江十八灘古往今來的開發歷史，我們已認識到過去十八灘流域的發展與繁榮，得益於交通(水運業)的發達和近河人員流徙帶來的商機和影響，以及交流融合。而近幾十年十八灘流域的經濟衰退和文化缺乏活力，也主要是因為陸路交通發展並逐漸形成主流後，水運交通相應衰退，而這種衰退又使得處於大山峽谷間的贛江十八灘流域交通閉塞，人流減少，信息不靈，區域相對成了封閉狀態。它影響了生產，影響了教育，也自然影響了生活。尤其在當今改革開放的時代，沿海、交通發達地區發生了巨變，而閉塞的十八灘流域還正在扶貧，力爭脫貧之中。