

玉林市文史资料



玉林市政协委员会文史资料委员会编

一九八八年十二月

16

玉林市文史资料

第十六辑

政协玉林市委员会文史资料委员会

一九八八年十二月

(88) 大南河	李俊卿、李俊卿、李俊卿
(89) 大南河	李俊卿、李俊卿、李俊卿
(101) 大南河	李俊卿、李俊卿、李俊卿
(201)	李俊卿、李俊卿、李俊卿

目 录

一般史料

抗日时期鬱林的面面观	周擎天 (1)
北流江县令呈报“解鬱林州城围”的禀稿	周擎天 (17)
李宗仁在城隍二三事	吴以英、吴学明 (22)
谢中天治鬱的一些情况	天 知 (27)
清剿卖酒乡良坑匪巢记	冯朝考 (42)
抗日时期日机轰炸兴业情况	陈景辉 (46)

文化教育史料

大革命时期鬱林县教育概况	郑德庆 (48)
鬱林县立初级职业学校纪实	陈衍英 (57)
玉林市图书馆今昔	罗裕昆 (68)

人物史料

张震球事略	廖上潮 (73)
矿务专家陶绍勤传略	陶绍模 (82)
蜚声画苑的蒋承赞先生	李雅德 (86)
杨伯棠医生及其《看病歌诀》	关敦仁 (89)

△ 研讨·补充·订正 △

历代故城何处寻·····	陈彦久 (92)
鬱林土著民族的演变·····	陈彦久 (98)
关于“粤商在鬱林·····”一文的补充·····	彭光信 (104)
15辑勘误·····	(105)

附录一

(1) 天章閣·····	歐陽修
(11) 天章閣·····	蘇軾
(22) 天章閣·····	蘇軾
(72) 天章閣·····	蘇軾
(84) 天章閣·····	蘇軾
(88) 天章閣·····	蘇軾

附录二

(81) 天章閣·····	蘇軾
(76) 天章閣·····	蘇軾
(88) 天章閣·····	蘇軾

附录三

(57) 天章閣·····	蘇軾
(58) 天章閣·····	蘇軾
(88) 天章閣·····	蘇軾
(88) 天章閣·····	蘇軾

抗日时期鬱林的面面观

周擎天

抗日前鬱林城区简介

自推翻清帝到抗战前夜，全中国都处于军阀割据混战的局面。鬱林地处广西边陲，是鬱林五属的政治经济文化的中心，也屡遭兵劫，时局动荡，土匪猖獗，有钱的人很少投资创办现代化企业。1920年才有私营振华电力公司，规模亦很小，仅限于照明。1925年以后才有民办贵兴鬱，鬱北等四通八达的公路，这些是鬱林当时较大的企业。至于手工业生产，一般是以家庭为单位生产，产品极少，多属自给自足。农业方面由于受军阀地主残酷的剥削，土匪抢劫，已濒于破产，这样工农业不发达，军阀割据，交通阻塞，关税林立，商业亦不发达。总之抗战以前基本上还是自然经济时代。

由于经济不发达，市容布局也不同。民国二十八年（1939）六月前（民国二十八年七月奉令将城墙拆去），市区还有着古老的城堡，把市区划分为城内城外，城的方圆不足五里（城周长713丈1尺9寸），城门四个，于民十五（1926）年增开一个名叫新西门，是为城内外的交通孔道，城门白天开着，晚上关闭，来往甚感不

便。城内商店集中在西门街、十字街、南门街等处，此外大部份大街小巷，分布着寺观庙宇，如护国寺、宝相寺、城隍庙、文庙、寒山庙等。大小宗祠如罗氏祠、李氏祠、钟氏祠等。机关学校如县政府、民团指挥部、县立一小等以及很多行馆别墅、居民住宅，计有数百间大大小小的旧式建筑物，还有中山公园，公共会场等等。还有大人塘、箭道塘等池塘。商店大约百户，人口大约五千多。

城外分四厢，商业以西门外的上南街、河沟街（赌馆居多）、西街口等处最盛；南圩次之，东圩亦属小商小贩；再在贵兴鬱、鬱北汽车站附近，有为数不多的修理和出售汽车用品或饮食和旅栈个体户。计城外的商店，大约不外二百户左右，其余大半是居民住宅交错其间。州背可算是农业户或居民，估计四厢人口也不足两万（包括十甲、州背、东明、南圩、东圩等）。

市面还带有集市性质，每逢圩日（三日一圩）农民自由集市，份外热闹，是为市民与农民彼此沟通，互相进行买卖产品，这是抗战前鬱林城区的情况。

抗战时期我国的南大门

民国二十六年（1937）七月七日，卢沟桥事件爆发，日本帝国主义向我国发动了军事的疯狂进攻，随之上海、广州、武汉等地，相继沦陷，沿海一带及交通要道，均被敌人封锁，我对外贸易通道，便起了变化。鬱林地处桂东南，与广州湾（当时是属法国租借地，即今湛江市）毗邻，有着公路自广州湾北经广东的遂溪、廉江而接鬱陆汽车路直

达鬱林，而与抗战时的黔、滇、川、陕诸省大后方相通，鬱林于战争期间，除受空袭干扰外，始终能偏安一隅，未遭沦陷。自此我国南路进口货物，大部份改由广州湾至鬱林最为便捷。于是鬱林成为货物的集散地。远道客商如滇、黔、川、陕、湘等省和柳、桂各地商业帮口，集结鬱林，经营规模较大者，还派人常驻鬱林设庄坐办业务。于是乎鬱林商旅云集，百业顿兴，大大促进了工商业畸形发展，而形成是我国南路最前线最盛大的货物转运销售地。因之，鬱林在经济生产和精神面貌上，便起了巨变，为鬱林以后发展奠下了良好的基础，诚是鬱林历史性重大转变的关键性时刻。也可说是发展的起跑点。

破路后的运输

由于华南局势紧张，南路岌岌可危，当局下令将接近前线的公路彻底破坏，以阻滞敌人进攻。所以从广州湾至鬱林的公路桥梁，便于民国二十七年（1938）12月破坏，此路运输改以肩挑或单车载运。货物抵鬱后，一是就地销售，一是改用汽车或单车转运后方（因由鬱林至贵县的公路，暂不破坏）。于是一时汽车单车运载，人力肩挑，川流不息，使过去一个小小的鬱林城，一时变成熙熙攘攘，热闹非常。民国二十八年为了抢运美援物资，是年十二月二十五日特在鬱林设立专门运输机构——桂南运输局，负责组织运输队伍，管理指挥抢运事宜，其时运输更形繁忙。民国二十九年（1940）七月十日，贵兴鬱、鬱北公路又奉令破坏，自此鬱林的北线运输，相继易改为人力或单车载运。例如抢运

汽油，每个脚伕有力的挑三桶（每桶重约卅市斤），前一桶，后两桶，力小的挑两桶。取道鬱林县城经蒲塘而至贵县东津，然后落船运往柳州，于是蒲塘又一时变得繁荣热闹。单车载运，则经贵县过武宣、石龙而达柳州。其中也有专程运往宾阳卢圩和贵阳的。当时还有不法商人和官僚军阀恶霸豪强，竟将禁运物资，如金、银、铜元、钨砂、桐油、水银、苧麻、五倍子、蓖麻油……等，乘黑夜，走小道，私运出口，大发其国难财。当时曾有广东廉江县黄衡，号称走私大王，握有数以千计的武装，包揽进出口走私货物，猖狂一时，后经当局调集一师军队，拦截围捕，收缴其枪枝弹药货物，将其逮捕正法，走私之风，才得以稍戢。

运输业发展后对农业的影响

自从战时运输业日益发展，兼之抢运美援物资和食盐，很多农民得知运输收入，远比种田收入为大，因此宁愿舍农充当脚伕。当时桂南运输局的运输队，就是组织很多农民出来挑担的运输队。因此造成有些农村，田地无人种，禾熟无人收的怪事。当时就有鬱林县南新桥乡乡长林某曾以稳保农业生产为由，布告劝止农民不要弃农外出的情事。

旅栈业的兴起

自从鬱陆公路破坏后，每天数以千计的肩挑伕力进出鬱林，原来仅有几间旅栈，难以容纳。所以新开旅栈，就如雨后春笋，应运而生，比较像样的旅馆有运亨、湘桂、白宫、

吉星楼第二旅馆……等。原鬱林酒店地下及吉星楼地下房间是住妓女的，民国二十七年在城内忠功里的吉安楼、鸿雪楼成立特察里后，即把妓女集中特察里居住，将前两处的地下房间，腾出住宿旅客。低级的旅栈伙铺的开设，多如牛毛，收费便宜，适合挑伙住宿，当时确有家无闲屋，有屋不愁租的情况。南街和南桥街过去虽是鬱林伙铺较为集中的地方，也不外四五间，如惠安、来安、顺和、南昌隆等，但这一时期便陡增起来，如和安、合德、合栈、又和发、恒荣、合盛、周垂裕祠……等不下二十余间。其他如南圩、水浸社、北街、西街、城内……等处，亦大量增设，但仍常人满，往往使后到之人有向隅之叹，非要加床添凳或挤住到门外马路旁不可。所以备有经验的伙头，必须抢先一步到站，为自己队伍预定住处。因之伙铺经常客满，收入颇丰。至于城区旅栈有多少无法统计，总之大街小巷，比比皆是就是了。

新兴的经纪业

民国二十七年（1938）十月，广州沦陷，鬱林便成为我国华南货物转运和商品销售地。出口货以桂通，桐油、中药材为大宗；进口货以棉纱、布匹、纺织品、西药、化工颜料……等为大宗。因之市场交易频繁，在商品交易过程中，多由经纪人从中介绍，即所谓代客买卖。经纪业中有固定的叫：“平码馆”；流动的个体户叫：“九八佬”。两者不但须具信誉，而且要灵通市场信息，两者之间有时合作，有时单独进行，买卖成交后，即按其营业总额抽收2%的佣金，作为酬劳，即今天称之为的“劳务费”。由于市场畸形发

达，搞这种无本生意的人，日益增加。当时单纯开设平码馆的虽未见有，但兼营性质者，却属不少，例如当时的湘桂旅馆老板张副官，是湖南人，久居鬱林，川、湘商帮，由于有着乡谊关系，多数下榻该店，张某在有利条件下，既开旅栈也兼经纪人。又如有名的晓记老板陈晓周，也由兼营经纪而发财起家。至于一般的个体经纪人九八佬，则三五成群，时分时合，手头拿着商品样本，串门走户，为货主找顾客或为顾客找货主，状极匆忙。这些“九八佬”，多是家居无事，既无资本，又非强壮劳动力，认为这是最好谋生道路，计陆续营此业者，城区附近不下数百人。其中多是本地人，但也有外地人，例如旅鬱广东人，这是鬱林经纪业空前最盛时期。经纪业的新兴，不但解决了城市部份人就业问题，也使很多人学会了做生意的本领，逐渐富了起来。例如吴屋寨的谭三叔、朱紫街的张登之、南街周準斋、竹美的陈丛生、玉皇堂的周谟、凤排塘的李柏等，以后都成为商界大户，或成为小康家庭，或可维持一家数口的生活。这是当时新兴的一个行业——经纪业的概况。

单车运输和单车零件的创造

自民国十五年（1926），鬱林有了汽车路交通后，就有人从广州或香港购进自行车，俗称“单车”，“脚踏车”，初时鬱林单车为数极少，大约最早是民国十二三年间在北京读书的唐瑞青。据笔者所见的就有南街贞泰木栏的老板刘子贞，自广州购回一辆，人们甚为惊奇，于民国二十年（1931）前，鬱林会坐单车的人不多，都是用来代步或

玩玩而已。俟至民国二十一年后，陆续有人自广州湾（湛江市）走私贩运杂牌单车（日本制造的）来鬱。价钱便宜，每辆价仅二三十元（银毫），更便宜的只是十余元，自此单车流入鬱林，日益增多，因而就有单车出租业的出现。如谭伯祺、梁癸生……等，就是出租单车的首创者。人们为方便走路或赶时髦，因而很多人练习骑坐单车。

单车除了便利个人往来乘坐外，有些劳动者，往往利用单车搭客载货，挣钱谋生，为了增加载重量，有人在前轮上加前凳载行李，后凳乘客，或前后凳皆载货，往往载重量达三四百市斤。后因日本产的单车质劣，不能载重和耐用，转而选购英国产的克加路、三枪、抓斧等牌号车来代替。

抗日前，鬱林的汽车少，货物少小的，往往雇请单车运至梧州、贵县、或广州湾等地。自民国二十八年（1939）12月，鬱林至广州湾路破坏后，来往客商，则多请单车代步或载货，于是单车用途，日益扩大，靠走单车挣钱的人日众。例如南街的周德彪，朱紫街的张朝佛，桥尾街的刘书芳、水浸社的梁伟、陂头的李柏……等，数以百计，靠一辆单车的收入，就足以维持全家生活而有余。他们大都是由鬱林载客载货往广州湾，再由广州湾购买零星商品，作为随身行李（可免税）遄返鬱林，卖给百货店，一来一往，获利颇丰。

随着单车运载的频繁，单车部件的损耗自然也多，因此单车零件的销售业和单车修理业，遂应运而生，又由于单车零件，从外国进口不易，迫使内地设法模仿制造，玉豸乡勾禾岭的陈干昌、陈多文等（现是桂南自行车厂退休工人），和革命老干部陈韬等，利用汽车的报废的弹弓铁，仿制单车

零件。如砂杯、砂凸、逼叻、轴心……等。后来除供应本地销售外，还远销上海各地，驰誉海内。解放后单车零件在手工操作制造的基础上，鬱林的单车制造业厂，便蓬蓬勃勃发展起来。八十年代前后就有自行车制造厂1——6厂和桂南自行车厂的诞生。首先出产飞跃牌，后又与上海合作出产凤凰牌以及琴鸟牌等，这是现代鬱林单车业发展的梗概。

民国二十九年（1940）七月，贵兴鬱、鬱北公路，奉令破坏，我县与内地的运输，仍以单车为主，待运内地的物资，如棉纱、布匹，洋杂日用品，西药成药、化工原料……等绝大部分都用单车运载，一条路取道贵县、覃塘、武宣而达柳州，另一条路经贵县西行达宾阳芦圩。一些万金油或西药、土布等用单车专程直运贵阳重庆等地。

当时贵县至柳州的公路，因长期破坏不通，人畜行走尚感不便，单车运输更是艰苦异常。运货到贵阳路途更是陡峻弯曲，险象环生，望之令人生畏。当时汽油奇缺，汽车改装木炭炉，行走迟慢，爬斜坡，尤如蚁行，翻车事故时有发生，司机视为畏途。单车行驶，大可减少危险，因之用单车运输，为人乐用。邑人这种勇敢、顽强的开拓精神实在令人钦佩，因而鬱林被国人誉之为“单车之乡”是名实相符的。

棉纺业的发达与再生棉布的诞生

鬱林棉纺织业，早在清末民初时，便有粤人来鬱教以高机织布和毛巾的技术，从而改变了土矮机的古老织法，提高了生产效率。民十一年时又有邑人晏忠开办东厢职业学校，培养了许多纺织人材。抗日时期，为了纱、棉短缺，鬱林人又

想办法，将破旧棉被翻新纺纱织布，盛极一时。其产品优劣如何，姑且勿论，但却勉强供应了战时人民的穿衣问题，也未不是无办法中的办法。至于当时的从业人数，虽然无法统计，但城乡各处，村村垌垌为之日夜唧唧之声与拟似蝉鸣的纺纱声，以及洗涤破旧棉胎的捶打声和松棉机声，却汇成一片片声海，玉林市文史资料第一、九、十、十二、十四各辑中，杨美颢、周贤鉴诸位的文章言之甚详，兹不再赘述。但纺纱机及松棉机是怎样引进的，却众说纷纭，据笔者近向谭伯祺、谭世能两位谈及，他们说：当抗日时其兄弟谭世义，系广东勸勤大学工科毕业，当时适容县人黄绍竑任浙江省主席，伍廷飏任浙江省建设厅长，曾委派谭世义为浙江丽水铁工厂领导，谭伯祺、谭世能、谭世玉等得以随往丽水铁工厂当学徒，民国三十一年（1942），浙江丽水沦陷，谭世玉随厂撤往福建，谭伯祺、谭世能离浙回乡，并顺将厂里产制的铁木纺纱机和松棉机的图样规格尺寸资料，详细记录携带回鬱仿制。该两种工具，并于是年年底在鬱林市上第一次出卖。笔者曾在南桥街红圈卷菸厂见到仿制的第一架纺纱机。结果这种松棉机得到顺利推广使用，由于纺纱机因为不大适用于人力操作，一时难以推广，但在这基础上，屡经邑人逐步改善，后来便发展成为高产的脚踏式纺纱机，由于松棉机及纺纱机的改良制造，抗日期间，对内地的穿衣问题，有了很大的贡献，也为鬱林人创造了很大的财富。随着棉纺织业的发达，棉、纱、布市场特别繁荣，许多人家男男女女，投入生产和买卖。在不知不觉中遂打破了鬱林过去男人主外，女人主内的旧风气，不出家门的妇女，老老少少纷纷跳出厨房，冲破男女授受不亲的鸿沟，似决堤的洪水一般涌到广阔的

纱、棉、布市场上，从事买卖活动，形成了妇女参加贸易的新风气。

随着棉、纱、布市场买卖的发展，原来利用街边狭小的地方做买卖，造成人群拥挤，交通阻塞，于是民国三十三年（1944），纱布生产买卖正达高潮时，买卖者遂自动聚集到郊外东岳岭成市，以后才扩建为东岳岭大市场。

与此同时，粤商在粤东会馆开设李大成织染厂，在大新乡开设德祥织染厂，颇具规模，邑人陈渭琮则在他家新村也开设织染厂，陈础兴在大新村垌上设象豪织染厂，这是鬱林棉纺织的鼎盛时期。

随着棉纺织业的发达，必需的化工颜料，也大量自广州湾输入，尤其以德国产的输入最大批，于是经营化工颜料店，也同时兴起。如周巨盛、爱记、福昌隆、福致祥、全昌、永丰、恒丰等二十余间颜料店，大部集中在大北街一带经营。使过去萧条冷落的大北街，一时繁荣起来。

破旧棉被的来源与“沙坪妹”的流入

华南一带，素非产棉区，抗日时期，随着鬱林的棉纺织业发达，破旧棉被翻新使用成功后，原料的来源，仅靠本地供应，是无济于事的。为了扩大再生产，必须扩大货源，当时广东高鹤县（高明、鹤山）的沙坪圩，却有大量的破旧棉被出售，于是鬱林人便成群结队前往采购，后来广东罗定也曾一度成为破棉被的供应地。

沙坪圩原是小圩镇，广州沦陷时，日寇所到之处，实行三光政策（烧光、杀光、抢光）。所以能逃者则逃之，尤以

妇女为最。其时顺德、番禺、南海、中山、新会等县，逃生人等及财物多由九江冒险偷渡到沙坪，再由沙坪经肇庆、梧州，再转内地。所以当时沙坪变成逃难者的接应站，破旧棉被与逃难妇女，遂变成廉价的商品，待价而沽。信息一播，广为人知，鬱林做生意的，闻讯之下，遂纷纷前往采购。其中逃难妇女有二三十岁的，也有十多岁或五、七岁的，有已婚失散的，有随人逃难求生的，为了不至被饿死，往往不讲价钱，贱价贱卖。当时国民党政府没有收容安置，所以对买卖妇女行为，并不加以干涉，鬱林商人见有利可图，除采购破旧棉胎外，也采购大量妇女所谓“沙坪妹”买回来，凡是自广东买来的，统称为“沙坪妹”，其实并不是出生于沙坪，而是出生于顺德、南海、番禺、中山等县的，嗣后其中有的被转手贩卖、有的被娶之为妻或纳之为妾，年幼的则做婢女。计抗日时逃难被买来鬱林的“沙坪妹”很多，实在无法统计。自有“沙坪妹”大量进入鬱林后，稍有助于缓和当时男多女少，娶不到老婆的困难。

“沙坪妹”买来后，是有的投入纺纱织布工作，有的投入农田耕作劳动，为发展鬱林工农业生产作出了贡献。例如新定村，当时就有几个人贩，专穿梭往来梧州、沙坪、鬱林之间，每人每次带回的“沙坪妹”，就有数人或十余人，结果卖在新定村的“沙坪妹”，便有二十余人。大南路也有二、三十人，很多村乡都有她们的足迹。目前沙坪妹的子孙已繁衍至二代或三代的亦不少。今天有些鬱林人与海外有关系的由来，这是因为她们有的亲属到海外谋生的。笔者于民国三十一年（1942）在贵县税局供职时，贵县警察局一次竟以违法贩卖人口为由，在贵梧轮渡上扣押了10多个鬱

林人販，他們所買回的“沙坪妹”就有20~30人被沒收充公。

“沙坪妹”多出生于珠江三角洲，是富庶之區，她們有着多聞廣見的豐富多采的生活經驗，也有着先進的生產技能。凡是有“沙坪妹”流入了鬱林的鄉村，或一個家庭，都隨着她們由廣東帶來的先進文明的見識，而有所起了新樣，使過去的落后面貌，有所改進。

船埠的繁榮與私營汽車業的興起

船埠地處鬱林縣南約三十里的南流江畔，過去曾在这里設有船埠鄉公所，沿南流江經博白，而達合浦縣的總江口，由鯉魚口出海而達北海。北有公路銜接貴興鬱路，而貫通湘滇黔大後方，是水陸交通匯合處。過去鬱林的土特產如生豬、蒜頭、牛骨、細米、紙炮、米粉等，由船埠運往北海轉香港、東南亞，或在北海銷售。雷州半島海康縣烏石場、白石場所產的鹽，則由海運至北海，然後溯沿南流江轉運至船埠，北海的鹹魚、海味，合浦的油、麩、豆雜貨，海南、越南的檳榔，亦溯南流江運至船埠，再改由陸路運至鬱林。抗日期間，搶運食鹽供應內地，船埠更為熱鬧。船埠街房屋百餘間，經營鹽業的占百分之五十以上。設有鄉公所、鹽稅局，也有學校——鬱林縣立第十小學校，也有郵局、稅務處、銀行。更有藏污納垢的公開妓館。當時是船埠有史以來最鼎盛的時期。

食鹽是人民生活日不可少的東西，當時沿南流江運載食鹽船隻約有五、七百艘之多，有載重數萬斤的，也有萬餘斤

的，穿梭来往于船埠至合浦党屋(盐的中转站)间，然后转运内地。民国二十九年(1940)七月，贵兴鬱、鬱北路奉令破坏，盐运全靠肩挑和用鸡公车(单轮木制载重约二、三百市斤)运载，由船埠至龙安、柑坡一带村落歇息一晚，翌日经蒲塘，至贵县东津下船，再由黔江水运至柳州。所以当时蒲塘也曾一度繁荣。圩上曾开过三利和、卢善记、信和记、广益等二十多间煮盐店。因之食盐加工业，一时成为蒲塘的热门行业。

民国二十九年(1940)底，南路战事有所缓和，为了相机抢运物资，又将贵兴鬱及鬱北路重新修复，于是乎鬱林的民营汽车业，又蓬勃的发达起来，有资本的人，遂纷纷搞汽车运输，专门由船埠运盐至贵县，在贵县对岸临江之处，设仓贮集，然后用船运往柳州，再转运宜山、桂林、湖南各地，每天可以运两次，由于货源充足，运转不停，大发其财。例如周泽民、曾泽群、陈善南、陈冠民、谢信洲、唐幼卿、丘佐臣、叶晓春、霍步升、周鸿钧、周伟、周晖、阮承芳、周成久……等，就是其中发财致富者，另有容县的李健南、黄鉴秋、陆川的吕启祥、博白的张贡三…等数十户，每户拥有汽车多至五、七辆的，总计共有民营汽车二百三十余辆，形成了鬱林汽车运输行业。由于汽车运输以鬱林为中心，所以在鬱林成立了汽车同业公会，同时成立有民营汽车运输联营社，由周泽民任社长。

与此同时鬱林也有一批汽车业主，如钟干卿等常驻柳州，经营汽车运输业，当时钟被选为广西省汽车同业公会理事。当时鬱林另有一批汽车业主，如唐忠伟、周晓初、唐汉威、陈庆昌、杜善、陈业铎……等，他们向外发展以贵阳为