

2006



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

# 目 录

## 一般史料

- 抗日时期鬱林的面面观……………周肇天（1）  
北流江县令呈报“解鬱林州城围”的稟稿……周肇天（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）  
矿务专家陶绍勳传略……………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)

# 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

恒。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，再在贵兴巒、巒北汽车站附近，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，估计四厢人口也不是两万（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，这是抗战前巒林城区的情况。

## 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。巒林地处桂东南，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、廉江而接巒陆汽车路直

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交通公路彻底破坏，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、五培子、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，适合挑伏住宿，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、合棧、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，但仍常入满，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，例如当时的湘桂旅滬老板张副官，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、南街的周準斋、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）迳返鬱林，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、逼功、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。

## 棉纺织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，系广东勳勤大学工科毕业，当时适容县人黄绍竑任浙江省主席，伍廷颢任浙江省建设厅长，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矣。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，冲破男女受授不亲的鸿沟，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，特价而沽。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，是富庶之区，她们有着多闻广见的丰富多采的生活经验，也有着先进的生产技能。凡是有“沙坪妹”流入了鬱林的乡村，或一个家庭，都随着她们由广东带来的先进文明的见识，而有所起了新样，使过去的落后面貌，有所改进。

## 船埠的繁荣与私营汽车业的兴起

船埠地处鬱林县南约三十里的南流江畔，过去曾在这里设有船埠乡公所，沿南流江经博白，而达合浦县的总江口，由鲤鱼口出海而达北海。北有公路衔接贵兴鬱路，而贯通湘滇黔大后方，是水陆交通汇合处。过去鬱林的土特产如生猪、蒜头、牛骨、细米、纸炮、米粉等，由船埠运往北海转香港、东南亚，或在北海销售。雷州半岛海康县乌石场、白石场所产的盐，则由海运至北海，然后溯沿南流江转运至船埠，北海的咸鱼、海味，合浦的油、麸、豆杂货，海南、越南的槟榔，亦溯南流江运至船埠，再改由陆路运至鬱林。抗日战争期间，抢运食盐供应内地，船埠更为热闹，船埠街房屋百余间，经营盐业的占百分之五十以上。设有乡公所、盐税局、也有学校~鬱林县立第十小学校，也有邮局、税务处、银行。更有藏污纳垢的公开妓馆。当时是船埠有史以来最鼎盛的时期。

食盐是人民生活日不可少的东西，当时沿南流江运载食盐船只约有五、七百艘之多，有载重数万斤的，也有万余斤



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，如钟于卿等常驻柳州，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、陈业铄……等，他们向外发展以贵阳为