

新会文史资料选辑第九辑

目 录

新宁铁路兴建时在新会遇到的地方封建势力的阻挠及其它

……刘伯皋(遗稿)谭迪壮何坤巽补充(1)

新宁铁路牛湾过海铁船被日机炸沉目击记

……………黄 伦(9)

冈州植牧股份有限公司的始末

……………何卓坚整理(12)

抗日战争新会城沦陷时期的米价

……………赵拱卿(17)

新鹤人民抗日游击大队成立前前后后情况

的回忆……………谢 悦(23)

近代广东硬币史略……………伦海滨(29)

民主革命时期我旅居古巴进行革命活动的

回忆…苏星波(生前口述)苏雄烈记录(37)

新宁铁路兴建时在新会 遇到的地方封建势力的阻挠及其它

刘伯皋(遗稿) 谭迪社 何坤翼补充

在抗日战争前，四邑有条主要对外交通的动脉——新宁铁路。由台山斗山到新会江门北街，全长为一百三十三公里，这是著名旅美华侨陈宜禧（台山六村人）所创办的。从一九〇七年二月（光绪三十三年）经清政府批准成立“四邑宁阳铁路公司”之日起，至抗日战争时期新会沦陷，铁路拆毁，遣散员工之日为止，垂三十多年，该路对促进四邑经济的发展，起了重大的作用。在中国铁路交通史上也占有一定的地位。关于这条铁路的兴建具体过程，我们非当事人无从叙述，只是该路筑至新会境时，新会地方封建顽固势力，对它进行种种的破坏、阻挠的事，却是亲见亲闻的。足证民族资产阶级在旧中国的半封建、半殖民地社会中兴立起来，是经过不少的困难奋斗的。而其结果却受到日本帝国主义的侵略而全盘破产，新宁铁路的历史，也是多灾多难的民族资产阶级的历史！

一、新宁铁路的缘起

从十九世纪末到二十世纪初，铁路是帝国主义列强侵略中国权益主要对象之一，全国的主要铁路均为各帝国主义所

控制。新兴的中国民族资产阶级也同时掀起收回路权的运动。一九〇三年（光绪二十九年）清政府为了缓和国内对“收回路权”的强烈呼声和影响全国的护路斗争，不得不颁发《铁路简明章程》，允许商民集资筑路。那时在海外的爱国华侨为了发展家乡交通建设事业，维护祖国的主权，不仅道义上支援了国内收回路权的运动，同时也掀起了直接投资兴办铁路的热潮。在我们四邑海外华侨众多，他们自己也投身这场运动。加以四邑毗邻港澳，早是成为英帝国主义侵略势力的范围，在一九〇二年（光绪二十八年）英政府又强迫清廷订立《中英通商续约》，其中订定江门成为通商口岸之一，外国商船可以从港澳直入内河，交通航行权又进一步丧失。但由于江门北街设了海关，四邑对外交通同时也较为方便。而台山、开平县境，多是丘陵地带，交通梗塞，土地贫瘠，可耕面积不多，全县人民粮食副食，多赖外地供应，由于交通运输困难，人民生活大受影响。而这时对港澳的联系日益频繁，华侨的出入境也日益增多，很需要有条沟通对外联系的陆路交通线。因此，久居美国曾经办理矿路多年，获得建设铁路工程经验的陈宜禧在这种形势下，为了家乡交通权益不致沦落外人之手，为了发展家乡交通建设事业，便以“不用洋人，不招洋股，不借洋债”，发展四邑对外交通为号召，很快得到四邑旅美华侨的支持，集得巨资，呈请在家乡兴办铁路，于一九〇七年（光绪三十三年）清政府明令批准成立“四邑宁阳铁路公司”。据说他们初期所以称为宁阳铁路者，原预计从阳江海口起，经台山、开平、新会、顺德、南海而佛山与广三、粤汉铁路衔接。因种种原因未能实现，后乃改称新宁铁路。

该路干线由斗山经宁城至公益间，于一九〇六年五月动

工，一九〇九年五月完工。同时展筑至新会城，于同年十一月完工。继续展筑至北街，一九一三年八月完工，主要路线通车。后来又由宁城至白沙筑一支线，一九二〇年二月完工。筑路工程，至此全部竣工。

二、新宁铁路展筑至新会境遇到种种 的封建势力的阻挠

当清政府批准“四邑宁阳铁路公司”立案之后，新会的有识之士，都表示欢迎。知名人士谭镛对这条路线经行地，早已作出预测。他说：“由江门至新宁铁路，预定线未经测定，仅就其形势以草创出之，则必由新宁公益埠对岸，过潭江至开平界单水口埠而东入新会界。又东行过吉水为河村圩，再为白庙圩，为张村、大泽小泽、美成桥，至汾水江，又东过沙堤水为雷霆山，乃由雷霆山后东北行绕城背至惠民门、北门、东门，而入东山寺至江咀。又东北绕江门埠背至东炮台（北街）。至是可通入顺德或南海鹤山。”谭氏的预测，正如现在的公路走向，是最为合理。但当铁路展筑至新会县境时，却屡次遇到地方的封建顽固势力无理的阻挠，其中闹得最剧烈的有如下的几次：

（一）在铁路筑至公益埠时，本该如上所说，由公益埠过潭江至对岸开平单水口东行而入新会界至河村圩。但当铁路开始在河村测量时，河村的士绅汤伯勋、关雨帆等起来竭力阻挠，并用封建迷信的胡言煽动群众，同时向无知的妇女制造迷信恐怖，说什么火车经过鸣笛的呜呜声音，就是鬼哭神嚎，大为不吉。火车烟囱喷出来的黑烟，就是表现妇女遇了丧事披头散发。火车如给它在河村通过，就会给河村人

带来无限的灾难。煽动妇女联群结队对测量人员进行骚扰。铁路公司遇到了这种无可理喻的难题时，为了避免日后长期纠纷，不得不改变路线，乃由总经理陈宜禧商之于牛湾士绅黄震川（举人）把铁路改由牛湾渡过潭江，得到黄及牛湾各乡人的支持，便在台山麦巷车站沿潭江南岸至牛湾渡海而北通向司前圩以达会城。但原定由公益埠过潭江而至开平单水口埠东行入新会界至河村的一段路线取消了。因此新宁铁路通车后，火车由台山城开出时，先到公益，然后又由公益退回麦巷车站，再由麦巷转达牛湾而渡潭江，使台城至新会旅客多走了一段路线。由公益至新会旅客又在台山境内绕了一段湾路才达新会。由于河村以汤伯勋关雨帆为首的封建顽固势力的阻挠，不仅使本乡交通阻塞，同时也使广大乘客费时和增加负担。

（二）当铁路展筑至会城时，会城的封建顽固分子，又同样煽起一股妖风，阻挠铁路绕城背东北经过。本来铁路筑至汾水江经会城有两条路线可走，一是绕城东北走，一条是向南行。但南行的全是水田葵墓，河汊纵横，费用较多。北行多是山麓地区，只有猪鹺岭一小段丘陵地带，须要凿低，便可铺轨。无论从土地使用，或者从工程施工来说，都是绕城背东北走，较为省费合理。但新会那些封建顽固分子，可能有部分是愚昧无知，但也有的是别有打算。当铁路公司划定路线，通知邑人有山坟在西山、象山、大云山、五马山、猪鹺岭在路线内的先行搬迁时。会城的士绅以进士第的梁国土、梁纪常父子（纪常为举人其弟为进士）为首，纠合了外海陈启辉（翰林）、河村汤伯勋等。便发动各界人士集会于明伦堂（在孔子庙后），宣称铁路建筑经过北门东门就是有意破坏了新会的风水，说什么圭峰龙脉，分五龙入城，由

猪鬃岭结聚灵气于孔庙；另一龙脉则聚结于西山文昌宫，新会历代人才辈出，科名鼎盛，皆由此所致。若凿通了猪鬃岭及西山山脉，必然影响今后新会人的功名富贵。同时集合了一批信徒到猪鬃岭、西山等地举行迷信活动，煽起了狭隘的地方的畛域情绪。此外又暗中制造迷信恐怖，这时有些桥梁如沙堤桥、白沙桥正待施工。他们便造谣说什么铁路公司收买童男童女，放在桥墩下作为护桥神。闹得满城风雨，那时我老谭尚属少年，家里母亲无知，听了这些谣言，也禁我个人独自上街。又如遇上天雨，山洪夹着红土壤流下来，便说是斩断了龙颈流出血水来了。如此等等的荒诞不经之谈，播满了整个会城，妇孺惊慌，造成了迷信恐怖。另一方面梁国土等则联名向县府控诉，谓北门猪鬃岭龙脉，为新会县文风所系，决不能断截龙脉，破坏新会风水。并谓铁路所经之处，占用农民耕地，妨害生产等词，请求下令制止筑路。结果县府批复，以该路经“朝廷”批准建筑在案，碍难变更，着令双方协议解决。随后铁路方面便使人疏通了一些有力士绅，共同商定：凡该路在新会境内所设的车站，每站的职员必要安置新会人两名在内供职。沿路所占用农田耕地，也高价补偿。士绅们有了甜头，一场风波，也就告一段落了。

（三）到了一九一二年八月间，铁路展筑快到北街终点时，江门白石乡的土豪又掀起一场更大的风波。原来白石乡有条仅能行小船的溪河流向江门河，必须筑桥方能渡过，那时铁路便派人在这里筑桥施工。白石乡的土豪看中了认为时机已到，派了十余个乡团出来阻止，谓在此筑桥，阻塞河道，使水流缓慢，容易发生水灾。并与江门和东北局的局绅陈启辉等勾结，他们的手段比会城那些士绅高明一些，不说那套封建迷信的鬼话了，却向公司要求，将桥改建加阔以便

行人。同时认为白石河水，系发源于鹤山莱秀峰，合琶水、桐水、川水南流而至白石，铁路在此筑桥建墩，势必阻塞水流，造成水患，并要该公司在蝉山脚浚一小河绕江门后流入白沙河以泄上游之水。公司方面认为这些要求殊不合理，难以接受，继续施工。那些土豪们见目的不遂，便鼓动了乡人，对正在施工的工人，强行动武，双方互相殴斗，击伤数人，乡民以人众势大最后还把四名工程人员捆绑起来。同时白石的土豪们通过江门东北局纷向上层投诉，由（广东）九大书院陈孔修等投词省城十大善堂，请转达官厅，谓铁路筑桥阻水，贻害地方，请电飭先行停工，派员查勘，以弭水患。不久，由民政司飭令新会县知照该公司即日停工，候勘明核办。同时令县会同营队弹压，以免滋事。经过了这次由官厅参与调停，几经磋商，最后铁路公司建筑了中间用一钢架，不设水泥桥墩的铁桥过渡。这次风波始行平息。双方这次官司费用，自然不少。而因此耽误了这一段通车时间，差不多一年。因为这场官司自一九一二年八月起，短短两三公里的平地铺轨工程，竟至次年八月，才告完工。

三、零星杂忆

新宁铁路建成全线通车之后，尚有一些零星见闻，可供参考。

一、该铁路由台山斗山起，向北铺至冲葵、六村而至台城。继由台城北行，经水埗、陈边、大江、万福、至麦巷。由麦巷而至公益，再由公益折回至麦巷向东北行入新会界而至牛湾。由牛湾渡过潭江，至司前、白庙、沙冲、大泽、莲塘、汾水江、会城惠民门、东门、江门至北街。沿途大小车

站凡二十三处。其中以北街、江门、会城东门、公益、台城、斗山为大站，建筑有楼房，仓库、月台、碉楼等建筑物，及火车应有的停车线和加水加煤等种种设施。其他小站，多是简陋平房。大约一九一四年前后全线通车，由北街至台城，有往返车三班。单独由会城东门至江门北街的加一班，因为这段旅客最多，可见该路对江会的交通，裨益甚大。当时由江门至会城约九公里，三等票价收毫银二角，以公里计收费比较其它路段为高。当时输入四邑的洋米、洋货，均由北街卸船转车运。新会供给台、开的蔬菜鲜鱼和四邑出口的外销货物等等，亦赖该路而加速通运，对四邑经济起了很大的促进作用。但当时地方治安不靖，为了保护旅客和车站人员货物的安全，大的车站除建有碉楼之外，还成立了路警队，长途的客车来往，另有一卡装甲车载着路警随行保护，至后来地方治安好转才停止。

二、到了一九二四年间，新会冈州马路建成，江会两地有汽车行驶，汽车班次较多，旅客多改乘汽车，影响火车收入，新宁铁线乃于一九二七年五月十六日起，增置有轨汽车，专门行驶江会两地，每日除由台山至北街长途火车三班外，白昼点钟都有有轨汽车来往江会，（原短程江会火车取消）并将票价降低为单程一角五分，双程二角五分。后来会城马路建好，汽车驶入城内搭客，更影响火车收入，有一时期，为了竞争生意，火车又再大降价。还发售可乘十次一份的长期票，每份只收四角。直至抗日战争爆发前，火车收费总比汽车为低。

三、从地理来说，火车由台城至会城，无论从公益到单水口，或从牛湾到司前，都要渡过潭江，潭江的江面较阔，也是台、开、恩三县通往江门、广州，或出崖门的主要水

道。要在潭江江面建设一座大桥既能通行火车，又不妨碍轮船拖渡行驶，那工程费用是巨大的。铁路公司为了节省投资，在牛湾的渡口采取一种特殊措施，用大铁船渡江，铁船是用铁板造成，列车过江时，每次载运机车头一辆，客卡三辆，货卡一辆。渡江之南北两岸，装有往返钢缆，连接两岸的卷扬机上，渡江时开动卷扬机，把铁船牵引过江，单程约费时三十分钟。大致如现在的汽车过一般渡口一样。闻说初时准备用几艘铁船，在火车通过时全部接驳起来，直过江面，但因江水急流，难以固定，太不安全因而中止，改采上述办法。

四、一九三七年“七七”抗日战争开始，日寇侵华的陆、海、空军，即对我国沿海地带进行侵袭。新宁铁路只是四邑一隅的客货交通运输线，在军事上是没有作用的。但一九三七年日机首次轰炸会城时，便以会城东门火车站为主要目标。随后每次敌机侵袭时，都对铁路盘旋骚扰，对这些空袭具体情况我们出版的文史资料已有文述及了（见1982第4辑），恕不重复。但当时铁路员工人人都同仇敌忾，被炸毁的铁路，跟着即进行修复，直至江会沦陷前，江会线仍畅通。到了一九三九年三月底，北街猪头山失守，江会国民党军政机关撤退时，为了阻滞敌人前进，便下令各乡实行将铁路、公路挖毁。日寇盘踞江会以后，新会的一段的路轨器材以及沿途车站房屋物资，均遭日伪的劫掠，损失一空。台山的一段，因三埠也紧张，不久也停止通车。除有部分路轨，运往黔桂铁路外，其余物资器材也散失一空。抗战胜利后，据一九四六年的估计，除折旧外损失总数达三千万元以上。在那时亦从未听到国民党政府有什么关于对这条铁路的损失处理和修复的计划，整个新宁铁路公司因此就全部破产，痕迹至今也模糊不见了。

新宁铁路牛湾过海铁船 被日机炸沉目击记

黄 伦

1937年农历6月12日，日本军国主义安2型飞机10架，对我新宁铁路牛湾过海铁船猛轰滥炸，投下五、六十枚炸弹，铁船终于当日的深夜沉没，铁路交通从此中断。我当时24岁，在牛湾车站当售票员兼代理站长的职务。这样，被日本帝国主义侵略者一条大棒打烂了我的饭碗，从此失业。现在我年近古稀，惟此情此景，记忆犹新。

七七事变以后、日敌的侦察机每天都向新宁铁路掠空而过。1937年农历9月12日那天早晨7时5分，从公益开往北街的第六次列车，7时25分到达牛湾站，同时开落牛湾铁船过海。7时45分铁船行驶到半海、仅及北便码头的船坞口外，有一架日本侦察机从东而西高空飞来。飞到台山县上空旋即兜回，向牛湾铁船上空盘旋侦察。当时车上的旅客、乘务员和铁船的工人们，有识水性者就跳水逃生。后来这架飞机绕了两匝便向西飞去。当日第六次列车的车头系15号，司机陈连丝（台山县六村人），见到这个情景，就想到这次糟糕了，可能会向我路进行轰炸。他这班车开到北街后，转回开往斗山便是第三次列车，却不出他的所料。当日从斗山开出北街的第四次列车，行驶到冲葵站的路段，被一架日机疯狂追

裂，终于投弹炸毁这次列车最尾辆货卡的一角。第三次列车的司机陈连丝得悉这个消息，就争分夺秒地迅速开车，开快车，避免车到牛湾过海时受到日机的袭击。到了中午12时47分，就听到第三次列车靠站的长鸣汽笛，12时50分开落牛湾铁船过海。当时天可造美，风平浪静，潮水平流，渡河仅费廿一、二分钟，就泊岸登陆。列车到站，我向陈司机叩询、为何这么快车返到，他答如上述，并说车到江会两个大站时，侯客，货上落完毕就不按原定时刻开车，所以就快到牛湾过海，以免发生事故。接着鸣笛开车。车到公益站时是下午1时30分，就有10架日机从东而西向牛湾铁船上空飞来。如按往常的行车时刻，第三次车是下午1时零5—10分到达牛湾北便码头，最快的都要下午1时正。如果误点慢车的就在1时15分—20分才到达牛湾铁船过海。在渡河时，如遇风浪和激流的冲击，更要费时35至45分钟才可泊岸。若按正规时间行车，日机来时，第三次列车刚好在牛湾铁船渡河到半海的时间。这样，牛湾河面就浮尸满海，血染潭江，惨不忍睹了。幸得陈连丝司机，机智功敢地，争取了时间提前渡海，使千百个旅客免罹灾难，表现了中国工人同仇敌气高度的负责精神。

我在日机高空投弹时，为了使公益机器厂的工友们立即疏散(因为下午1时后工友们都返厂上班)，乃急摇电话去公益总机报警，但摇到40多次。炸弹已落到铁船的码头两侧爆炸，车站的卖票室门的玻璃和屋顶的天窗都被震破，我在电话机旁玻璃碎片四面飞打下来，我还在摇着电话。直摇到50多次，才有人来接听。我说日机轰炸牛湾铁船，经已投下几枚炸弹，问机器厂的工友们已否疏散？为什么你们不接听电话？对方回答说：“公益车站和机器厂的工友们都走光了，我已落

楼逃避，不过听到电铃响得太紧就转回接听。”我讲完电话就迅速跑到离车站几百公尺的田野，蹲伏于金黄色的稻浪里，窥看日敌飞机俯冲投弹，并低空扫射机枪情况。机上的飞贼露出半身，都全现眼帘。跟着投下五、六十枚炸弹便高飞而去。我在稻田里站起来，惊魂未定，翘首瞭望，又见有六架日机从南飞来，飞向公益而去，对公益机器厂疯狂轰炸，使变成废墟。

牛湾铁船被炸，因受到剧烈的震荡，整个船身渗水。当晚船上的工友们想升火开动机器抽水，怎奈机房炉口，水已浸了半截，不能烧炉，无法挽救，坐待其沉。至深夜1时，轰隆一声巨响，我从梦中惊醒，以为日机又来夜袭、后经查询，始知铁船各个船舱都渗满了水，时值潮退，船身下斜，将拴在码头的三条咪吨（铁线缆）全部坠断，所以发生巨响，铁船就躺入牛湾河底。从此新宁铁路便告瘫痪，一蹶不振了。江会沦陷后，路轨被日军抢走，新宁铁路从此成为历史的名词了。

我在事后回想，日机空袭时间，为什么会这样的准确呢？就是因为那时国民党政府，对抗战没有真正的决心，他们自己没有敌情观念，因此麻痹大意，不注意防谍，更不用说对人民宣传，提高警惕了。日寇早些时候，已经派了大批特务，伪装道士、和尚、神父深入我国内地，走遍穷乡僻壤，搜集情报。这种伪装的人，我们那时是常常见到的，但这种人不言不语，我们当时不懂得他干什么，也听之任之，今天想来，诚一憾事。（完）

冈州植牧股份有限公司的始末

何卓坚纪录整理

——本文承余家驹、李天禧两同志
大力支持，提供资料。谨此致谢！

编者

冈州植牧股份有限公司，是华侨实业界于民国年代在我县兴办实业的一个比较大的企业。创建于一九三一年，随着新会沦陷而破产，为时仅九年。兹将其始末概述之。

余觉之，台山荻海人。青年时留学日本攻读造纸业，有志于“实业救国”，学成回国后，觉之遂邀集台山华侨集资在江门文昌沙地方兴办江门制纸股份有限公司（即江门造纸厂），自任总经理，业务蒸蒸日上。当时适值政府提倡垦荒造林，颁布承领荒山造林优待办法。觉之考虑该厂以烂布为造纸原料，纸质较差，每欲提高产品质量，但苦无木材。适值政府有开荒造林规划，于是一面与其友人李吉甫（当时任新会县建设局长）商议承领荒山造林，一方面开垦荒山为国家创造财富；另方面为自己纸厂提供原料，一举两得。李吉甫赞成其议。觉之又亲自找他的老友、中山大学农学院院长林业专家

邓植仪商议，邓早有志于搞一个示范林场，一方面可在省内推广林业，促进林业生产；另方面可供农学院学生实习。表示极力支持，愿**义务**承担林场规划及技术指导。于是一倡百和，分头开展筹备工作。

筹集资金与承领荒山同时分工进行。

余觉之先与其弟余铸东(江门造纸厂厂长兼总工程师)商议，并邀请余乾甫、余清中、华侨余表柄、余颖章，港商余日如(在香港经营昌盛金铺)等几位原纸厂股东为发起人。确定企业名称为“冈州植牧股份有限公司”，筹集资金白银广东双毫一十五万元。以二十元为一股，募七千五百股，认股人以江门纸厂股东为主要对象。一声号召，就筹集五万元。除江门纸厂股东外，所知的有李吉甫认股三千元，另一位从上海回会城定居的伍日生，也认股五百元，股东约有一百六十人。

公司设有董事会及监察员，由九人组成，作为领导机构。发起人为当然董事，另聘请一位植牧公司所在地的李苑乡绅陈汝南为发起人，以利工作开展，陈汝南认股四百元。董事会选余乾甫为董事长，余觉之为经理，李吉甫为协理。余觉之于一九三五年去世后，改选李吉甫任经理，余乾甫任协理，余日如任董事长。

李吉甫、邓植仪等人选择了位于新会城西土名银盏坳一带的李苑村后的四十多个山头(今属大泽公社五和大队)为植牧场基地。因为这个地方，山峦重叠，有山有水，附近又有乡村，且离会城仅七公里，交通称便，适宜造林畜牧。于是借邓植仪以办示范林场之力，分期向政府承领东至石狗岭，西至何爷地、南至李苑村后山，北至将军山等山地一万多亩，其中包括龙口庙、银盏坳、锦被铺孩儿、较椅山、剥皮狗等山面。由农学院派来学生分别测量、绘图向新会县公署承领并

获批准。当时承领荒山、依法令不用按金、不纳租项，还享有免税二十年的优待，因而全部资金可投向生产建设方面。

在公司领导下，设置一植牧场。以植树造林为主，畜牧为辅。写字楼（即办公室）设在中心地点土名余水牛地方，聘请技术员梁正纪、邱达荣为主任。写字楼有五至七名办事员，分掌事务、财务工作。

植牧场开办后三年，由邓植仪介绍一位中大农学院毕业生黄坤培负责场的领导工作，并技术指导。黄为高州人，月薪八十元。

公司的经理，月支薪金四十元，协理三十元，技术员为六十元，办事员为三十至四十元。

场雇有长工五十人，每月工资为二十至三十元。多为高州人，带有家眷在场居住，其有劳动力的家眷，还可当临工。临工每天工资为四角。长期雇有临工，最多达五百人，多为附近李苑、同和乡的农民。

在办场之初，即规划生产、建设，首先开辟场内公路，以利交通运输。以写字楼（在余水牛）为起点，楼以南沿山路筑三公里长的公路穿过莲塘、李苑的乡土接驳新开公路；楼以西筑二公里长的支路，通往井岗村后山何爷地。置有货运汽车一辆、牛马车各十余辆，以便运输。

为了维持治安，保护林牧业发展，在场地上建有二至四层高的碉楼，其中一座四层高的建筑于写字楼的余水牛山顶，一座筑于李苑村后土名飞鼠山，一座筑于何爷地。配有林警十二人，巡逻保护场内作物，并配备七九步枪及短枪十余枝。将沦陷时，又从纸厂借来轻机枪两挺，以备抗击日寇之用。后被周汉铃部队拿走。

植牧场主要是种植松树，约占数量百分之九十。其余则

种些桉树、樟树。有计划地逐年、逐个山面开垦种植。几年来、种下松树百多万株。还采取“以短养长、长短结合”的方针，在山坡上种有杨桃、荔枝、乌榄、菠萝等果木三百亩，葵园四十亩，利用山坑低洼地种植水稻二十亩。此外，如菸草蓖麻等也种了一些。

场上牧养山羊五百多头，是试验性质，由于放牧山羊，多伤林木，不够理想，没有认真发展。另外，养有鸡一千多只，还养有黄牛、水牛、马各十余头，以供牛马车运输及备耕之用。

植牧场开办后，树木生势良好，除松树因生长期长，须经二十年以上才能斩伐利用外，其他果木葵树虽逐年增加收益，但仍未能自给。因此所募集的十五万元资金，全部投放于建设、生产上，仍不敷用。后来还要在江门纸厂借款数千元作费用开支。当时有些股东提出怀疑，到底这个场赚钱还是亏本？场方曾就此请教邓植仪教授，据云种下松树百余万株，以当时每株价值一角计算，单松树一项已值十余万元。可见资产是雄厚的，这样的企业是有成绩、有前途的，股东才坚定了信心。

谁也预想不到，一九三九年三月，日本军国主义者疯狂进犯新会县境，四月上旬到达会城，以会城镇为军事中心。他们认为会城以西地方是我游击队出没之所，迅速把小梅与莲塘之间的新开公路截断，设置铁丝栏栅以及检查哨所。并在小梅山顶建筑炮台，居高临下，炮位射程，远可轰三江、古井，近可轰天马、大泽，把小梅、莲塘一带划为“无人地带”，凡被看作游击队嫌疑者，杀害的不计其数。行人除个别拚死命的小商贩货运外，皆裹足不敢近。植牧场地处山区，且松树密茂成林，日寇除不时派队前往搜索纵火外，并认为

松林有碍视线，令群众上山砍伐，不久便把百多万株松树砍光(松树生长已有四、五寸直径)。接着小梅炮台的日寇不准群众在这一带活动，否则开炮扫射。那时不仅植牧场空无一人，连场后背的同和乡等客家村，也无人烟了。经过七年沦陷，植牧场无人管理，建筑物也大部被日寇拆掉或烧毁。直到抗战胜利后，只剩下近村边的葵树和部份果木，公司便派三数人看管，将收益维持工人生活费。本来还准备恢复，重新募股，正在进行中，跟着新会解放，因而中止。土改时由国家接管，辟为劳改场，由劳改犯人继续开垦造林，后又改为五和农场。今五和农场所属范围，即冈州植牧股份有限公司场地旧址。

(本注释接第70页)

注①彭泽民当时是武汉政府时期中国国民党中央委员。

注②中央农工委员会领导人有彭湃、郭亮等。

注③该呈文原稿只有年份无月日当时“中央执监委员非常会议海外委员会”的领导人为谁？整理时尚未查清。

注④芝城指美国芝加哥、梅××可能是梅斌林。他原是芝加哥同盟会负责人。

注⑤指1926年3月20日蒋介石策划的“中山舰事件”。

注⑥即蒋介石1931年5月5日召开的国民会议。