文史资料选辑

第 七 辑

中国人民政治协商会议全国委员会
文史资料研究委员会 编

中国文史出版社

China需要全本请访问 www.ertongbook.com

目　录

抗日战争中的中越国际交通运输线…… 陈修和（1）

抗战胜利后国民党军入越受降纪略…… 陈修和（14）

荣家经营纺织和制粉企业六十年概述…… 李国伟（30）

国民党政府法币的崩溃…… 资耀华（45）

金圆券发行后蒋介石在上海勒逼金银外汇的

回忆 ……戴立庵（55）

书綦江狱…… 章士钊（64）

蒋介石建立空军的黑幕…… 许念晖（66）

我与蒋介石和桂系的关系…… 黄绍竑（71）

桂系及其反动的政治组织…… 黄启汉（119）

阎锡山的铁军内幕…… 朱崇廉（130）

流氓军阀孙殿英……张述孔（138）

刘神仙与四川军阀…… 蒋尚朴（160）

补充和订正

关于黄埔军校政治部主任熊雄同志的被害……宋云彬（168）

第四、五两辑订正二则……任鸿隽（169）

“南行使命”文内有关汤芗铭史实订正……陶菊隐（170）

关于袁世凯……恽宝惠（170）

China

附注

对«我与蒋介石和桂系的关系»一文的补充和订正见«选辑»第十八辑二一八页，第三十一辑三〇〇页

对«关于袁世凯»一文的补充和订正见«选辑»第三十一辑二九五页

China

抗日战爭中的中越国际交通运輸綫

陈　修　和

一、中越交通的調查和鉄路公路的扩建

一九三七年七月七日日本軍閥发动侵华战爭時，我正在陕西宝鸡勘查計划中的兵工厂厂址(我当時是兵工署兵工研究专門委員)，忽得軍政部兵工署长俞大維急电，要我赶回南京。我回到南京后，俞告訴我說："中日战事已起，新建兵工厂緩不救急，我国部分軍火和大部分制造兵器的材料都需要从外国进口，而沪、粤等处海口将为敌人封鎖，无法輸入，惟越南海防有鉄道通入云南和广西边境，可以补救这个严重問題。已同法国駐华武官商談过，我国軍火有权通过越南，希望你偕同法国軍火商龙东前往越南視察中越交通情形，期于一个月內返京。"我接受了这項任务，立即找到法国武官和龙东，商办赴越手續，当日签妥护照，偕同龙东从上海經香港到广州，乘西南民航机飞往河內。我国駐河內总領事館已先得电报，我飞抵河內后，即同总領事許念曾、龙东到法国印度支那总督府与主管部的政治部长面談。他同意我国軍火物資在越南通过，惟德国制造的武器，則拒絕假道。我先后在河內、海防住了几天，調查海防港口和越北鉄路、公路的設备情况及运輸能力后，乘火車到达越南边境的同登，經鎮南关(现改名睦南关)到龙州，又由龙州乘車

China

到南宁，与两地广西地方負責当局商談运輸問題和改善水陆交通办法。随后，我由南宁乘飞机到桂林，看見了李宗仁，他也表示尽力协助改善广西的交通，支持抗战。我于八月中旬回到南京，日寇已发动侵犯上海的战爭，新辟一条国际运輸綫已十分迫切。

根据这次短期的調查，海防港口，万吨輪船可以停靠碼头，起重和仓庫設备也相当完善，惟越南鉄路均系窄軌，海防到昆明的滇越綫計长八四八公里，山洞甚多，坡度极大，每月运量只有一万吨左右。由海防到广西边境的鉄路二六七公里，路綫較平，沒有山洞，每月运量較大，但終点那岭在龙州左江上游支流的越南边境，仅有小船可以接运，大件器材不能通过。一般运輸都从同登車站（距鎮南关四公里）轉入南鎮公路，先到南宁，量小費巨，很难适应軍事上的需要。因此，我根据上述情况草拟了一个报告书，建議由同登建筑一条約五十公里的鉄路支綫通到龙州，再将龙州以下的各河流加以整理，使小輪和木船能終年通航，大件器材可以經越桂鉄路运入，通过水运轉到内地；同時改善現有公路，加强水陆交通联系，扩大运輸能力。俞大維将我的报告轉与何应欽和蔣介石，他們都批准了，并限令交通部于六个月内将龙州到同登的鉄路修成，同时赶工整理广西的公路和航路。

但是这个建議，只能在国民党买办政权的历史上記下了一笔債务，对于軍事运輸沒有发生过絲毫的效果。因为南京交通部派員測勘的結果，发現同登至龙州間山谷較多，工程較难，遂决定改筑同登經鎮南关至南宁三百公里的南鎮鉄路。当時交通部长张嘉璈不考虑軍事上的時間性，不按照中国自己搶修鉄路的积极办法，却勾結法国殖民資本家的法国銀行团和官僚資本集团宋子安的中国建設銀公司，投資合組中法建筑公司，承包兴建。談判数月，到

China需要全本请访问 www.ertongbook.com

一九三八年四月才将公司成立，在諒山設立工程处。在这样迁延時日、組織复杂的情况下，尽管这条鉄路地势平坦，只有一条小隧道，沒有大桥，工程进行，仍极迟緩，直到一九三九年十一月才筑成通到左江岸边崇善約一百公里的窄軌路基，但鋪軌尚未完成，而日軍已从欽州登陆，侵入南宁，因而又不得不仓皇拆除。此路从批准到兴建，前后經过两年多的時間，而軍事运輸始終未能利用一次。

抗战初期，中越交通除了上述的南鎮鉄路外，还在距这条路綫西北二百公里以外地区修了一条公路，称为田岳路和河田路。該綫起自黔桂公路的車河，經东兰、田州、田东、天保、靖西到越边的岳墟，与越南高平属重庆府边区公路連接，共长約五百公里。越南境內，从海防、河內、高平到岳墟的公路約四百多公里。一九三九年二月，日寇侵占海南島，以后又封鎖我沿海区域，禁止外国商輪航行，南鎮路受到海上敌人可能登陆的威胁，遂赶工修筑这条公路。人民羣众在抗战热情的鼓舞下，很快就建成了路基。是年十一月南宁失陷，該路未被切断，在敌軍侵入越南以前一段時期內，尽管受到法殖民当局的許多限制，仍然継續担負了重要的軍运任务。

二、中越运輸概况和法殖民政府扣留苏联援华軍火及抗战物資

日寇侵犯上海以后，国民党政府的軍事当局尤其是兵工署方面，要求立即在西南地区建立国际运輸机构，乃由軍事委員会命令交通部次长曾养甫在广州組織西南运輸处，担任进口軍用物資的运輸。我于九月初旬再赴广州，代表兵工署与西运处联絡并兼任兵工署駐香港办事处的工作。九月下旬，有法国制造的武器一批經过越南运入广西，我前往担任檢驗和接收工作。時西运处已在南

China

宁和河内設立分处，俞大維也要我在河内設立办事处，但我因为河内业务不多，請領館和西运处协助，已足应付，沒有成立。

抗日战爭开始后，苏联为了支援我国抗战，經与楊杰（中国政府駐苏大使）商妥，将苏軍自用的軍火仓庫拨了一座，在黑海某軍港装船，秘密开赴远东。其中两艘輪船指定在海防轉口，运入我国。所装的战車、火炮等大件，均准备随時交付部队使用，未曾装箱，以致在海防碼头起卸時，被日軍間諜看見，日本政府据以向法国殖民当局抗議，要求禁止运入我境。法人畏敌如虎，接受了日人的无理要求，停止我方运輸。当時仅有战車、战防炮及小部分弹葯已裝入火車（約二千吨左右），原拟运至同登卸下，經公路运入广西。我們得到法人禁止内运消息后，急从同登将原車折回，改經滇越鉄路運运昆明，等到法殖民当局命令到达，这列火車已离开越境了。这批武器突然运到昆明，接收保管，均无人負責，除电告重庆外，我飞往昆明先同云南省主席龙云和航空学校校长陈庆云商洽，暫由当地駐軍和航校代为看管。沒有几天，兵工署已派員到昆明办理接收，我就飞回河内。这次紧急措施，仅仅运出整批中的大件部分，尚有大批弹葯卸置港口，法人不准通过，又不准轉船他运，实行扣留。我国政府向法国巴黎政府及印度支那殖民政府几次交涉，均无結果。根据中法条約，我国軍火有权由滇越路通过，法殖民当局扣留这批械弹，实屬违反国际条約，經我方严重抗議之后，才同我們商量解决办法：他們提出表面扣留、暗中让我們采取走私方式，由海防装小舟运至芒街，轉入我国广东边境的东兴。時宋子良已代曾养甫接管西南运輸处，他同意了我們的协議，据情轉告蔣介石。我国軍事当局迫不得已，批准了这个办法。但此時敌人軍艦早已停泊欽州湾外，我們的行动如稍不机密，即有遭炮击的危

China

险。为了安全和避免損失，我先赴南宁与西南运輸分处处长汪英宾乘車經欽县、防城到东兴，考察該綫公路情形，布置中越交界的接轉地点。凡临近东兴沿綫竹木丛箐的蔭蔽地区，均划作暫時存儲的露天仓庫，以备轉运。我由东兴进入越境芒街，乘小輪返海防，視察沿海情形并与海防西运分处处长黄強詳商偷运办法。布置已毕，我卽同黄強和西运处工作人員駐于芒街，汪英宾則駐于对岸我国境內的东兴。我每日通过中越国界的大桥，往来两方，密取联系。海防卸存械弹装上木船，用小輪拖带，沿着海边，轉入芒街內河，再駁上东兴江岸，运到預先指定的临時仓庫。如此昼夜工作，历時几及一月，始將三千余吨的械弹运入国內。是時戒备极严，凡行踪可疑的外来行人，均暫予扣留，俟运輸完毕，再行解禁。日寇于开始駁运的前一日，忽派飞机在距东兴二十余公里的白龙尾海角投弹数枚，幸均落空地，未受損害。当時敌人或已微有所聞，但終未发現我們偷运的形迹，虽东兴口外，敌艦在望，我們兢兢业业，時虞炮弹飞来，但二十余日中，倖未发生意外事故，参加工作的同人，莫不感到十分庆幸。从此以后，除法国制造的武器外，各国軍火都不得假道越南，而法人供給我們的武器为数极微，因此，滇緬公路遂成为此后从海上輸入軍火的唯一要道了。

我国軍火虽不能从越南經过，但机器材料尚未发生过境問題。当時軍政部已决定在昆明附近建立四个兵工厂，由东南內迁的兵工厂，也匆忙間在黔桂两省的桂林、柳州、貴阳等处重建，因而从越南运进机器材料，仍然占了一个很重要的地位。但南鎮鉄路的修筑，正与法人开始談判，尚未动工，仅靠公路运輸，汽車少，路綫长，运量有限；同時滇越鉄路也因昆明对內地交通尚未改善，鉄路的能力沒有充分利用。据法人印度支那統計年鑑称，由海防到昆明的

China

鉄路运量，一九三七年为三万三千多吨，一九三八年仅增到五万一千多吨，这个数字虽然仍有遺漏，但也可以看出当時的一般情况。

一九三八年十月下旬，广州、武汉相繼失陷，越南海防就成为我国在太平洋上唯一可以依靠的港口。原来經过香港内运的公私物資，均大量地拥入海防，碼头仓庫，貨物充塞，沿江馬路，机器材料堆积如山。駁船停滞江心，不得卸貨，甚至有載重过量以致沉沒的。海防港务局因存貨过多，仓庫不能容納，又无法疏散，遂限制貨輸入口。我国公私机关竞事搶运，滇越鉄路成为活动的中心，投机商賈和公私不分的国民党官吏，賄賂管理鉄路的法人，购买运貨車皮，大发其国难財。該路每月运量不过万余吨，海防存貨已在十万吨以上，旧的未运出，新的又到，拥挤情形，有增无已；而法国殖民政府官吏凭借权力，多方留难，要挟需索，无所不至。

抗战以前，中国政府在越南的机关只有外交部的河内总領事館、海防領事館（属河内总領事館領导）和西貢領事館（直属外交部）。抗战以后，重庆政府各单位在越設立的机构計有：西南运輸处海防和河内分处、軍政部兵工署駐海防办事处、交通部駐河内和海防代表办公处、航空委員会駐海防办事处、資源委員会駐海防办事处。中央信托局、航空公司、中国銀行、交通銀行等都在河内、海防設有营业机构。其他机关、工厂、学校和私人企业等派有代表經常往来或住在海防、河内的数目也很多。同时，海防、河内也到了大批中国的投机商人，旅館住宅，滿坑滿谷，酒食征逐，歌舞喧闐，沪、津、港、粤商埠的恶习，充分暴露出来，使越北变成了空前繁华紛扰的情况。华侨和越南人民习于节約，对这种不顾国家危难的敗类，表示十分憤慨。行政院根据报告，曾三令五申，予以告誡，但是，这些发国难財的人大都是孔宋官僚資产級阶集团有关的人物，

China需要全本请访问 www.ertongbook.com

他們习見于孔宋家族的驕奢淫逸生活，对于孔祥熙（当时的行政院长）的命令，莫不嗤之以鼻，毫无忌憚。

一九三九年九月，英法对德宣战，十一月日寇侵入南宁，南鎮公路全綫失陷，幸新修的田岳和河田公路，已接通越南的高平，但未鋪路面，勉強通行。当時停滞海防、急待入口的公私汽車，达五千輛以上，由諒山至高平的公路，路面狹窄，只准单綫往来，法殖民当局規定每日通过車数为五十輛，限制了我国的搶运。敌人侵据龙州后，已无力前进切断公路，乃派机襲炸，阻扰行車，我运輸車队虽時有損伤，仍昼伏夜行，未曾間断。

是時滇越鉄路的运輸，异常拥挤，公私机关，不择手段，搶运物資。敌人又派机襲炸云南境内开远和河口附近的鉄桥，桥梁被毁，鉄路中断。兵工署留存海防的机器材料尚存一万多吨，昆明、重庆各厂均待这批器材开工。俞大維鑒于情形急迫，遂报請蔣介石統籌运輸办法，以图补救。蔣命宋子良亲赴河内主持西运处工作，海防分处改由陈体誠負責。我也代表兵工署专設机构与西运处配合，同時商請鉄路当局予以协作，凡公私物資經过滇越鉄路，均由西运处統一支配，所有鉄路平車，全装兵工机器，運运昆明，而汽油、五金材料，亦列入优先起运。時鉄桥尚未修复，我同宋子良乘汽油車赴开远視察搶修情况，并决定在鉄桥尚未修复之前，先将重要器材运入国境河口儲存，再待接轉。过了二十几天，便桥完成，才恢复通車。

但是，法国殖民主义者又借故留难，乘机掠夺。他們看見我国軍用物資堆积海防，十分歆羡，尤其对于兵工机器，覬覦最久。当欧洲战事发生以后，如前所述，法殖民政府即宣布德国制造的商品不准通过，并将我国兵工署大批德制机料予以扣留。事实上，这些

China

机料早于欧战发生前运存海防，待車轉口。法殖民当局不顧这些事实，仍然視同敌貨，企图沒收。中国政府与巴黎法政府交涉再三，才同意由行政院长孔祥熙在我国貨单上签字，証明已屬我国物資，飭令放行。但法国殖民軍部借口軍事需要，突于某日又派軍官到海防仓庫，不許德制机器起运，一再交涉，毫无結果。我考虑当時的情势，再难等待重庆命令或拖延時日的談判，遂与法軍部直接商量，凡同类的工作母机，其数量較多者酌借一部分，其余的机器，即任我起运，他們同意。我从权借了新式銑床十几部和其他零星机械，由法总督府与我国駐河內总領事館办理正式借用手續。这些殖民強盜，暫時达到目的，短期中沒有再来留难，被扣的一千余部重要机器加速地运到昆明，各新办的兵工厂才勉強开工生产。我事后报告兵工署，重庆方面也只好追認。

滇越鉄路是坡度很大的窄軌(一公尺軌距)，貨車載重量（二十吨)和山洞限界都很小，不能通过大型机器。兵工署原来购好的几部水压机无法运入昆明，又不能从广西运到內地，曾計划将这些机器运过国境的河口附近(海防到河口一段无山洞)，在紅河边上設一分厂，但为了軍事上的安全，沒有决定实行，这些机器以后一直弃置在海外。

国民党政权从来不計划自己設厂制造兵工材料，完全依靠外国供給。抗战两年，存貨和进口的物資，几乎全部用罄。重庆各兵工厂急待进口材料开工，电請由河內空运接济。我們虽然尽力交运，因为数量太少，无济于事。当時公路运輸，均系分段接轉，費时很久，錯誤甚多，不能按需要运到。我同西运处商定，将急用兵工材料装卡車百輛，由海防經广西新公路直駛重庆，試办一次，以应急需。兵工署对于如此长途行車，頗表怀疑，但历時不到一月，由

China

于司机同志的勇敢机智，冒着敌机轰炸，仍安全到达，毫无損失。此后各兵工厂遂紛紛要求由海防直运机料，惟施行不到三个月，中越交通又被法殖民政府封鎖了。

一九四〇年六月，欧洲法軍失敗，法国政府向德国法西斯投降。日寇要求法殖民政府停止中越运輸，派日人监視封鎖中越边境。法殖民当局不顧中法国交，接受了日寇的要求。我国运存越南的公私物資，尚有十余万吨停留在海防各地，唯一的希望，只有轉往緬甸，从仰光进口，但英国殖民当局，也接受了日寇的要求，封鎖滇緬公路三个月。国民党政权妄冀英法帝国主义者不致投井下石，遵守国际条約，得到了这样的結果之后，仍然沒有使他們有絲毫的覚悟。我国存越的重要物資，虽曾計划轉口一部分，但进行不久，因日寇进軍而停頓下来，中越运輸从此完全断絕。

从一九三七年九月到一九四〇年六月，我国經过越南的物資，除苏联援华軍火外，以生产資料的机器、材料占主要部分。数量最大的是飞机汽油和其他燃料油料；生活資料則比較居于次要地位。一九三九年和一九四〇年上半年运量較大，根据回忆，粗略估計滇、桂两省的鉄路公路，每月运量始終沒有超过两万吨，而時遭阻扰，断断續續，这一年半的時間里可能达到三十多万吨，連同开始的一年多，即抗战前期的两年九个月当中，我国經过越南运入的公私物資，約在四十万吨左右。被法人扣留一直沒有清算清楚成为悬案的，当時估計約有十几万吨，其中包含的物資仍以机器材料所占的比重为最大。

当运輸紧张之际，我国运輸机关里的中越职工（曾由广东調来一批中国工人分担装卸）都昼夜工作，搶运机料，同心协力，完成任务。越南人民和华侨也給予我們很多帮助，支援我国抗战，在这个

China

回忆当中是应該提到而深深感謝的。

三、法殖民政府拒絕同我国合作抗日和日寇进入越南后的情况

自从法殖民政府封鎖中越边境，停止中越运輸后，日寇又进一步要求法殖民当局签訂日法軍事协定，想从中国拔出泥足，进兵越南，作为南进的根据地。法国殖民者模稜两可，观望形势。我們各机关推駐越总領事許念曾面見印度支那总督德古，探詢他对于日軍的态度。德古提出："假使法人抵抗日軍的侵犯，中国方面究将給予怎样的支援？"領館据情电告重庆政府，立得回电："如法軍与我合作抗日，我政府决定派九师兵力援助。"但法国殖民当局得到我国的通知后，仍迁延观望，不作决定。嗣后我駐越各机关鉴于情势紧急，推我飞重庆面見参謀总长何应欽，报告越南情形。經何轉告蔣介石，要我于次日返越，邀請法方派軍事代表到重庆面商。我赶回河內，即由許念曾面告德古，并留专机等候他的代表飞往重庆。經过半天的商談，法殖民当局眞情暴露，原来他們已准备接受日人的要求，拒絕同我国討論合作了。

日軍由桂边侵越，法殖民軍中的越南官兵，乘机革命，紛紛起义，于是日軍很容易地包围了諒山。海防日艦也采取行动，日空軍更用法国造的飞机，向海防河內投弹。法国殖民者养尊处优，素无斗志，軍事設施，只作鎮压越南人民的工具，实无抵抗日寇的能力。并且外震日軍的勇猛，內惧越人的革命，尤怕我軍入越，华侨合作，法人地位根本动搖，所謂备战求援，不过是故作姿态，以欺騙国际視听，掩飾其怯弱而已。

一九四〇年九月二十二日，法日协定签字，日軍由諒山、海防

China

两处向河内前进。法殖民当局通知我领馆："已不能保护你們的安全。"我国駐越各机关驟得这个消息，即商滇越鉄路局，特备車輛，将我国全部駐越公务人員撤至老街轉入国境。時河口鉄桥已为我軍炸毀，滇越鉄路从此中断（一直到解放以后，才由新中国和越南民主共和国将其修复）、駐河内总領事館原拟随車入滇，因中法外交关系，尚未完全断絕，我国三十万以上的僑民，散处越南各地，領事館負有保护責任，应否撤退，我們研究由許总領事与越督面談后再定。許当夜会見德古，德古要求河内中国領館撤到順化或西貢暫住。我考虑存越的軍用物資，已有一部分疏散越南各地，可能乘机轉口，搶运仰光。因此，我同領事館人員于二十三日午夜乘汽車南下，而入越日軍即于次日进河内，开始搜索我駐越公务人員和預备待命的員.仁，其中有被敌軍逮捕殘害的。

我們赶到西貢接获河内消息：我国原拟轉口物資，因敌軍初到，尚未完全查出，仍可运离越境。在敌軍进迫時，我們曾疏散重要材料一千余吨暫存越北义安的边水港，内有鈒鉄、鉻鉄、鉬鉄、鉬錠等軍用冶金原料，大战期間，势难再向国外购入，乃急电香港西运处請派专輪駛赴边水接运，立得复电租輪前往。我赶到边水，协同搶运。船方出港，当地海关突奉法殖民当局电令扣留，然已不及矣。海防装运轉口物資各輪，乘日軍登陆秩序紊乱之际，开出了几艘，但不久即为敌人查覚，有一艘被扣，強令将船内器材卸回，其余的就不能再动了。此后我存越物資，遂全入法人掌握，任敌軍予取予求。重庆政府对法殖民当局的违約行为，虽曾屢提抗議，而越南的法殖民当局一向以我国为最大的假想敌人和进一步侵略的目标，乘机打击，毫无顧忌，甚至巴黎法国政府与我国外部商定的办法，他們每每不肯遵行，法政府派員督察也难于生效。帝国主义者

China

放纵其殖民地官吏违法横行，已成尾大不掉之势，我們的抗議恰恰是这些殖民強盜討好日寇的最好資料。

日寇侵入越南，占据海防、河内及附近重要交通地区，法殖民主义者，俯首听命，与維琪貝当政权，狼狽相依，助紂为虐。敌人封鎖我国运輸綫的目的已經达到，侵占南宁等处的敌軍，受到我人民游击队和恶劣气候的袭击，伤病累累，遂全部退入河内，集中整理，补充休息，而将中越边界交法軍駐防，代为守御，脫离了与我軍接触的困境。从此，法軍受了日寇的指揮，成为日寇的仆从；日軍不損一兵一卒，控制了北越的軍事要地。

当日寇开始向越北进攻的時候，利用越南人民反对法帝国主义的情緒，装着同情的模样，鼓吹黃种人团結騙法，因此，曾有一部分人受其欺騙，为日寇利用。而法国殖民強盜虽然不敢抵抗日軍的侵入，但对于风起云涌抗法起义的越南人民，如西貢近郊等处的暴动，則采取血腥鎮压的手段，用猛烈的炮火，毀灭整个村庄，杀尽无辜人民，情况慘烈，聞者痛心。当時我正由西貢赴河内，在一个旅館里午餐，一位越南服务員，很殷勤地招待我們，他后来問明我是中国人，誠恳地說："我們是同族兄弟啊！我在不久的下一个月就要到河内日本軍营里从軍去了。"我很惊异地問他为什么，他奋激地說："我們受了法国殖民者长期的压迫与殘杀，不能再忍耐了，我們要联合日本人把法国人赶出去。我們同日本人都是黃种人，中国同日本为什么不能合作？"我很同情他反法的热情，但是，因为他們对于日本軍閥的殘酷的侵略行为还不了解，我举了朝鮮和中国历史上的事例，以及最近日寇在中国的罪行，劝他不要受日本軍閥的欺騙，越南人民不久就有解放的机会，最后他同意了我的意見。以后事实証明，法国殖民主义者血腥地鎮压越南革命，是日本軍閥支援

China

的。日本法西斯的凶恶面貌，不久即在越南人民面前逐渐地被揭露了。

一九四〇年十二月，泰国乘日軍侵入越南，向印度支那法国殖民政府索还失地，两国进入战争状态。后經日人調停，法殖民当局割让柬埔寨及老撾一部分土地，于一九四一年一月三十一日在西貢日舰上签字，法泰糾紛，暫時告一段落。日本軍閥乃加紧压迫越南人民，帮助其法国傀儡安定越局，以便掠夺物資，奴役人民。在以后的四、五年中，越人受日法殖民主义者的双重压迫与剝削，过着非人类的生活，并发生了餓死二百万人的慘剧。

法国派駐重庆的外交代表，鉴于我国大批物資扣在越南，法国政府方难推卸責任，乃与法殖民当局筹划，拟将我国物資轉让，或运出一部分。我奉命暫留越境，待机洽商，并往来于西貢、河內、高平等处。調查可能搶运的办法。我虽時与日人相遇，幸未遭其毒手，盖日寇仅据守战略要点，对于越南民政表面上不加干涉。汪伪政权已派員入越，設立机构，拉攏华侨，只要不是重庆政府派的人員，尚可自由通行。我改易姓名，另換护照，往来各地，均于小站下車，再換車到达目的地，故始終未被敌人发覚。

日越既侵据越北，更要求占領全越的軍事基地。法国維琪政府于一九四一年七月二十三日签約承認，日海軍亦将陆續在沿海登陆。我的任务虽未完全終了，但留此已无作用，乃电兵工署报告越中交通运輸綫絕望形势。時我兼任兵工署駐香港办事处副处长，原任处长方兆鎬調赴仰光，俞大維急电我赴香港接替，遂于七月二十八日由西貢乘輪赴港，結束了我自抗战开始到越南建立中越交通綫的工作。

China

抗战胜利后国民党軍入越受降紀略*

陈　修　和

一、法殖民軍的逃入云南和阴謀返越

一九四四年十二月国民党政府設"中国陆軍总司令部"(以下簡称陆軍总部)于昆明,何应欽从軍政部长的职位調来担任这个机构的首脑,越南方面的軍事任务也划归陆軍总部直接管轄。

一九四五年三月九日,駐越南的日本軍队突然以武力解除法殖民軍的武装,并将所有法籍軍民全部拘禁在集中营内。駐在中越边境的部分法軍,糾集越籍士兵三千余人,由原任法属印度支那殖民軍参謀长亚力山得里中将率領逃到我国云南境内。陆軍总部得到这个消息后就报告了重庆,法軍駐重庆的代表极力要求我国收容,准其留駐在云南境内,給以盟軍的待遇。重庆政府同意了他們的要求,命令陆軍总部就地安頓。但駐防滇南的第一方面軍司令卢汉,对于这一批不久以前还是我們敌人的法軍不肯收容。何应欽为了处理这个問題,除电卢汉遵照重庆的指示外,命我亲往开远同他商量,并赴建水、石屏等处視察法殖民軍的情况。我去視察时,看見这些曾經作威作福、双手染滿越南人民鮮血的法国強盜,胁同一些越籍士兵十分狼狽地散住在破庙或公共建筑中,他們衣服襤褸,口粮困难,向我們搖尾乞怜。我同卢汉商量的結果,决定将他

China需要全本请访问 www.ertongbook.com