

文史資料選輯

第七輯

中國人民政治協商會議全國委員會

文史資料研究委員會編

中華書局出版

一九六〇年七月

11.27
5068

編輯凡例

一、本選輯刊印的目的在於保存和積累歷史資料，並推動撰寫資料工作的開展。所選的資料大都是撰寫者的親身經歷和見聞，有一定的史料價值，但由於每個人都有一定的局限性，所述史實可能不盡翔實，觀點可能不盡正確，因此，本選輯只在內部作為不定期刊物發行，以供歷史研究工作者的參考。

二、本選輯所選的資料，從清末到全國解放各個時期的歷史的各個方面，不拘體裁，只要有史料價值，均可選入。

三、本選輯所刊印的資料，歡迎讀者提出補充和訂正。

四、本選輯對來稿可加以選錄、刪節和文字上的修改。

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人越受降纪略·····	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)
书蓁江狱·····	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”文内有关汤芑铭史实订正·····	陶菊隐 (170)
关于袁世凯·····	恽宝惠 (170)

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

抗日戰爭中的中越国际交通運輸綫

陈 修 和

一、中越交通的調查和鐵路公路的扩建

一九三七年七月七日日本軍閥发动侵华战争時，我正在陝西宝鸡勘査计划中的兵工厂厂址(我當時是兵工署兵工研究專門委員)，忽得軍政部兵工署長俞大維急電，要我趕回南京。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、粵等处海口將为敌人封鎖，无法輸入，惟越南海防有鐵道通入云南和广西边境，可以补救这个严重問題。已同法国駐華武官商談过，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。”我接受了这项任务，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長面談。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鐵路、公路的设备情况及运输能力后，乘火車到达越南边境的同登，經鎮南关(現改名睦南关)到龙州，又由龙州乘車

到南宁，与两地广西地方負責当局商談运输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争，开辟一条国际运输綫已十分迫切。

根据这次短期的調查，海防港口，万吨輪船可以停靠碼頭，起重和仓库設備也相当完善，惟越南铁路均系窄軌，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铁路二六七公里，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。一般运输都从同登車站（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铁路支綫通到龙州，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铁路运入，通过水运转到内地；同时改善現有公路，加强水陆交通联系，扩大运输能力。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铁路修成，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務，对于軍事运输沒有发生过絲毫的效果。因为南京交通部派員測勘的結果，发现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二百公里的南鎮铁路。当时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铁路的积极办法，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

一九三八年四月才將公司成立，在諒山設立工程處。在這樣迂延時日、組織複雜的情況下，儘管這條鐵路地勢平坦，只有一條小隧道，沒有大橋，工程進行，仍極遲緩，直到一九三九年十一月才筑成通到左江岸邊崇善約一百公里的窄軌路基，但鋪軌尚未完成，而日軍已從欽州登陸，侵入南寧，因而又不得不倉皇拆除。此路從批准到興建，前後經過兩年多的時間，而軍事運輸始終未能利用一次。

抗戰初期，中越交通除了上述的南鎮鐵路外，還在距這條路線西北二百公里以外地區修了一條公路，稱為田岳路和河田路。該線起自黔桂公路的車河，經東蘭、田州、田東、天保、靖西到越邊的岳墟，與越南高平屬重慶府邊區公路連接，共長約五百公里。越南境內，從海防、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，以後又封鎖我沿海區域，禁止外國商輪航行，南鎮路受到海上敵人可能登陸的威脅，遂趕工修筑這條公路。人民羣眾在抗戰熱情的鼓舞下，很快就建成了路基。是年十一月南寧失陷，該路未被切斷，在敵軍侵入越南以前一段時期內，儘管受到法殖民當局的許多限制，仍然繼續担负了重要的軍運任務。

二、中越運輸概況和法殖民政府扣留

蘇聯援華軍火及抗戰物資

日寇侵犯上海以後，國民黨政府的軍事當局尤其是兵工署方面，要求立即在西南地區建立國際運輸機構，乃由軍事委員會命令交通部次長曾養甫在廣州組織西南運輸處，擔任進口軍用物資的運輸。我於九月初旬再赴廣州，代表兵工署與西運處聯絡並兼任兵工署駐香港辦事處的工作。九月下旬，有法國製造的武器一批經過越南運入廣西，我前往擔任檢驗和接收工作。時西運處已在南

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

抗日战争开始后，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库拨了一座，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，均准备隨時交付部队使用，未曾装箱，以致在海防碼頭起卸時，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，停止我方运输。當時仅有战車、战防炮及小部分弹药已装入火車（約二千吨左右），原拟运至同登卸下，經公路运入广西。我們得到法人禁止內运消息后，急从同登将原車折回，改經滇越鐵路逕运昆明，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，我就飞回河內。这次紧急措施，仅仅运出整批中的大件部分，尚有大批弹药卸置港口，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，实属违反国际条約，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、暗中訛我們采取走私方式，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输处，他同意了我們的協議，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

險。為了安全和避免損失，我先赴南寧與西南運輸分處處長汪英賓乘車經欽縣、防城到東興，考察該綫公路情形，布置中越交界的接轉地點。凡臨近東興沿綫竹木叢筍的蔭蔽地區，均劃作暫時存儲的露天倉庫，以備轉運。我由東興進入越境芒街，乘小輪返海防，視察沿海情形並與海防西運分處處長黃強詳商偷運辦法。布置已畢，我即同黃強和西運處工作人員駐于芒街，汪英賓則駐于對岸我國境內的東興。我每日通過中越國界的大橋，往來兩方，密取聯繫。海防卸存械彈裝上木船，用小輪拖帶，沿着海邊，轉入芒街內河，再駛上東興江岸，運到預先指定的臨時倉庫。如此晝夜工作，歷時幾及一月，始將三千余噸的械彈運入國內。是時戒備極嚴，凡行踪可疑的外來行人，均暫予扣留，俟運輸完畢，再行解禁。日寇于開始駁運的前一日，忽派飛機在距東興二十余公里的白龍尾海角投彈數枚，幸均落空地，未受損害。當時敵人或已微有所聞，但終未發現我們偷運的形迹，雖東興口外，敵艦在望，我們兢兢業業，時虞炮彈飛來，但二十余日中，倖未發生意外事故，參加工作的同人，莫不感到十分庆幸。從此以後，除法國制造的武器外，各國軍火都不得假道越南，而法人供給我們的武器為數極微，因此，滇緬公路遂成為此後從海上輸入軍火的唯一要道了。

我國軍火雖不能從越南經過，但機器材料尚未發生過境問題。當時軍政部已決定在昆明附近建立四個兵工廠，由東南內遷的兵工廠，也匆忙間在黔桂兩省的桂林、柳州、貴陽等處重建，因而從越南運進機器材料，仍然占了一個很重要的地位。但南鎮鐵路的修築，正與法人開始談判，尚未動工，僅靠公路運輸，汽車少，路綫長，運量有限；同時滇越鐵路也因昆明對內地交通尚未改善，鐵路的能力沒有充分利用。據法人印度支那統計年鑑稱，由海防到昆明的

鐵路運量，一九三七年為三萬三千多噸，一九三八年僅增到五萬一千多噸，這個數字雖然仍有遺漏，但也可以看出當時的一般情況。

一九三八年十月下旬，廣州、武漢相繼失陷，越南海防就成為我國在太平洋上唯一可以依靠的港口。原來經過香港內運的公私物資，均大量地湧入海防，碼頭倉庫，貨物充塞，沿江馬路，機器材料堆積如山。駁船停滯江心，不得卸貨，甚至有載重過量以致沉沒的。海防港務局因存貨過多，倉庫不能容納，又無法疏散，遂限制貨輪入口。我國公私機關竟事搶運，滇越鐵路成為活動的中心，投機商賈和公私不分的國民黨官吏，賄賂管理鐵路的法人，購買運貨車皮，大發其國難財。該路每月運量不過萬餘噸，海防存貨已在十萬噸以上，舊的未運出，新的又到，擁擠情形，有增無已；而法國殖民政府官吏凭借權力，多方留難，要挾需索，無所不至。

抗戰以前，中國政府在越南的機關只有外交部的河內總領事館、海防領事館（屬河內總領事館領導）和西貢領事館（直屬外交部）。抗戰以後，重慶政府各單位在越設立的機構計有：西南運輸處海防和河內分處、軍政部兵工署駐海防辦事處、交通部駐河內和海防代表辦公處、航空委員會駐海防辦事處、資源委員會駐海防辦事處。中央信託局、航空公司、中國銀行、交通銀行等都在河內、海防設有營業機構。其他機關、工廠、學校和私人企業等派有代表經常往來或住在海防、河內的數目也很多。同時，海防、河內也到了大批中國的投機商人，旅館住宅，滿坑滿谷，酒食征逐，歌舞喧闐，滬、津、港、粵商埠的惡習，充分暴露出來，使越北變成了空前繁華紛擾的情況。華僑和越南人民習於節約，對這種不顧國家危難的敗類，表示十分憤慨。行政院根據報告，曾三令五申，予以告誡，但是，這些發國難財的人大都是孔宋官僚資產階級集團有關的人物，

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，勉强通行。当时停滞海防、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。敌人入侵据龙州后，已无力前进切断公路，乃派机轰炸，阻扰行車，我运输車队虽时有损伤，仍昼伏夜行，未曾間断。

是時滇越鉄路的运输，异常拥挤，公私机关，不择手段，搶运物資。敌人又派机轰炸云南境内开远和河口附近的鉄桥，桥梁被毀，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。俞大維鉴于情形急迫，遂报請蔣介石統籌运输办法，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，同时商請鉄路当局予以协作，凡公私物資經過滇越鉄路，均由西运处統一支配，所有鉄路平車，全装兵工机器，逕运昆明，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，十分歆羨，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

机料早于欧战发生前运存海防，待車轉口。法殖民当局不願这些事实，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倉庫，不許德制机器起运，一再交涉，毫无結果。我考虑當時的情势，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。

滇越鐵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，曾計劃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劃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。當時公路运输，均系分段接轉，费时很久，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，但历时不到一月，由

于司机同志的勇敢机智,冒着敌机轰炸,仍安全到达,毫无损失。此后各兵工厂遂纷纷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锁了。

一九四〇年六月,欧洲法军失败,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输,派日人监视封锁中越边境。法殖民当局不顾中法外交,接受了日寇的要求。我国运存越南的公私物资,尚有十余万吨停留在海防各地,唯一的希望,只有转往缅甸,从仰光进口,但英国殖民当局,也接受了日寇的要求,封锁滇缅公路三个月。国民党政权妄冀英法帝国主义者不致投井下石,遵守国际条约,得到了这样的结果之后,仍然没有使他们有丝毫的觉悟。我国存越的重要物资,虽曾计划转口一部分,但进行不久,因日寇进军而停顿下来,中越运输从此完全断绝。

从一九三七年九月到一九四〇年六月,我国经过越南的物资,除苏联援华军火外,以生产资料的机器、材料占主要部分。数量最大的是飞机汽油和其他燃料油料;生活资料则比较居于次要地位。一九三九年和一九四〇年上半年运量较大,根据回忆,粗略估计滇、桂两省的铁路公路,每月运量始终没有超过两万吨,而时遭阻扰,断断续续,这一年半的时间里可能达到三十多万吨,连同开始的一年多,即抗战前期的两年九个月当中,我国经过越南运入的公私物资,约在四十万吨左右。被法人扣留一直没有清算清楚成为悬案的,当时估计约有十几万吨,其中包含的物资仍以机器材料所占的比重为最大。

当运输紧张之际,我国运输机关里的中越职工(曾由广东调来一批中国工人分担装卸)都昼夜工作,抢运机料,同心协力,完成任务。越南人民和华侨也给予我们很多帮助,支援我国抗战,在这个

回忆当中是應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,停止中越运输后,日寇又进一步要求法殖民当局簽訂日法軍事协定,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,中国方面究將給予怎样的支援?”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,推我飞重庆面見參謀总长何应欽,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。經過半天的商談,法殖民当局真情暴露,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,法人地位根本动摇,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

两处向河内前进。法殖民当局通知我領館：“已不能保护你們的安全。”我国駐越各机关驟得这个消息，即商滇越鐵路局，特备車輛，將我国全部駐越公務人員撤至老街轉入国境。時河口鉄桥已为我軍炸毀，滇越鐵路从此中断（一直到解放以后，才由新中国和越南民主共和国將其修复）。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，我国三十万以上的侨民，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，我同領事館人員于二十二日午夜乘汽車南下，而入越日軍即于次日进河内，开始搜索我駐越公務人員和預备待命的員工，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，内有釩鉄、鉻鉄、鉬鉄、鉍鉄等軍用冶金原料，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，但不久即為敌人查觉，有一艘被扣，強令將船内器材卸回，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约行为，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以生效。帝国主义者

放縱其殖民地官吏違法橫行，已成尾大不掉之勢，我們的抗議恰恰是這些殖民強盜討好日寇的最好資料。

日寇侵入越南，占據海防、河內及附近重要交通地區，法殖民主義者，俯首聽命，與維琪貝當政權，狼狽相依，助紂為虐。敵人封鎖我國運輸綫的目的已經達到，侵占南寧等處的敵軍，受到我人民游擊隊和惡劣氣候的襲擊，傷病累累，遂全部退入河內，集中整理，補充休息，而將中越邊界交法軍駐防，代為守御，脫離了與我軍接觸的困境。從此，法軍受了日寇的指揮，成為日寇的仆從；日軍不損一兵一卒，控制了北越的軍事要地。

當日寇開始向越北進攻的時候，利用越南人民反對法帝國主義的情緒，裝着同情的模樣，鼓吹黃種人團結驅法，因此，曾有一部分人受其欺騙，為日寇利用。而法國殖民強盜雖然不敢抵抗日軍的侵入，但對於風起雲湧抗法起義的越南人民，如西貢近郊等處的暴動，則採取血腥鎮壓的手段，用猛烈的炮火，毀滅整個村莊，殺盡無辜人民，情況慘烈，聞者痛心。當時我正由西貢赴河內，在一個旅館里午餐，一位越南服務員，很殷勤地招待我們，他後來問明我是中國人，誠懇地說：“我們是同族兄弟啊！我在不久的下一個月就要到河內日本軍營里從軍去了。”我很驚异地問他為什麼，他奮激地說：“我們受了法國殖民者長期的壓迫與殘殺，不能再忍耐了，我們要聯合日本人把法國人趕出去。我們同日本人都是黃種人，中國同日本為什麼不能合作？”我很同情他反法的热情，但是，因為他們對於日本軍閥的殘酷的侵略行為還不了解，我舉了朝鮮和中國歷史上的事例，以及最近日寇在中國的罪行，勸他不要受日本軍閥的欺騙，越南人民不久就有解放的機會，最後他同意了我的意見。以後事實證明，法國殖民主義者血腥地鎮壓越南革命，是日本軍閥支援

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。后经日人调停，法殖民当局割让柬埔寨及老挝一部分土地，于一九四一年一月三十一日在西貢日舰上签字，法泰纠纷，暂时告一段落。日本軍閥乃加紧压迫越南人民，帮助其法国傀儡安定越局，以便掠夺物资，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剥削，过着非人类的生活，并发生了饿死二百万人的惨剧。

法国派駐重庆的外交代表，鉴于我国大批物资扣在越南，法国政府万难推卸责任，乃与法殖民当局筹划，拟将我国物资转让，或运出一部分。我奉命暂留越境，待机洽商，并往来于西貢、河内、高平等处。调查可能抢运的办法。我虽时与日人相遇，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，拉拢华侨，只要不是重庆政府派的人员，尚可自由通行。我改易姓名，另换护照，往来各地，均于小站下车，再换車到达目的地，故始终未被敌人发觉。

日越既侵据越北，更要求占领全越的军事基地。法国維琪政府于一九四一年七月二十三日签约承认，日海軍亦将陆续在沿海登陆。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输綫絕望形势。时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，结束了我自抗战开始到越南建立中越交通綫的工作。