



陳文樹

清水鎮的大油庫

地方文化遺址—

概述

「清水油庫文化遺址區」係在越戰情勢方酣，在臺灣所建的七座巨型油庫，經保存最後一座並規劃、設立的遺址區。這七座建於清泉崗機場鄰近地帶的油庫，主要是在越戰期間，為飛經吾國領空的美國戰機，儲存空中加油所需油料。由於當年的政府係以「軟消音」方式管制媒體對此等事件之報導，以致國人鮮能洞悉其真相。事隔久遠，如今文建會暨臺中縣政府已將原油庫區劃定為文化遺址區，宜揭開往昔垂置於油庫區之神秘面紗，讓國人深入明瞭其緣由實況，進而瞭解鄉梓歷史的過程，啟發吾人對鄉土文化的重視與熱愛。

清水油庫文化遺址區的爭取設置

十年前，文化界人士數度向文建會提出，針對位於臺中縣清水鎮的大型舊油庫設置「清水油庫文化遺址區」，終於獲得通過之事，迄

今甚多國人仍不清楚它的緣由經過，即使是附近鄉鎮的居民，尤其是年輕之族群亦少有能深入明瞭者。當年，為配合興建清泉崗機場及鄰近之七座大油庫而執行的原住戶遷徙方案——「陽明山計畫」，曾造成地方上人口流失，不過近年來倒是漸有回流現象。迄今，清泉崗機

場依然固若金湯，但卻僅存一座廢棄斑駁的圓體巨型油庫，舊油庫旁邊則在民國八十八年左右成為大楊國小的遷建新址。遺留的油庫乃是臺灣間接參加越戰的重要建設遺址，在越戰結束的三十五年後，油庫依然是訴說此段滄桑歷史的具體明證。

這些建於民國五〇年代，供作儲存飛機戰備燃料的七座巨型油庫，係自民國七〇年代後期起分階段陸續拆除，最後一座油庫原亦訂於八十九年三月中旬時發包拆除。然而在即將拆掉該座碩果僅存的一末座廢油庫之際，諸文化團體如「牛罵頭文化協進會」（牛罵頭為源自原住民語的清水古地名）紛紛挺身奔走，呼籲搶救油庫，同時要求設立遺址區；當然，也有人認為無須刻意保留這些既已廢棄不用的油庫，而宜就土地利用效益、地方年度經費暨其能否長久保存的文化層面，等統籌考量，主要係其占地甚廣，不免妨礙土地開發利用，此非地狹人稠的臺灣所負擔得起。而且，既要保存就得編列經費善加維護，否則反而破壞景觀，倒不如豎立紀念碑述明緣由始末，並佐以圖片，即可達到成效。

後經文建會、國防部、臺中縣政府暨各文化團體審慎討論，決議予以保存，作為歷史見證，俾能兼顧地方開發與文化花葩的成果，共創多贏。觀睹該座僅存之廢棄巨型油庫，固有英雄遲暮或宮娥白髮、不堪回首話當年之歎，但依然可以遙思昔日它在儲備、供應航空油料所承負的重大使命。同一時期的臺灣各地，類似之情形與爭議屢見不鮮。此等事例，端在究竟宜著眼於維護古物、保存文化，或是更新改建，俾能發揮更大效益之間，做最適當的取舍，惟其作法應符合規定，使得具有珍貴歷史價值的建築物，得依循完善的程序，評鑑是否應

予保存，以發揚承先啟後、教化來茲的功能。

繼清泉崗基地建造的七座巨型油庫

韓戰之後，中美雙方於一九五四年十二月簽訂「中美協同防禦條約」，隔兩年，即一九五六年八月，政府根據協同防禦條約實行「陽明山計畫」。該計畫和臺北的陽明山並無關連，而是擴大興建於日治時代所闢設，原本位於臺中縣沙鹿、清水和大雅等鄉鎮交界處一片山崗上的「公館軍機場」，使其成為設施完備的空軍基地。此計畫需徵收大肚山臺地一千四百公頃的土地，同時將臺地周遭涵蓋沙鹿鎮、清水鎮、大雅鄉以及神岡鄉等四百七十二戶居民集體遷徙至臺中縣新社鄉、石岡鄉仙塘坪和南投縣魚池鄉、埔里鎮大坪頂等地。一九五九年十一月七日，這座號稱遠東最大的空軍基地建竣啟用，其堅實的跑道和停機坪足可停降重型運輸機和轟炸機，一九六六年三月二十日，總統蔣中正先生特以抗日剿匪名將邱清泉烈士之名，定名為「清泉崗機場」，機場代號更易為CCX。就中、美兩方立場言之，清泉崗機場原係用以保衛臺灣或封阻共產陣營擴張軍事勢力，中美協防條約有效期間，美軍曾派駐兩個中隊的戰鬥機（如早期的幽靈式戰機）駐防清泉崗機場，俾在遭逢對岸空軍來犯時，協同我方軍機迅速升空迎擊敵機。然多年來卻未與對岸敵機發生空戰行動，倒是彷彿正打歪著般的在越戰期間（一九五九至一九七五年）發揮頗大的作用。

一九六六年一月起，越戰情勢逐漸升高，清泉崗機場被美國選列為美軍轟炸北越的中繼補給基地，美軍旋於當時的沙鹿鎮北邊、神岡鄉西側的清水鎮境內之海風里、東山里、楊厝里和吳厝里交界一帶，與機場直線距離約兩公里處興建七座面積共為十六公頃的油庫（以上

四個里即當地民眾通稱的「大楊地方」，油庫所在區則屬小型臺地之地形，此乃基於機場和油庫宜分隔開來，以確保安全。每座油庫的設計和建造方式皆相同，建築基地皆呈正方形，即東西向和南北向皆是七十八公尺長，且均以防火磚砌造、高度二點五公尺的防溢堤（兼作圍牆）；油庫槽體直徑約二十八點四公尺，高約十六公尺，槽體外環階梯有六十六級，鋼板厚度。九至一五公分，專供越戰期間美軍B-52轟炸機及數種護航戰鬥機加油之需；此外，美國C-130力士型運輸機亦於不久後進駐臺灣清泉崗機場，以支援對北越作戰之運補物資輜重，必要時本機場亦可迫降B-52轟炸



▲▼惟一被保存下來的油庫，成為清水鎮文化遺址

機。在過去大力宣揚「保密防諜」、「反共至上」的年代，媒體皆難有管道採訪、播報有關巨型油庫之建造，以及清泉崗機場投入支援美軍進行越戰之經過，國人也很有趣的置身事外，未多加過問，而且每座油庫均以幾乎呈正方形的防溢堤圍繞，兼可防止附近經過者窺視其概況，因而以往縱有外地訪客行經該處，卻無法詳睹其況。只是七座油庫之形體極為龐大，因此附近民眾還是可以知道些端倪。惟在越戰結束、中美斷交，連帶中美協防條約失效後，清泉崗機場的戰略地位、戰術布防和儲存戰備用油的方式均略做調整，原來清泉崗機場附設



於清水境內的巨型油庫自然遭到廢棄拆解的命運，猶如前塵往事般走入歷史。

飛機油料的運送和昔年的軍事專用鐵路

前一章節所述及的清泉崗機場以及七座巨型油庫，在越戰期間曾經支援美國軍機的中繼加油。當年自關島起飛至越南進行轟炸的B-52轟炸機，即是在臺灣中部海岸上空從事不落地的空中加油，而往昔機體龐大的空中加油機自地面升空和完成任務後返航降落的情景，清水、沙鹿一帶年紀逾五十歲的民眾，或仍留有鮮明的記憶。斯時一連多年，油輪係錨碇於清水高美海域，先以部分地下化的輸油管和泵浦將船舶載運的油料，泵送至現今高北里（泛屬高美地方）的加壓站，接著經由循大甲溪河岸鋪埋的油管，將油料沿地形而上往東送到設在大楊地方的七座大油庫，油管為穿越縱阻於清水鎮西側地區和油庫間之山丘時，需鑿挖小型隧道，而油庫和機場間亦有輸油管相通，得將油庫所貯存之油料泵送至機場內的地下油槽，再輾轉「分流」輸送到空中加油機的機腹內。

一九五六至一九六六年間，在興建清泉崗機場與油庫時期，軍方亦曾提供土地，委請臺灣鐵路局建造一條軍用鐵路，自豐原掠過沙鹿再通往清水境內的大楊地方，以運送巨大粗重的建材和繁雜龐多的物資至機場與油庫區從事建設，類似之事例在早期的臺灣時可得見。例如，日治時代中期為建造日月潭發電廠，爰先建設自彰化二水至南投水里的一鐵路集集支線一；民國五十六年，為建造臺電林口火力發電廠，遂先建設自桃園市至臺北縣林口，全長十九點二公里的「鐵路林口支線」（又名桃林鐵路）；其他通往港口或大型工廠的專用鐵路支線或側線，實在多不勝數。但該條連接清泉崗

機場和油庫區的軍用鐵路，則已於十餘年前起拆除。雖然事隔久遠，但清水大楊地方的父老依然有深刻的印象。

設立於油庫舊址區的「大楊國小」

清水大楊地方為乾隆初期即形成於大肚臺地上之聚落群，昔之客籍墾戶——吳瓊華於獲得官府同意後，率族人入墾當時由平埔族巴宰海裔擁有之領地，並設立吳厝莊。日治時代的一九一六年，官方在大楊地方設立「牛罵頭公學校公館分校」，為當今大楊國小之前身，四年後，即一九二〇年獨立設校，並在翌年遷校至現在清泉崗機場內的大突寮。那時的大楊地方乃是清水通往神岡、豐原等城鎮的要道，景



油庫遺址旁之大楊國小

象熱鬧繁榮，後來因為劃設清泉崗機場，道路遭阻，無法進一步發展，反而成為清水鎮偏僻荒涼的邊陲地帶，不少原本座落於臺地或山坡上的土地，在居民遷離後竟成為喪葬用地。

由於清泉崗機場的擴建，民國四十五年，大楊國小只好遷移至楊厝里，四十八年再次遷址至海風里，嗣後長達三十餘年的歲月，莘莘學子暨地方居民在各類戰機頻繁飛掠和強烈噪音的侵擾下，堅忍度日。民國七十八年起，海峽兩岸和世界各地的局勢均發生重大轉折，不再冷戰對峙或武力對抗，兼以七座老舊的大油庫已不復有原本用途，國防部和空軍總部遂決定分期拆除。大楊國小乃在各級政府和民意代表的鼎力協助下，取得軍事部門之應允，於民國八十二年獲撥拆除兩座舊油庫後所遺留近約二點五公頃的土地，再遷建校園，俾避開先前提於航道下的風險和噪音。

大楊國小業已於民國八十八至八十九年間次第完竣漂亮的校舍，劃設美觀的校園，栽植青翠的草地林木，還有一座寬廣的水池，並於九十年十月完成全部的遷校計畫。從新校舍樓頂或毗鄰校區的臺地高點，可遠眺清水平原和流經清水、大甲兩鎮之間的大甲溪，以及穿越臺中縣西部地區的三號國道，乃至於直線距離約莫十公里遠的臺中港，並可以和大甲鐵砧山、外埔高地相對望，視野極佳。

文化界爭取下，最後一座油庫得以保存。早期聳立於臺地上的巨大油庫，並未如同高樓、橋梁般被引為榮耀的地標，還致使鄰近地方同被列入管制，而遭受到居民的嫌惡並視之為阻礙開發的巨瘤。孰料物換星移，自民國七十八年軍方首度以廢鐵招標拆除油庫起，十年之間已有六座油庫「灰飛煙滅」，庫體暨環繞油庫的方形防溢堤（兼圍牆）皆遭到拆除，

地面上尚殘留有圓狀基址和防溢堤正方形痕跡。

八十九年三月，軍方擬再將最後一座油庫拆除，惟在臺中縣文化局、牛罵頭文化協進會等文化團體和地方各界人士熱心舉辦活動以及募款之下，終於籌集了新臺幣六十萬元，向得標廠商買斷僅餘之油庫，並積極向國防部爭取移撥末座油庫土地予臺中縣政府，亦獲國防部善意回應，此等努力終於讓油庫得以保存下來。現所保留的一座油庫，庫體外表有如勇士垂暮般的落漆鏽蝕，而繞建於油庫外側的外環階梯也搖晃鬆動；所幸，在防溢堤方面尚有近八成尚稱完好，不再若當初雄霸一方展現其挺拔英姿。

民國九十二年九月，交通部開始在中部地區興建國際機場，翌年三月正式啟用位於清泉崗機場西南隅之臺中民用航空站，取代水湳航空站成為臺中的聯外機場。故清泉崗機場已從軍用機場轉化為軍、民航共用機場，此一跨時代的轉變不僅是機場的歷史性轉折，亦可為臺中、沙鹿和清水等城鎮在內的大臺中地區，帶來嶄新的契機。

高美燈塔亦與運送油料有密切關連

在越戰期間，為了供給美軍飛機中繼用油，乃於一九六六年由美方出資在清水大楊地方建造七座巨型油庫；另外，在一九六七年於大甲溪出海口南岸之高美地方興建的高美燈塔，實和當時的美軍艦艇停泊高美海域、泵送油料至油庫有緊密的關係，蓋載運航空用油的美國軍艦常為了戰情需求，必須於夜晚時段碇泊高美海域，將油料連夜泵送至油庫去，需有燈塔指引方位，才可防範夜間迷航或擱淺。在體制劃分上，吾國的燈塔係歸屬於財政部海關部門，但建塔經費由美方提供，建材、燈具和相關

設施主要由美方供應，而靠近於高美海域的建塔用地則是由我方撥用。按官方資料，興建高美燈塔主要目的，係在於補實從桃園縣觀音鄉白沙岬燈塔至澎湖群島北方目斗嶼燈塔間，長達一百哩之海域，沒有夜航引導標誌的遺漏，此一說法固然是不無道理，但當初建造燈塔之保護對象乃是供輸油料的美國運油軍艦，一般的商船、漁船倒在其次。

民國五十六年五月一日啟用的高美燈塔，係一座呈八角形、髹以紅白色彩的建築，塔高三十四點四公尺，若包含燈器共有三十八點七公尺高，是全臺灣惟一外觀呈紅、白相間橫狀條紋的燈塔；燈具有一百五十萬燭光，光程達十六點二哩，每三十秒轉動一週並連閃白光三次，其閃法標示於航海地圖並昭告全球航運業界，故船員只要瞧見燈塔燈光呈此一閃示法，當可確定是航行在由高美燈塔指引的海域。然而在越戰趨近尾聲，油庫不再儲存美機需用油料時，燈塔則因完成階段性任務而漸告功成身退。適值我國展開十大建設，闢建臺中港，欲於港內設置照明用燈具之際，高美燈塔之燈具重獲官方和航運業界之青睞而另有重用。民國七十一年，財政部宣告停用高美燈塔，拆卸的燈具轉而移置於臺中港區內遠東倉儲庫房之頂樓，成為照亮臺中港西部海域的明燈。

昔稱高密的高美地方位處大甲溪之南，其臺語發音之原意乃指當地海域可將撐船用的竹篙吞埋至水面下。由此可知此一地區的海域原本應有相當的深度。清初漸有漢人移居開墾並組成聚落。乾隆年間移民漸增，漢人勢力已超越了平埔族原住民，在清水名寺「紫雲巖」後方，便立有一座植立於乾隆四十三年（一七七八年）之「感恩社民番業田諭示碑」，明確的陳述此段移墾經過。高美地方昔日即因擁有潔



高美濕地舊燈塔，塔頂燈具已拆除

淨的海灘，日治時代昭和七年（一九三二年）八月，在當地官府「清水街役場」（今清水鎮公所）規劃下，劃定部分海灘設立「高美海水浴場」，聘專人經營管理，是彼時民眾每逢假日游水嬉戲的好去處，當時已有公車往返於清水、高美兩地，浴場內設有簡易保險辦事處，招攬遊客投保。惜自民國六十三年臺中港築造防波堤，泥沙逐漸淤積於北防波堤以北的海岸區，致使高美海水浴場喪失既有功能，而在兩年後忍痛宣告停業。

孰料歷經三十餘載的變化，大量淤積於高美近海區域的泥沙卻形成了廣闊的潮間帶，並演遞成豐富繁複的生態體系，也就是現今知名

的高美濕地。該濕地現已是臺灣中部的主要候鳥棲息地之一，每年冬季皆有多種候鳥前來覓食過冬。經野鳥協會長期調查，得悉至少有一百三十種以上的水鳥，曾以高美濕地為其安度冬季的棲息地，或假此過境停歇短暫時日再續往南飛，高美濕地成為候鳥的新樂園，也重新吸引遊客前往高美濕地觀鳥賞景，屢為假日期間高美地方帶來眾多人潮。濕地區的潮間帶植生著臺灣特有的珍稀植物，如大安水蓑衣及蔓荊、水筆仔、馬鞍藤、濱刺麥等可耐鹹性的海濱植物，並有一處全臺灣面積最大的莞草群，一年四季皆可滋長或引來不同種類的魚貝，讓長久以來在此地從事漁捕的高美居民得以維持生計；再者，高美濕地也是清水鎮和遊客得以親近海洋的好地方。

結語

源自原住民語，舊稱「牛罵頭」的清水，是因民國九年（時當日治時期）於郊區的鰲峰山發現清泉，遂易名為清水。因在清朝即毗鄰當時臺灣中西部名港之一，帆船雲集的梧棲港（附近另有鹿港和大安港等港口），以致吸引不少從大陸內地遷徙過來的移民。在日漸重視文化的現在，清水鎮在民國八十九年即設立一處「臺中港文化園區」，現又再設立「牛罵頭文化園區」、「油庫文化遺址區」，讓國人得以在數處呈新、舊形態的文化區遊憩，同時緬懷在高唱「反共抗俄」之年代，曾肩負重要補給功用的舊油庫。年紀半百以下的國人對這段鄉梓歷史或許了無概念，而年齡稍大的地方耆宿也逐漸淡忘此一曾關乎越戰情勢的油庫事蹟。為使這段鄉史免遭塵封遺忘，筆者乃撰此拙文，冀能讓國人對曾影響清水大楊地方民眾生活形態近達四十年的油庫有深入的認識，亦喚起讀者對該鄉土史實的重視。