

· 陳義文 ·

嘉義空軍基地暨嘉義機場 位於「北回歸線」上的

前言——全球少見，設立於北回歸線上的空軍基地暨機場

去（一〇一）年為慶祝「八一四空軍節」，駐防嘉義的空軍第四五聯隊，特地開放基地讓民眾入內參觀，而有部分民眾留意到場址內之標示語，曾提及機場建成七十五周年之文句。推算之，當知嘉義機場乃是建竣、啓用於民國二十六年（西元一九三七年），惟部分史料對此之載述，係為一九三六年，其實兩者倒無矛盾之處，乃因機場雖在一九三六年十二月即已完工，相關設施亦告完備，但在跨年之元月份方有戰機真正降臨其間，因此在歷史上是以前一九三七年作為其建成啓用之年份。

由其啓用年份則可確知，當時仍為日據時期，佔領臺灣的日本帝國，

之所核准由其「陸軍部」麾下航空部隊斥資興建嘉義機場，乃適值日本帝國狂妄氣焰趨於頂端之前數年，建造機場自然是為其業已擬妥的侵略計畫預作準備，且其征伐之目的地則涵蓋我神州大陸的華南沿海地區。因此，論述嘉義機場的建成年代，仍是以事實為主而不予遮諱，此正如日據時期之日本駐臺總督府，在臺灣各地興建的地方機關或學校、醫院者然，一概以真實的建築年份或設立年份為依據。

從惡名昭彰的《田中奏摺》（註



空軍嘉義基地大門口。

一）暨各類解密史料，得獲悉日本帝國早在一九二〇年代之際，甚或更早之前，便已暗中厚植武力，具體規劃侵華乃至於大東亞的惡行。俟一九三七年七月七日的「蘆溝橋事件」爆發後，更是毫無遮掩的顯露出狼子野心。迄日本敗戰投降為止，其陸軍部、海軍部總共在臺灣各地，建造有逾六十座的大、小型別「飛行場」，或是設備較飛行場略為簡陋的「著陸場」，航空武力十分厚實。

活動於海洋上或海岸地帶，具渡海航行之利的龐大海軍艦隊，係日本帝國對外侵略的「領頭羊」，海軍航空部隊更常在展開侵略行動之際，率先出動攻擊的「急鬼先鋒」。而亟欲搶功的陸軍麾下航空部隊，亦不甘落於海軍之後，豈肯自認罷休的將其空中勢力，侷限於機場和鄰近陸地之上空。故當時的日本陸軍部，在我國宣布對日抗戰之後，即頻頻出動停駐於臺灣嘉義、屏東等機場之內，隸屬於陸軍的轟炸機群或戰鬥機群，越海轟炸我國華南沿海各省和軍事營區；而斯時在臺灣中北部的新竹海軍機場內，所停駐的海軍航空部隊，則以轟炸我國華中沿海各省和長江中下游的地區為主。

由昔惡敵初建的嘉義機場，在抗

戰結束後由我國空軍接收並擴充整建。因為其位置是坐落於嘉義縣水上鄉而且鄰近嘉義市和太保市，故亦泛稱嘉義水上機場或水上機場，現為一處軍、民合用之機場——軍用部分為「空軍嘉義基地」，民用部分則為「嘉義民用航空站」。嘉義機場之位址，距離嘉義市區僅約八公里，四面分別有鐵路（早昔，尙曾有起自嘉義火車站的鐵路支線，可連通至嘉義機場和毗鄰機場南邊的「南靖糖廠」，註二），國道一號和國道三號高速公路，八十二號快速道路，以及臺一號、臺十八號兩條幹道通過，對外陸路交通便捷無比；更特別的是「北回歸線」亦從嘉義機場劃穿而過，誠乃全球所獨見，肇建於北回歸線之上的機場。

始建於日據時代的嘉義機場，曾由意圖侵略之政權，大舉停駐轟炸機部隊

嘉義首度出現飛行於天空上的航空器，是於一九一四年由一名日籍的飛行員——野島銀藏於五月九日和十六日兩天，在嘉義「北門車站」（為阿里山森林鐵路自嘉義車站起算的第二站）附近的上空，駕駛美國寇蒂斯（Curtiss）公司生產的螺旋槳複翼式飛機——「隼號」，所進行之飛行表演。雖然在五月十六日的飛行演出，飛機

曾因刮起強風而墜落，發動機與右機翼俱告損壞以致停止續飛，不過已令臺灣民衆大開眼界（註三）。

一九三四年八月，繼臺灣不少地方，如屏東、臺北、高雄岡山和臺南永康一帶均已建有軍用或民用機場（現位於臺南仁德之機場，係於一九三八年春季由日本海軍航空部隊建竣使用，尙晚於嘉義機場，永康機場舊址現已成爲住商區），嘉義亦由陸軍部擇定於今之水上鄉，破土興建飛行場。工程在兩（一九三六）年餘後完工，同年十二月日本陸軍部決定，另於機場內增設一支第十四飛行聯隊，隔年（一九三七年）正式有陸軍航空兵力和戰機入駐機場。

就機場面積和當時配置的武力而言，嘉義機場乃屬規模較大、等級較高的機場，並且由於日軍已明目張膽的揭開對華侵略之猙獰面目，嘉義機場爰由原本的「平時戰備」，轉變爲針對我國大陸華南地區施行作戰爲主之機場，主要配置的戰機則是具有強大攻擊力的「九七式重型轟炸機」（一轟炸機之日文漢字是寫爲「爆擊機」）和「四式重型轟炸機」；且因停駐重型轟炸機，故機場跑道長度近達三千公尺、寬四十五公尺，明顯長於其他各地的小型軍機場，後來雖曾數度

整建，但皆維持相近的長度和寬度。

上段提及的重型轟炸機，是由日本三菱重工業開發製造，在一九三七年開啓的對日抗戰、一九三九年引發的「諾門坎」事件（主要爲日本和蘇聯之軍事衝突，註四），以及一九四一年十二月因爲日本偷襲珍珠港而全面爆發的第二次世界大戰等不同期間，均曾在各個戰地展開極爲重惡的轟炸攻擊能力。其中的「九七式重型轟炸機」，最高速度可逾每小時四百公里，續航時間逾五小時，最大負載能力可達一千公斤，較諸同一時期日本海軍擁有的「九六式陸上攻擊機」更具優異性能，猶如是彼時的「空中惡魔」；而在同一時期大展風騷的「四式重型轟炸機」，則有號稱不下於戰鬥機的飛行速度和機動性，日本陸軍航空部隊還特地稱之爲「飛龍」號。

可想而知，這些配置於日本陸軍轄下第十四飛行聯隊的重型轟炸機，必然是如同魔鬼的爪牙一般，在我國展開對日抗戰的八年期間，對華南沿海省份造成極大的破壞。俟戰情逆轉，於美國大軍渡過太平洋、攻克菲律賓，且協助我國於華南沿海一帶布建穩固的軍力，同時亦轉由我等同盟國陣營掌握空優之後，自然將該時之嘉義軍機場和機場內所配置的各型重轟

炸機，列爲亟欲摧毀的目標。

臺灣光復後，嘉義機場曾先進駐運輸部隊，後來改由空軍四五五聯隊長期駐防

自第二次世界大戰後期，敵我優劣形勢不變，盟軍對嘉義機場最重大而且有效達成目的之一次攻擊行動，乃是於一九四四年十月，美國海軍第三十九特遣艦隊，從「蘭利號」戰艦（USS Langley, CVL-27, Langley）爲維吉尼亞州的城市，美國於戰後設立的「中央情報局」即位於Langley）起飛的TBM魚雷轟炸機（註五），曾大舉轟炸嘉義機場東南方的機群、廠棚、營舍和行政樓舍區，嚴重癱瘓其戰力，對於爾後確保華南沿海諸城鎮、軍事基地和軍民之安全甚有裨益。十個月後，即一九四五年八月，日本帝國宣告投降，嘉義機場旋由我國空軍部隊接收（註六）；曾是邪惡帝國對外蠻武侵略的航空基地，則在爾後數載當中央政府從大陸撤退至臺灣時，再次面臨劃時代的蛻變，成爲我國復興基地的堡壘。

臺灣光復初期，百廢待建，自大陸撤退而停駐於嘉義機場的空軍部隊，是由前空軍將領——衣復恩先生率領的運輸部隊爲主，經由大伙兒的同舟共濟、戮力重建，和友邦國家的協助

，終能克服萬難，在風雨飄搖的環境下，將嘉義機場逐步整建爲一處設備完善、戰力堅強的空軍基地。民國四〇年代，原駐防於嘉義機場內的運輸部隊，奉示遷移至屏東空軍基地，並改由具精良攔阻、截擊能力的空軍戰鬥部隊入駐嘉義軍機場。邇來數年，部隊所配置的戰機，均是以美製戰機爲主，另亦配置有運輸用飛機和具特定用途之軍用直升機等各型機。

我空軍第四五五聯隊前身爲空軍第四驅逐機大隊，民國二十五年十月成立於杭州，之後移駐武漢、蘭州肩負防空重任，對日抗戰後期曾兩度赴印度接收美製P-40、P-43型機。隨著政府撤退

來臺進駐嘉義機場後，原之第四驅逐機大隊自民國四十二年元月起擴編爲第四五五聯隊，配置之戰機陸續從早期之P-47、P-51、AT-6、



嘉義空軍基地曾駐防運輸部隊，圖爲C-130力士型運輸機之空中英姿。



駐防於嘉義基地的F-16戰機。

T-33、F-84G、F-100A/F、F-5E/F等，換裝至當今極爲進步的F-16A/B型款機種，乃國內諸空軍聯隊中第一個換裝F-16型戰機之部隊，亦爲我國空軍的整體戰力，開創煥然格局的新里程。

民國九十三年十一月，第四五五聯隊配合國軍推動的「精進」等方案調整編制，嗣後愈具精實優質的組織型態與精練堅韌的戰鬥能力，且洋溢空軍健兒剽悍武猛的英勇鬥志和凌空騰雲的高昂意志。自擴編成軍迄今，聯隊皆秉持無堅不摧之信心與必勝必成的信念，達成建軍備戰的各項使命。爲向國人展現精壯強大的戰力，聯

隊除了配合重大節慶開放空軍基地，讓民衆入內參觀之外，並得經由嚴實的審查，同意既經核准的團體前往參訪，行程中亦安排參訪人員駕臨「模擬飛行室」體驗虛擬航行之感受，令參訪民衆見證國軍精實戰備，明瞭鞏固空防、建設國防的重要。

從臺一號幹道轉進至嘉義機場的道路，係取名為「榮典路」，乍聽頗為特別且若似存有榮采典故，悉之則令人肅然起敬，乃是為紀念空軍先烈——趙榮典，而特地以其名字命名的道路。民國四十五年六月二十日，我空軍飛官趙榮典，駕駛E-84C戰機前往大陸東南沿海偵巡，不巧遭遇對岸敵軍砲擊，座機引擎故障，他滑行至接近烏坵島附近方才跳傘，卻由於飛機高度已經過低而墜海殉職，得年僅二十九歲。嘉義航空基地內的空軍第四五五聯隊「隊史館」中，保存有趙榮典先烈的詳盡資料，而鄰近的「北回國小」校園左側圍牆，牆面上所鑲嵌的磁磚亦有描述其功勳事蹟之說明，足可讓斯項英烈典範長存於世。

屬軍民合用之機場，民用航空站的經營運作

民國六〇年代初期，為增加嘉義地方民衆父老往返奔行遠地的便利性，交通部徵求國防部同意，開放部分

既有的嘉義軍機場，設立「民航局嘉義航空站」辦理民航運輸業務。六十五年五月交通部民航局趕工建成民航候機室，以接駁方式載運旅客登機，翌（六十六）年興建民用航站大廈，並於六十七年元月落成啓用。後於民國八十四年編列預算擴建航站大廈，同年十一月完工，廣達一千四百六十四平方公尺的候機室，遠較草創之際寬敞明亮、潔淨舒適。

自高速鐵路於民國九十六年通車後，原可維持穩定足量載運人次的民航嘉義線，業務自然和臺灣西部地區其他的國內航空路線一般，備受高速公路所產生「排斥效應」的衝擊。在停止和本島各地通航的業務後，現係由立榮公司肩負飛行金門、馬公的航線，維持慘澹經營，賡續服務經由空運往來外島之旅客。航空站等主管部門暨地方政府，均冀望交通部開放嘉義航空站和國外大城（或海峽對岸大城）的定期通航，作為讓民航業務重獲榮景的管道。

以上之期待，已在本（一〇二）年一月獲致初步突破，嘉義機場業已經由交通部核定，可成為國際包機直航機場，並經由嘉義民間團體和日本靜岡地方組織的洽商，已於三月中旬達致協議，已於五月二十五日委由中

華航空公司，派出一百五十八人座的波音737-800型客機，執行從嘉義機場包機直飛日本靜岡的首航。

嘉義鄉親聞訊皆表振奮，期盼包機直航後能夠如願開啓的定點定期通航業務，帶給地方蓬勃煥發的新機運。惟欲求日後得以更進一步的發展，使嘉義航空站的民航業務可以提升至定期國際航線之層級，必須於航站內部加強入出境通關管理和查驗、檢疫的作業環節，並改善機場聯外道路和公共運輸等設施，俾可長久永續的經營。

北回歸線容或是嘉義機場周邊最著名的人為設定標示，附近還設立有一座「北回國小」，不少任職於空軍基地內的官兵，家內幼眷即是就讀於該座國小。地球之回歸線（回歸線也可寫為「迴歸線」）是天文學依黃道面與赤道面的交角等值（即二十三點五度），在南、北半球分別畫出的等緯圈，為溫帶與熱帶的分界線（註七）。北回歸線合計經過北半球十六個國家，其中並經過海峽兩岸的臺灣、廣東、廣西及雲南四個省份，臺灣和嘉義機場更是坐落於北回歸線上，為面積最大的島嶼與僅有的機場。而包括建於嘉義縣水上鄉下寮村的標誌物在內，全球目前共建有十餘座的北回



北回歸線標示區，以若似飛碟形狀為造型的館體。



跨越臺1號道路，並象徵北回歸線經過路線的鋼質標示。

歸線標誌碑或類似標誌物，而且均在海峽兩岸，或許是華人對於北回歸線感受之意義，較其他國家更為重視之故。

嘉義縣水上鄉下寮地方歷年所建造的北回歸線標誌碑、標誌塔或地標館（又稱為「太陽館」，註八），乃舉世各地最為眾多者，也是極能吸引外地遊客或吸聚鄰近國家觀光人潮的景點或紀念物。嘉義縣政府還曾撥付經費，在北回歸線標誌碑體之旁，與建有一座跨越臺一號道路，作為象徵北回歸線「所在線」的鋼質標示，並特別漆成極為醒目的鮮紅顏色，以提示用路人若是從行車或行走於該鋼質

經佔領臺灣的日本帝國，軍力鼎盛、亟欲展開對華侵略的時期，亦曾被該禍心帝國利用為出動戰機，轟炸華南地區、荼害生靈的跳板。惟「邪不勝正」乃歷史恆真不移之明訓，在歷經戰亂、度過災劫而由祖國接收後，嘉義機場自一九四五年起的十年之間，像是「鳳凰浴火重生」一般的，在我國軍民奮力合作、重建復造之後，從戰後一片凋敝破敗的景象中，轉化為復興基地上堅強的反共堡壘；繼之，在兩岸對立的漫長歲月裡，原之駐防空軍部隊擴大為聯隊編制，次第增添優良戰機並力行嚴格精銳的訓練，忠貞精誠的捍衛我國領空，「不讓敵機

標示之下，則正好是通過了這條在天文物理上鼎鼎大名的北回歸線。嘉義機場是恆久捍衛臺灣中、南部領空，固若金湯的空軍基地

嘉義機場始建於會

渡臺海」。嘉義基地內的空軍健兒與地勤豪傑，同以永矢精進的戰技和毫不懈怠的意志，為嘉義空軍基地寫下嶄新輝煌的史頁。

盱衡當前世局，雖然在二次大戰之後所曾長達半世紀的「冷戰」已告終結，海峽兩岸亦均調整國策，尋求以合作取代對抗，惟整軍經武、建軍戰備乃是國軍無可搖憾的信念。兼有作為空軍基地和發展民航業務雙重用途的嘉義機場，駐防於內的空軍聯隊恆皆秉持精益求精的決心毅力，時時刻刻蘊涵深湛的膽識智能，並奠定堅固充實之整體戰力，成為眾咸稱譽的鐵翼雄鷹，以及恆為面臨接戰必能克敵致勝的空中勁旅。

註一：一九二七年七月二十五日，出身日本陸軍軍閥並曾在一九一八至一九二四年間，兩度出任「陸軍部」大臣的田中義一首相，向日皇呈上秘密奏摺，提出了侵略計畫中的「滿蒙積極政策」，主要闡述侵略中國的方針政策。奏摺中提出日本「新大陸政策」的總戰略為「欲征服支那（中國），必先征服滿蒙；欲征服世界，必先征服支那」，以及「大和民族在亞洲大陸顯露身手，掌握滿蒙的權利則為首要關鍵」等貪橫狂野心句。奏摺原件推判在日本敗戰投降後即被消

毀無存，故日本於事後狡辯《田中奏摺》並不真實。就實務觀之，《田中奏摺》是否尚存於世，並非至為重要之事，蓋日本帝國侵略為惡之史實早即昭然明揭，消毀奏摺何能掩蓋侵略贖武之惡！

註二：建於日據時期，初時原是由民間經營的南靖糖廠，光復後曾有一段時期係併合同縣的蒜頭糖廠而成為「嘉義糖廠」，現則已經不再軋蔗、製糖，而轉於生產「特殊糖料」業務，廠下轄區另可及於同縣境的大林糖廠及雲林縣的北港糖廠。

註三：臺灣近代首見的實機飛航，是由出身於日本三重縣的野島銀藏，在一九一四年三月二十一日駕駛「隼號」美製螺旋槳複翼式飛機，於臺北古亭庄練兵場（日後之「南機場」，今之青年公園所在地）從事的飛行表演為發軔；當時的日本駐臺灣總督佐久間左馬太還將此日訂頒為「臺灣航空記念日」。之後，野島銀藏陸續於四、五月間，依序在臺南、臺中、與嘉義舉辦類似的「飛行大會」，不過當年的臺灣尚未建造機場，而是於一九二〇年由總督府轄下的「警務局航空班」，於屏東建造第一座機場。

註四：諾門坎事件，亦稱「哈拉哈河戰役」，是一九三九年日本、偽

滿（滿州帝國）和蘇聯、偽蒙（蒙古人民共和國）四方軍隊，在「滿蒙」邊境之諾門坎地區發生的大規模武裝對抗。該年五月十一日，偽蒙軍和偽滿軍先在上述地區發生衝突；二十八日，侵華日軍進入爭議地區向哈拉哈河推進，遭蘇聯軍和偽蒙軍阻擊而引爆戰役，戰事持續至九月中旬，四方才告停戰。一九四一年四月，日蘇兩方簽訂互不侵犯條約，自此日本表明不再覬覦蘇聯，蘇聯亦因此而致力應對歐洲戰場的戰事而無意東顧。直至一九四五年八月，蘇軍宣示廢止兩國互不侵犯條約後，蘇聯軍隊再趁日軍已臨強弩之末的階段，對日重展軍事行動。

註五：為美國格魯曼公司所製造，用以替代先前的海軍TBD（譯稱「蹂躪者」）艦載攻擊機的新一代型戰機。

註六：第二次世界大戰晚期，嘉義機場和嘉義市內的「燃料工廠」（現為中油公司「溶劑工廠」所在地）屢遭美軍轟炸，陣亡者不計其數。戰後，在現今空軍基地南側地方，建有一座收集日、臺軍民骨骸的「義民廟」，直至本世紀初仍偶有日籍遺族，在經由獲准後進入機場，行至義民廟祭拜亡靈，並對機場人員之協助表達

敬謝。

註七：每年「夏至」當日，太陽直射點正好是北半球二十三點五度的最高緯度帶，此時亦是北半球最長的一天；此後，太陽直射點逐漸南移，而於「冬至」移至南緯二十三點五度處，當日乃北半球最短的一天。天文界係將此兩緯度圈，分別稱為「北回歸線與南回歸線」（Cancer and Capricorn, Tropics of）。

註八：斯座「太陽館」（Solar Exploration Center），係由國立自然科學博物館協助規劃，高約二十八公尺（約十層樓的高度），因為造型頗似一具飛碟，故於民國八十四年完工之後便獲得「飛碟館」或「幽浮館」的外號，後來則於九十三年正式定名為「太陽館」。該座主題館，內部計可分成天文教育中心、天文教室、望遠鏡展示室以及太陽系展覽館等數處區域；外部另有由九大行星依序排列的太陽廣場及戲水區、綠色隧道、星座區、時光軌跡區、古天文步道、古天文區、歷代標展示區與北回意象標線等景區環繞，均有相當清楚明確的標示（以上諸外部景區又可併稱為北回天文廣場，得完整展現北回歸線的天文意象）。