

座落於南韓首爾龍山區梨泰苑路二十九號的南韓戰爭紀念館，是韓國的國家級博物館，號稱世上最大規模的戰爭主題紀念館。日據時期該地曾為日軍駐紮地，韓戰後成為駐韓美軍龍山基地，之後從美軍基地劃分出來成為南韓陸軍總部，進而在該地構建戰爭紀念館。

據說戰爭紀念館是爲了記取以往慘痛的經歷，提醒人們永遠不要再在



這塊土地上發動戰爭而創立。自民國七十八年「戰爭紀念事業會」創立後開始籌辦，民國七十九年九月動工興建戰爭紀念館，民國八十二年十二月竣工，民國八十三年六月十日正式開放，以收集、保存和展出韓國歷代戰爭的史料爲宗旨。

相關資料顯示，南韓戰爭紀念館佔地面積十一萬六千七百九十三平方公尺，展示室面積兩萬零三百六十平方公尺，所藏存放與戰爭相關的資料和遺物達一萬七千八百件之多。

戰爭紀念館室內收藏庫由地下兩層、地上四層所組成，設有七個展覽室。展覽室分別有：「護國追悼室」、「戰爭歷史室」、「韓戰室」、「海外派兵室」、「國軍發展室」、「大型裝備室」和「發散設備室」。護國追悼室是以紀念爲國犧牲的忠貞烈士爲題；戰爭歷史室、韓戰室、海外派兵室、國軍發展室、大型裝備室和發散設備室則主要利用展品與介紹，陳述韓國的戰爭史及其軍隊的發展。戰爭歷史室和韓戰室主要著重韓國的戰爭史；至於大型裝備室、發散設備室和國軍發展室所陳列的實物和模型，則主要展示了各種防衛裝置、武器和韓國生產的戰爭裝備；海外派兵室重點介紹韓國曾以聯合國維和部隊的

身份所派兵的戰地背景、活動情況和成果。

戰爭紀念館露天展覽場擺放了極具歷史意義的紀念物，也有各樣的戰機、大砲、潛水艇等重型武器。本文要敘述的是陳列在該館露天展覽場的我國空軍C-119運輸機。

民國七十九年七月一日至民國八十一年四月筆者服務於空軍總司令部情報署國際情報組，前、後兩任署長分別是李伯偉將軍與訾德禮將軍。當時南韓與我國尚有邦交，雙方仍互設大使館，雙方互派武官，雙方軍事交流仍然頻繁，國際情報組業務之一是與各國派駐我國的武官協調聯繫，及



位於首爾的韓國戰爭紀念館爲戰爭主題紀念館，區分室內與室外展場，其中室內展場有七個展覽室。



進入室內展場前會經過和平廣場，整個庭園設計靜肅優雅，水瀑景觀低調不失活潑，為紀念館的熱門拍照景點。

相關國家國情蒐集研析，當時田新中校承辦亞洲國家業務，筆者承辦美洲國家業務，另一位同事承辦歐洲及中東等國家業務，不過因為韓語及日語是筆者專長語言，所以筆者偶爾也協助田新中校觸及韓日兩國業務。

民國八十一年初，韓國駐我國武官金東明上校來部找田新中校協調，表示該國籌備戰爭紀念館，需要一架C-119運輸機作為展示用。C-119運輸機曾參與韓戰，但該國沒有此機型，希望我國支援。案經田新中校逐級簽核，並呈報國防部，當時國情組組長是許錫光上校，署長是督德禮將軍，國防部情報次長是李伯偉將軍。如

各方所料國軍各級長官基於維繫中韓邦交，同意贈送韓國C-119運輸機一架，後續運交作業由後勤署接辦。

當時韓國派一位飛機維護士官長來臺，田新中校和我陪同該士官長到屏東第四三九聯隊（現改名為第六混合聯隊），該士官暫住屏東（應該是「指部」）一個月，紀錄C-119運輸機拆解過程，因為拆解後的飛機運抵南韓後，該士官長要負責飛機重新組裝工作。民國八十一年四月筆者退伍前，飛機進入運送階段，運送作業由後勤署發交陽明海運承辦，陽明海運船舶噸位較大，只能停靠釜山港，無法停靠仁川港，金東明上校再來協調，希望飛機能送至仁川港，不然飛機機身經由陸路運送過程很可能無法通過釜山至漢城間高速公路隧道。

因筆者於民國八十一年四月中旬退役，不確定後續交運過程，經向空軍司令部求證，得知該C-119運輸機最後由一指部負責裝櫃作業，押運交高雄接轉處接運，再由民間運通公司洽安陽明海運公司承運，於高雄港完成各項出口手續後，起航赴釜山港，運抵韓國本土。

筆者退伍後，於同（民國八十一年）八月赴韓國進修碩士學位，民國八十三年六月取得碩士學位回國，可

惜南韓戰爭紀念館在民國八十三年六月十日才正式開放，以致筆者回國前未能搶先一睹陳列在南韓的該架我國C-119運輸機。直到民國九十八年四月三日才利用到南韓自助旅行的機會前往戰爭紀念館，拍下該架C-119運輸機陳展樣貌。覺得遺憾的是，南韓沒有忠實記錄該機是由曾經同為反共盟邦的中華民國贈送的，且曾在中華民國服役，並於民國八十一年贈與南韓，不僅如此，還把機身我國國徽改塗上美軍軍徽，所幸仍維持該架飛機原有「三一九九」號編號。

豎立於飛機前的說明文字則用英文韓文說明：C-119是美國空軍在韓戰當時運送兵力及物資的運輸機，民



露天展示區展示了我國於民國八十一年贈予的C-119運輸機，機身編號為「三一九九」。



C-119運輸機展示的說明文字牌未提及本機為我國贈予；作者殷盼能透過外交努力，讓觀展者都能知道展示機的來源。

國三十九年十月二十日曾在平壤近郊的肅川、順天地區投下兵力、裝備及補給品。

經查，費爾柴德C-119運輸機飛行車廂（Fairchild C-119 Flying Boxcar，美國海軍命名為R4Q）是美軍在第二次世界大戰後研發的一種運輸機，為費爾柴德C-82運輸機設計衍生而成，主要用於運送物資、人員及空投傘兵等任務。首架C-119運輸機於民國三十六年十一月試飛，並於民國三十八年開始服役，直至民國四十四年停產，共製造了超過一千一百餘架。

另查C-119雖是韓戰期間的主要運輸機型，但是飛機大多由日本福岡芦屋基地飛往韓國戰場，不少飛機因發動機故障而墜入海中，無法飛回日

本福岡芦屋基地。

查南韓空軍先後擁有的運輸機史料，南韓空軍似乎不曾擁有C-119運輸機紀錄：

民國三十九年引進C-47運輸機

，民國四十三年退役；

民國四十四年引進C-46運輸機

，民國六十七年退役；

民國五十五年引進C-54運輸機

，民國八十一年退役；

民國五十九年引進VC-118 VIP

運輸機，民國八十二年退役；

民國六十二年引進C-123運輸機

，民國八十三年退役；

一九八〇年代引進C-130運輸機

（目前使用中），另有C-235、HS-

748運輸機（使用情形不詳）；

一九八〇年代引進波音737-300

運輸機；

二〇一〇年代引進波音747-400

運輸機。

相關資料顯示，中華民國空軍則是C-119運輸機海外最大用戶，民國四十七年八一三砲戰爆發，美國緊急軍援一個中隊的C-119運輸機；民國四十七年八一三砲戰後期，中華民國空軍成功向美軍顧問團爭取軍援十六架的C-119運輸機替換因作戰耗損的C-46運輸機。民國四十七年十

月四日，美國空軍從日本撥交三架C-119G運輸機，由空軍各運輸中隊調派共三十六位飛官集中在臺南空軍基地進行換訓任務。

這批軍援的C-119G運輸機初期配屬在空軍第六聯隊直屬暫編中隊，在民國四十八年完成接機後暫編中隊解散，編入第六聯隊第二十空運大隊第二中隊（代號：「天鵝計畫」）。民國五十五年，空軍再以替換老舊不堪使用的C-46運輸機名義向美軍爭取第二批C-119運輸機軍援。這批軍援同樣數量為十六架，配屬至第十空運大隊第一〇一空運機中隊；至一九六〇年代末期，美軍陸續撥交C-119G運輸機替換國軍的C-46運輸機，最終撥交了一百一十四架；第十、二十大隊內六個中隊（二、六、十一、一〇一、一〇二、一〇三中隊）換裝。

C-119運輸機在空軍運輸機隊中一直扮演重要的角色，除運輸、空降之外，亦曾擔負空照、救護、造雨、滅火、岸巡等等不同任務。民國五十六年，空軍將二十一架服役中的機型更換螺旋槳提升妥善率，該改良型被美軍追認為正規衍生型，編號C-119L。

C-119運輸機的機件老化在一九

彩

頁

彩

頁

七〇年代末期已經日趨明顯，一九八〇年代初，空軍成功採購了十二架C-130H運輸機，民國七十三年開始接機汰換C-119G運輸機，並裁編運輸機中隊；後續增購C-130H運輸機服役後，C-119運輸機於民國八十六年十二月十九日在屏東基地舉行除役典禮，典禮由時任空軍總司令黃顯榮上將主持，表揚頒獎C-119運輸機服役期間飛行、維護有功人員。

C-119運輸機於中華民國空軍服役期間創下飛行七十五萬小時、人員兩百餘萬人次、運補貨物達數百萬噸的紀錄。除役典禮結束後，由第十空運機大隊長張金田上校領隊駕駛「三一五八」號機實施該型機全世界的最後一次飛行。據說到民國八十六年十二月退役時，中華民國空軍總計使用超過一百架C-119型運輸機。

網路資料顯示，目前已知，C-119運輸機退役後還陳列展示的機體如下：

「三一二〇」屏東空軍基地；
「三一五八」新竹竹東，中華科技大學；
「三一六〇」彰化溪湖；
「三一八三」彰化八卦山；
「三一八四」南投集集；
「三一九〇」高雄空軍官校；



照片中可以看到機身編號「三一九九」C-119運輸機的内部展示現況。

「三一九二」金門八二三戰史公園；

「三一九九」南韓首爾，戰爭紀念館；

「三一〇二」臺南南化。

其他「可能存在」的機體，據說還有「三一四四」、「三一五二」、「三二四〇」等。

如果未來我們駐韓人員能夠爭取，南韓方面也願意還原歷史，在首爾戰爭紀念館露天展示區的「三一九九」號C-119運輸機前立牌說明該機曾在中華民國空軍服役，民國八十一年由當時仍有邦交的中華民國贈予等字樣，或許更有意義，更接近事實。

空軍慶祝八一四 勝利八十二週年 紀念圖徽公告



設計理念：圖徽採高彩度的豐富色調，表現出「八一四」空軍節的榮耀及我空軍的活力與熱情，並以「跑道」的設計概念，傳達中華民國隨時備戰起飛捍衛家園的精神。

歡迎全軍各單位參考運用於本年度各項紀念活動。
空軍司令部文宣心戰組敬啓