

水湳機場的演進變遷史(下)

· 陳文樹 ·

與水湳機場相隔約七公里的 清泉崗空軍基地

臺灣中部最著名的空軍基地當屬人人耳熟能詳的清泉崗，係位於臺中沙鹿、大雅、清水和神岡數個地方之間的大肚臺地之上，占地約一千七百五十公頃，是全臺灣面積最大的空軍基地。清泉崗地方在日據時期係稱為「公館」，前日本帝國海軍部轄下的航空部隊，在一九三六年時便擇於該地建造「公館飛行場」（又稱「台中西飛行場」），不過日據時期的飛行場，規模遠不及在一九五〇年代大舉擴建，占地面積廣達一千七百五十公頃，並經更名為清泉崗的空軍基地。

一九五四年，中、美兩國簽訂《中美共同防禦條約》，基於冷戰時期全球對抗共產陣營的需求，美方爰提議由其資助經費，就日據時期的海軍「公館飛行場」舊地大舉擴建，使新機場所涵蓋的面積，增大為近乎原來之十倍，舊有設施亦幾皆全面換置，因此，也可以視為是新建的機場，機

場範圍是朝向周旁的沙鹿、清水和神岡等地延伸擴展。欲擴建占地遼闊的軍用基地，必然需要徵收大筆土地並遷移住戶，國防部乃訂立一項代號為「陽明山計畫」的方案，以嚴明執行（係層峰部門於「陽明山」上召集數次軍事會議後，擬定的擴建計畫），歷時約莫兩年方告完工。無可諱言者，正是由於《中美共同防禦條約》的簽訂，刺激了海峽對岸的中共政權，遂在四年後，即一九五八年，俟其調集兵力於廈門沿海完成部署，即對我中華民國金門地區採行瘋狂砲擊，我國則堅守陣地並予猛烈還擊，此即震驚舉世的「八二三砲戰」。

我國和美方，是自一九五六年起正式展開機場興建工程並共同監造，當時曾由美軍特地調動一個「工兵師」以投入動工。機場施工期間，為期順利建造機場和周旁設施，美方另自一九五六年起撥付經費，經由國防部委付臺灣鐵路局，修築一條起自潭子車站，可分別通抵機場、倉庫和營房等地（其中一條路線為後來追加，並

延伸至油庫區去），長十三點四公里的鐵道支線。這條軍用支線因為在神岡境內的里程最長，遂被稱作「神岡支線」，惟今已拆除轉作自行車道。機場的主體工事乃是在鐵路完成，得便於運送大量建材和設備後，方得更有效率的順暢推展。

美軍戰鬥單位是於一九五八年，適值「八二三」砲戰爆發之際，首度進駐清泉崗，當時美軍從加州緊急調派第八十三「戰鬥機攔截中隊」（83rd Fighter Interceptor Squadron）所屬的十二架F-104星式戰鬥機降臨清泉崗，機場內並部署「鬥牛士飛彈」（MGM-1飛彈，俗稱Matador，即鬥牛士，同一時期之臺南空軍基地亦曾由美軍部署該型可作核子攻擊的飛彈），以於戰事轉急時可應對來自對岸的軍事威脅。所幸戰事後來轉為和緩，美軍停駐於清泉崗的第八十三中隊甫又飛返美國加州基地去。

機場代號為CCN的清泉崗空軍基地，建成之際是當時遠東最大的空軍基地，可供起降重型B-15戰略轟炸機。一九六〇年代越戰爆發後，清泉崗機場逐漸成為駐臺美軍最大、駐屯人數最多的基地之一。

除了空軍部隊之外，我國陸軍亦在大肚臺地周圍部署有反制敵軍空降

的部隊，足見舉國各界對於興建和防衛清泉崗空軍基地，所展現「不讓胡馬度陰山」的堅強意志。

之後，由於國軍施行精實方案，撤離原部署於清泉崗基地之南以及水湳機場西北邊的戍守部隊，並經國防部同意後，撥讓出部分原有用地予臺中市政府設立都會公園。

此外，在越戰趨於激烈時日，美軍計畫改用長程重型戰機轟炸北越，乃是由自關島起飛的B-52轟炸機擔綱其事。這些滿載彈藥的長程重轟炸機，在飛臨臺灣上空時，由清泉崗機場升空的美軍空中加油機，在空中進行加油，待其飛抵北越，投彈機體變輕後，再揚長飛返關島落地。因此，美國又在徵得我國同意後，繼之於清泉崗機場旁，直線距離僅約一公里半左右，位於清水靠近大雅的「大楊厝」（時亦泛稱為「楊厝」）建造七座大油庫，貯存戰機需用之航空油料。此時，另需遷移原本居住於大楊厝地方，計約五、六百名居民的上百戶家庭（包括鄰近的大楊國小），此一行動亦併合於原訂之「陽明山計畫」內，並在約莫半年內即告執行完畢（可參見《中華民國的空軍》第九四九期〈空軍文化資產——大楊油庫〉）。昔日於《中美共同防禦條約》的

互助互惠下，我方在徵用民地和遷徙住戶、村落上，固然有相當龐大而繁複的付出；但是相對的則獲得美方之大筆軍援以及多種民生物資的援助，清泉崗基地即是於當時年代，由美軍協助所完成的大型空軍基地。

此外，在空軍方面並得以整建或擴建各地於二次大戰期間，遭盟軍轟炸嚴重殘破毀損、極待復建的空軍基地和起降各種軍機的機場，並由美國提供或出售得以有效防衛臺灣領空的戰機和各類防空武器。

嗣後，由於我方空軍睿智的運作，乃可紮實穩健的發展成強固壯大之航空武力，同時政府亦善加運用美方援助之經費、物資，以厚植經濟實力，並於美軍撤離後，接收所留存的軍用設施，將原來處於風雨飄搖地位的臺灣，建設為屹立不移的復興基地。

結語

前臺中水湳機場，是臺灣光復後從日軍接收者，並於沿用近約一甲子之久的漫長歲月，方才結束其時代使命，而被規劃轉型為攸關地方、國家經濟發展的經貿園區。事實上，全臺原本六十餘座於日據時代建造的軍機場，除了距離大城較近而且規模較大

、等級較高者外，不少建於鄉間的小型軍機場，在臺灣光復後，即因未經嚴實的接收而告無存，各有迥異的轉化和命運。

而與本文所述的水湳機場具相似轉型成果或結局者，尚有各係位於桃園的八德機場、雲林的虎尾機場及屏東的恆春五里亭機場等等，乃分別轉作為國防大學率真校區（還有部分原機場土地另作其他用途）、雲林高鐵車站和民用恆春航空站，持續以不同的面貌發揚地利效用，為國家持續創造更具廣大的功能。

這些機場的消失與改用，既在地方上留下珍貴的歷史，國人社稷亦咸對其存有亟為殷切深遠的期待，冀盼其如同鳳凰浴火重生般得以成功轉型，在充膺新角色和順利運作下，創造出愈為燦耀輝煌的效能，帶予國人愈益美好的福祉。（全文畢）



刻正興建中，用以銜連中科臺中基地和臺中經貿園區的「中科大橋」。