

「水湳機場」的最後一瞥

· 潘精華 ·

「水湳機場」功成身退

「清泉崗基地」接棒肩擔重任

民國四十五年八月，代號「陽明山計畫」在大肚山北邊徵收民間土地多達一千四百公頃，由中美共同監造興建的「公館機場」，民國四十八年十一月七日遠東最大軍用機場正式啓用。為紀念抗日名將邱清泉將軍，公館機場因此更名為「清泉崗空軍基地」，駐臺美軍稱OCCA。被徵收土地四百七十二戶，原居民安置遷移至南投縣埔里鎮之坪頂，臺中縣新社鄉中興嶺附近大南「新社種苗改良繁殖場」之新一村至新七村成為「山頂上的海口人」，當地人稱他們為「疏開仔」，與新龍崗附近接收日本留下的一「新社機場」為鄰。

民國二十九年日本海軍在公館興建占地兩百公頃簡易機場，供木更津神風特攻隊任務使用，一般民眾稱為「豐原飛行場」，後因「陽明山計畫」將「豐原飛行場」（又稱「臺中西飛行場」）合併新徵收土地擴大為一千七百五十公頃的公館機場，肩負保衛臺灣安全重責大任。

水湳機場是以機場東側「水湳」

地名定名，臺灣光復劃屬行政區為臺中市北屯區，但機場跑道、草坪腹地等大都是在西屯區。日據時代末期，臺中州郊區由日軍陸軍部隊建闢「水湳軍用飛行場」，總面積約兩百五十公頃，主跑道一千五百公尺，有塔臺、導航臺、測候臺、棚廠、修補廠等，水湳機場是臺灣光復後從日軍手中接收較完整的機場之一。日本陸軍水湳飛行場啓用之後，臺灣總督府提議開辦民航用途需求，作為臺灣與日本以及臺灣島內大城市民航運輸之用，由日本航空輸送株式會社經營（日航JAL前身）。

日本侵略中國及南洋各地，又發動太平洋戰爭偷襲美國夏威夷珍珠港事件，引起世界公憤。我國八年抗戰牽制數百萬計日軍，我軍民同胞遭日軍屠殺傷亡更是慘重。美國珍珠港被日軍偷襲之後，便一起加入抵抗日本的軍事同盟，轟炸日本軍事用地，包括：機場、工廠、橋樑、鐵公路。二次世界大戰年末期，民國三十三年日本海上航空母艦、陸地飛行場已失去

空優，軍事基地被盟軍炸得體無完膚，民航業務均告停止，日軍已陷入守備苦戰困境。後來日本廣島、長崎被美國B-29轟炸機投擲兩顆原子彈，提前向盟軍無條件投降。民國三十四年，入侵我國的所有日軍放下武器，向我軍投降。

臺灣光復後，民國三十五年四月水湳飛行場由我空軍第三飛機製造廠接收，後來隸屬空軍供應司令部第二供應區部，空軍及眷屬簡稱「二區部」，並與航發、技術局（水源地）互聯關係重要密切（西側大棚廠供漢翔公司與中科院臺中院區專用）。民國三十九年至七十九年國產軍機都在水湳機場研發生產、試飛，肩負重大航空研究發展使命。民國六十一年七月重新啓動民航業務（軍機與民航機共用），民國八十五年設立「臺中航空站」華航、華信、長榮、立榮航空開始投入營運，臺灣省政府航空隊直升機組隨著進駐，後來空中直升機隊遷往清泉崗國際機場旁側，原地由警政署刑事警察局進駐。

由於時代變遷，因應大臺中都市計畫實施，解除因飛航高度影響都市建築物及屯區發展，經過行政院、國防部、內政部、經濟部、財政部、臺灣省政府、臺中市政府等單位評估研



水湳機場轉為經貿特區後，仍留有部分軍事文化資產，如這座吊鐘型碉堡。

議後，將水湳機場轉化為水湳智慧城，改以國際經貿生態園區型態開發，隨即將水湳機場軍用、民航任務轉移到清泉崗基地西邊興建「臺中國際機場」。從此，水湳機場原軍用、民航任務交由清泉崗基地接棒。

水湳機場走入歷史，臺中最後一塊寶地水湳國際經貿生態園區智慧城總開發面積兩百五十四公頃，結合能源、交通、產業、建築、居家服務及社會福利等多元化領域，以智慧、低碳、創新為目標，延伸出八個領域，推動八項重大公共建設工程，連接園區內公、私空間，以提供市民更便利、舒適的生活環境。

走過從前、回眸過往

「水湳機場」最後巡禮

拜讀《中華民國的空軍》第九五、九六期、第九五八期陳文樹老師撰文〈水湳機場的演進變遷史〉受益良多，

與個人對水湳機場沿革認知相同，陳老師的思本溯源報導更為詳細精闢，令人敬佩。第九五、九六期高興華老師對黑貓中隊吳載熙烈士C-1在水湳機場跑道頭殉職地點「補述與回響」的熱心指教，讓我過去得知的錯誤訊息還以真象，謝謝兩位老師的指導。另感謝吳興華先生傳來空小胡國誠校友熱心提供的C-1失事現場老照片。

民國四十四年我從臺中縣東勢鎮來到臺中求學，那時交通極不方便，除了臺鐵火車、臺灣省公路局、豐原客運兩家公民營客運車負責聯絡城鄉交通，但班次少得可憐。臺中市區沒有任何公車，只有排班的三輪車、人力車，唯一的藍色廂型空軍交通車穿梭大雅路至水湳機場（路基是水泥鋪成的單行道，兩旁是石子泥土地。只有市區是柏油路面，其他聯外道路都是石子路），沿途經過大雅路空軍光大里、邱厝里、賴厝里、空軍醫院、新邦新村、水湳上石碑、下石碑等眷村，專為服務空軍官兵、眷屬，後來為了給民衆方便，也默許他們購票上車，結果造成班班客滿，人頭攢動，擠得如同沙丁魚。

水湳機場在大家眼中是一處軍事重地，不能多問也不敢靠近，每天只能從省立臺中二中上空看到軍機和民

航機低空掠過。

民國四十九年，我從新竹師範畢業應聘到「空軍總司令部附設臺中空軍子弟學校」任教，那時候陽明山計畫遠東最大的軍用機場「公館機場」已啓用一年，藍色廂型空軍交通車也延伸到貿易九村、公館機場及十三寮空軍眷村。學生上下學則按眷村位置組合，由三聯隊、二區部派遣軍用十輪大卡車接送子弟學校學生暨上下班官兵。

家庭訪問拜訪水湳眷村，從臺中空小騎單車到大雅路（現已改名為中清路）水湳派出所，東邊是空軍自建的克難水湳眷村，西邊上石碑、下石碑眷村是日據時代留下的庫房。大雅路左轉直通水湳機場大營門，由頭戴藍色鋼盔警衛旅衛兵站崗。西屯區處處皆是綠意盎然、綠野平疇的農田，西屯路要到水湳只有一條狹窄的福上巷可抵大鵬國小、機場大營門。機場圍牆是日據時代建構的，牆外的大水溝如同古時城垣的護城河。

有一次我代表臺中空小出席二區部暨臺中空小董事會，由董事長指揮官金體坤將軍主持的動員會報，接待人員引導我到水湳機場行政會議室，而且座位排在首位，必須起身禮讓長官入席，就座後感到很尷尬；經詢問

承辦人員告知，臺中空小是總部一級單位，所以位置才會如此安排。

民國六十年，省政府教育廳分期貸款為教師興建兩層透天「教師新村」，隔壁鄰居任職大鵬國小，我隨著她穿越農田埂到逢甲大學文華路，由福上巷步行到大鵬國小。因為四周都是農田，景色怡人，不覺得路程遙遠。神秘的軍事管制區水湳機場近在身邊，隔著圍牆防護水溝只有兩眼張望，再也沒有進入基地。

民國五十五年二月十七日下午一點十五分黑貓中隊吳載熙烈士駕駛C-130因機械故障迫降水湳機場衝出跑道頭，機艙被壓在一處農舍為國殉職。依據往常飛機起落都是由南往北，除非逆風而改變方向。謝謝高興華老師的指正，吳載熙烈士C-130失事地點為水湳機場南邊跑道頭。按高興華老師的指正，該日殉難地點是南跑道頭，臺中市西屯區福上巷二百二十七號已不復存在，在地現住戶一無所知，機場被新闢道路河南路、甘肅路分隔而縮小腹地。

水資源回收中心四周闢為公用停車場，福上巷二百三十一號前道路（悟修道德宮）已中斷福上巷，過了甘肅路福上巷再續延通行到大鵬國小及二區部大營門。如今水湳機場完全轉

換為水湳經貿特區，景象無存，感慨萬分。教師新村離逢甲大學不遠，六十年代我會在假日帶兒女到逢甲大學體育場最高層看臺，眺望水湳機場各式飛機起降，機場碧綠的草坪、跑道、棚廠、塔臺、飛機等一覽無遺。孩子看到此起彼落的飛機非常興奮，也成了我們全家休閒秘境。孩子可說是看飛機長大的，後來孫輩出生同樣徒步健行帶他們到逢甲大學操場看臺看臺中民航站飛機，一架架起落的飛機已轉換為華航、華信、長榮、立榮等民航班機、航警隊直升機，只有颱風警報發布前，有C-130、C-47、C-46、各型小飛機出現。

機場轉換經貿特區最後一瞥：圍牆拆除、道路開闢、建築物一棟棟高樓興建中，機場交由保全負責，處處可見紐澤西護欄路障，從逢甲大學眺望園區已經完全改觀。園區開放後花了一天徒步行走訪尋找空軍老機場失落的軍事文化資產，東邊只剩下水湳空軍基地行政辦公樓（中臺灣電影中心對面）、東北隅僅存的一座吊鐘型碉堡（馬特洛塔）、西邊保留漢翔公司棚廠、中科院研究所，其它已不復存在。北跑道盡頭新建美輪美奐的科南愛琴橋、抹茶湖成了臺中新地標，南跑道頭則建為國內最大的水資源回



這座位於水湳中央公園的斜張橋，連接中科與水湳，外型酷似豎琴，因此命名為科南愛琴橋，已然成為臺中新地標。

收中心（吳載熙烈士殉難地點）。已開放的中央地區臺中市綠肺、占地六十七公頃的「中央公園」保留了整個水湳經貿園區一千多株既有喬木，並依不同區域和活動場所重新栽植原生種樹群，包括：烏心石、毛柿、樟木、黃連木、欖樹、珍貴樹種臺灣紅豆杉、牛樟……約八千多棵，全區樹木總數約一萬餘株，打造成臺中市之肺，也成了各地觀光客必訪之地。一曲思想起，撩起「水湳機場」前塵往事，一磚一瓦、一草一木都是情。回眸水湳經貿特區高樓雲起，現代化的建築物掩蔽了老機場軍事文化資產，回去看看吧！