

戰後初期中國空軍在臺灣的接收  
與派系鬥爭（1945-1947）

曾令毅\*

淡江大學歷史系兼任講師、國立臺灣師範大學歷史系博士候選人

## 摘要

本文旨在探究二次大戰後中國空軍來臺接收之過程，以及其後續所造成的連動性影響。首先，透過多樣性的檔案與資料重建戰後初期中國空軍抵臺前後，中、美、日三方在接收過程中的交手情況，以及過程中所顯現的問題，進而指出戰後初期中國並非唯一接收臺灣的單位，而是由聯合國（盟軍）委託中美兩國合作佔領臺灣或進行代管，同時由美方代為接收日本航空部隊及附屬設施。以此說明戰後臺灣的接收，並非如過去國民政府長期所宣稱的「臺灣光復」。

其次，透過空軍接收松山機場的過程，探究其背後「軍統」勢力與陳儀當局因接收過程所產生的派系鬥爭。特別是1947年二二八事件發生後，攻佔機場成為民軍的重要策略，但因空軍臺籍軍士官兵的自制，而未能使事態進一步擴大。但卻因此造成其後統治當局對臺籍軍事人才產生疑慮，建議「不宜任用臺籍兵員」。因此，二二八事件不僅影響了日後臺灣各地機場的大幅撤廢，事實上也影響了日治以來所培養數以萬計航空技術人才於戰後的出路與發展。

關鍵字：中美共同佔領臺灣、空軍、接收、二二八事件、臺籍技術軍士

## 壹、前言

1937年7月中日戰爭正式開打後，包含臺灣在內的日本帝國勢力圈範圍，均進入所謂的「戰時體制」。臺灣因其地理位置及所具備的條件，除了成為日本「對華作戰」的重要「進出基地」之一外，特別是對於華南，以及1941年底「太平洋戰爭」後整體南方區域的航空作戰，駐臺的陸海軍航空部隊均扮演了重要及關鍵的角色。因此，自1937年後日本陸海軍均開始在臺增設航空部隊及所屬基地，並建立支援後勤所需之各類廠庫。其後，為遂行發動「太平洋戰爭」之開戰準備，確保海軍艦隊在偷襲珍珠港的同時，能迅速由臺灣派遣航空兵力與部隊擊潰英領新加坡及美領菲律賓之駐軍，以便日軍在戰事開展後能順利經由臺灣向南方區域推進，取得戰爭所需之各類資源。於是，日本軍方乃於1941年前後在臺灣各地增設許多機場及臨時著陸場，並籌建大規模的航空維修廠與燃料廠等相關後勤廠庫，逐步將臺灣建設為朝向南方廣域地區推進時，最為重要的航空中繼基地。迄至戰爭結束，陸海軍機場總計就高達64座，可說是日本勢力圈範圍內，機場密度最高的地區。<sup>1</sup>

1944年10月，日本陸海軍航空部隊為阻止美軍持續由菲律賓北上仰攻，於是兩軍航空部隊在臺灣東部外海接戰，是為著名的「臺灣沖航空戰」。此役日方損失大量航空兵力，在喪失空優的情況下，臺灣各地開始遭受到美軍密集的空襲，包含機場及航空部隊所屬的許多軍事設施均遭到

\* 拙文撰寫過程承蒙前國防部副部長林中斌教授慨允提供其父林文奎司令全套私人文書，「空三廠」留用臺籍技術軍士巫乾龍、曾金海，已故遠航總機師許崙墩家屬蔡蕙如、許弘志等前輩接受訪問，邱垂宇教官、湯名暉、曾明財、雲小困、張詠翔、陳柏棕、于邦縣、林書豪等先進提供資料及引薦口訪對象，蔡錦堂、林呈蓉、洪致文三位老師，以及學友吳俊瑩、陳世芳提供許多與修訂意見。另外，拙文初稿曾於2015年8月11日臺北二二八紀念館、中研院臺史所、靜宜大學合辦「二二八與臺灣戰後發展」學術研討會中宣讀，會中蒙蘇瑤崇、何鳳嬌兩位老師提點甚多。此外，亦蒙兩位匿名審查老師提出許多寶貴意見與鼓勵，使內容得以有適當的調整，特此誌謝。

1 拙作，〈二次大戰前日軍在臺航空兵力發展之初探（1927-1945）〉，《臺灣國際研究季刊》，第8卷第2期（2012年），頁83-86；服部卓四郎，《大東亞戰爭全史》，（2）（臺北：軍事譯粹社，1978年），頁1-6；洪致文，〈二戰時期日本海陸軍在臺灣之飛行場〉，《臺灣學研究》，第12期（2011年），頁51。

大規模的嚴重損害。因此，日軍為防止美軍持續密集空襲所帶來的損害，同時確保臺灣這個航空中繼基地能持續運作，於是開始將航空部隊及相關後勤設施疏散到臺灣各地。在這樣的情況下，雖使得臺灣許多重要機場及設施因空襲而遭到嚴重損害，但不少廠庫仍因疏散而保有大量的設備與資源，以供後續特攻作戰之用。<sup>2</sup>也就是說，當戰爭結束後，戰勝國能夠接收的項目就不僅只有被轟炸後的殘破機場與廠庫及所屬用地，而是包含疏散到臺灣各地的戰備資源及其所用的軍事用地。這樣的情形對於戰後初期前接收的中國空軍來說，雖說是「資產」，但事實上也造成後續接收困難的原因之一。<sup>3</sup>

面對戰前日軍所遺留的狀態，戰後的中國空軍如何進行接收？其接受過程為何？接收過程及其後產生什麼問題？這些問題又與當時臺灣社會產生何種連動關係？對後續造成什麼深遠的影響？這些都值得進一步深入探究。目前關於戰後初期中國空軍的接收及相關的研究，成果雖不多，但仍有幾個主要的方向，其一為單純地介紹戰後中國空軍在臺接收的過程與沿革，<sup>4</sup>其二為戰後初期軍事用地的接收與整理的相關探討，該系列研究以「土地」為討論核心，並透過多樣性的檔案及資料，整理戰後初期陸海空三軍的軍事接收與相關用地的複雜處理過程，同時進一步分析後續所產生的社會問題，是目前最具研究價值與貢獻先行研究。<sup>5</sup>因此，關於空軍所屬軍事用地之接收與處理等相關議題，已有甚為詳盡且精闢的專文討論，在

2 例如，1945年8月份海軍航空隊以沖繩作戰為對象所發動的「魁作戰」特攻計畫。秦郁彥，《八月十五日の空：日本空軍の最後》（東京：文藝春秋，1978年），頁149-152。

3 臺灣省警備總司令部編，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告書》（臺北：同編者，1946年），頁269（以下簡稱《軍事接收總報告書》）；臺灣省警備總司令部編，《日軍佔領臺灣期間之軍事設施史實》（臺北：同編者，1948年），頁171-174。

4 卓文義，〈中國空軍在臺接收與轉進臺灣〉，《寬橋學報》，第1期（1994年），頁3-18；金智，〈臺灣航空決戰與戰後空軍在臺灣的接收〉，收於中國社科院臺灣史研究中心主編，《臺灣光復60年暨抗戰史學術研討會論文集》（北京：九州，2012年），頁393-408；林玉萍，《臺灣航空工業史》（臺北：新銳文創，2011年），頁99-120。

5 何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的接收〉，《國史館學術集刊》，第17期（2008年），頁167-199；何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館館刊》，第19期（2008年），頁91-132。

此不擬贅述。

一般討論戰後的軍事接收，主要以《臺灣警備總司令部軍事接收總報告書》為主，並透過該書的脈絡進行後續的論述。該書雖是研究此議題的重要參考資料，但因該書為接收後所編纂，其總結的形式較偏事後追認與詮釋之性質，且內容又以9月中旬之後中國方面的記錄為主，故對於中國軍方抵臺前的情況及後續接收的實際過程，事實上仍有不少缺漏與錯誤。因此，本文擬先跳脫該書的脈絡，試圖透過多方檔案與資料重建戰後初期中國空軍抵臺前後，中、美、日三方在接收過程中的交手情況，以及過程中所顯現的問題。其次，則是透過戰後初期國府各方單位對臺灣航空相關設施接收的規劃為切入點，並以當時臺灣對外唯一的民用機場「松山機場」為例，探究接收時各方勢力及派系之介入過程，同時透過派系鬥爭的角度進一步探析戰後初期空軍接收與二二八事件之連動關係，以及事件結束後對臺灣社會，乃至國防軍事所造成的深遠影響。

## 貳、終戰後三方人員的交手

### 一、美方的占領及接收計畫

1945年8月15日日本宣布投降，長達6年的第二次世界大戰終於畫下休止符。突然成為「戰勝國」之一的中國在日本宣布投降後不久，即於同月27日由國民政府主席蔣介石特任戰前規劃接收臺灣的臺灣調查委員會主任委員陳儀為臺灣省行政長官，並兼任臺灣省警備總司令。隨後，該月29日及9月1日臺灣省行政長官公署及臺灣省警備總司令部相繼成立，兩單位乃於9月28日在重慶合組「前進指揮所」，同時指派葛敬恩為主任。10月5日，前進指揮所成員分乘5架美軍運輸機來臺進行接收工作之各種前置準備事宜，24日陳儀飛抵臺灣，隔日於臺北中山堂舉行「受降儀式」。而軍事

接收於該年11月1日開始，至隔年元月底告一段落。<sup>6</sup>

上述是一般對戰後國民政府接收臺灣最普遍的說法與既定印象，而這樣的敘事模式透過事後政府長期以來的宣傳與教育，也強固了其統治臺灣的「合法性」與「正當性」。不過，戰爭早於1945年8月中即結束，距離陳儀來臺主持「受降儀式」已過71天，而軍事接收至隔年元月才算告一段落，在這長達5個多月期間，駐臺日本陸海軍航空部隊、中國空軍接收部隊，以及戰後最早抵達臺灣的美國情報單位等三方人馬各自的活動及交手情況為何？他們的互動對於戰後初期軍事接收產生什麼影響及意義？這些都是以往較少被關注的部份，因此釐清戰後初期三方勢力的關係，對於之後的軍事接收活動，特別是中國空軍的接收，也許能有更進一步的理解。

美國是戰後最早抵達臺灣的盟軍單位，當時涉及戰後臺灣接收的美方單位主要有3類：屬情報系統的「戰略情報處」（Office of Strategic Services；OSS）、<sup>7</sup>軍方系統的「美軍顧問團」（Army Advisory Group；AAG），<sup>8</sup>以及外交系統的駐臺領事館。<sup>9</sup>而終戰後最早抵臺的是美軍自菲律賓基地派遣至臺灣進行機場狀況調查的飛行人員，以及空投糧食物資給盟

6 《軍事接收總報告書》，頁3；何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的接收〉，頁170-171。

7 「戰略情報處」成立於1942年6月13日，是美國為因應第二次世界大戰而成立的情報組織，其主要工作為負責情報的傳遞與分析，同時也在歐洲及亞洲等地負責游擊隊的組織活動。該單位於1945年9月20日裁撤，短暫改組為「戰略情報小組」（Strategic Service Unit；SSU），1946年改組為「中央情報局」（Central Intelligence Agency；CIA）至今。參見Maochun Yu, *OSS in China: Prelude to Cold War* (New Haven: Yale University Press, 1996), xi-xv, pp.250-251.

8 「美軍顧問團」為美軍於第二次大戰結束前夕，為因應臺灣的接收計畫，由魏德邁將軍於重慶所成立的軍事顧問團，主要的工作為負責運送中國軍隊前往臺灣，同時遣返駐臺日軍返國，該機關在臺灣的辦公室為「美軍聯絡組」（American Liaison Group），與中國方面則是透過「中美參謀聯合會議」進行多次戰後事務的協商與溝通，1946年4月1日美軍聯絡組完成遣送日軍的任務，撤離臺灣。《軍事接收總報告書》，頁3；George H. Kerr著、陳榮成譯，《被出賣的臺灣》（臺北：前衛，1991年），頁96-97；Albert C. Wedemeyer著、程之行等譯，《魏德邁報告》（高雄：華南，1959年），頁312-313。

9 「美國駐臺領事館」成立於1946年1月，首任領事為Ralph J. Blake，副領事即為著名的George H. Kerr。薛月順編，《臺灣省政府檔案史料彙編：臺灣省行政長官公署時期》，（二）（臺北：國史館，1998年），頁324-325。

軍戰俘的B-24轟炸機。<sup>10</sup>9月1日，「俘虜先遣隊」與「空軍地面勤務科」成員陸續於基隆上岸後，隨即分成南北兩個編組，開始針對被日方囚禁在臺灣各俘虜收容所的盟軍戰俘，以及戰時因轟炸或偵查臺灣而被日軍擊落，並可能生還而躲藏於民間或山區的美軍飛行員，進行搜索、救援及後續遣送的工作。短短的幾天，美方就陸續撤出約1,300名盟軍俘虜，同時利用飛機將他們後送至馬尼拉進行安置。<sup>11</sup>由美方的行動大致可瞭解，最初的行動即是在最短的時間內掌握主要機場及相關飛航情報，此舉除有利美方盡速將盟軍戰俘撤出及進行後續的空中搜索，為終戰事務聯絡飛行提供飛航情報外，<sup>12</sup>掌握對外聯絡的空中交通，還能讓身懷重要情資的美方工作人員在遭遇危機時能夠迅速撤離。<sup>13</sup>

因此，9月9日抵臺的「戰略情報處」小組成員，除了進行各項情報蒐集工作外，在日軍的高度配合下，陸續取得各機場及飛航相關情報，並多次徵用日方的飛機及駕駛進行多次撒發協尋傳單、空中搜索及偵照的任務。不過，美方徵用日軍飛機進行情報調查的動作，並未得到駐華戰情總指揮中心（CGCT）及中國方面的同意。因此，9月中抵臺的中國空軍先遣人員即對美方行動採取不合作的態度，甚至用盡各種方法阻撓美方進行情

10 蘇瑤崇編，《臺灣終戰事務處理資料集》（臺北：臺灣古籍，2007年），頁84-85。或見西浦節三、安藤正，〈第十方面軍復員史料〉，收於浜井和史編，《復員關係史料集成》，（5）（東京：ゆまに書房，2009年），頁276-277；台灣會，《あゝ台湾軍》（福島：同編者，1983年），頁24。

11 「空軍地面勤務科」（Air Ground Aid Section；AGAS）屬「美軍顧問團」所管轄，是軍方負責處理戰俘及尋找飛行員的任務小組。Nancy Hsu Fleming著、蔡丁貴譯，《豬去狗來：二二八前夕美國情報檔案》（臺北：前衛，2009年），頁63-64（以下簡稱《美國情報檔案》）；George H. Kerr著、陳榮成譯，《被出賣的臺灣》，頁90-91；AGAS，“Air Ground Aid Section Participation in the China Theater Recovered Personnel Program,” Nov 30, 1945, RG 319, box 27, National Archives and Records Administration (NARA).

12 所謂終戰事務聯絡飛行，是為因應各地區戰後事務之處理，日本政府乃先於1945年8月20日向美方申請利用「赤十字」機進行臨時連絡飛行。9月初，為考慮復員關係事務之緊密聯絡，乃向「盟軍最高司令官」麥克阿瑟（Douglas MacArthur）提出進行戰後連絡定期航空之請求，同時規定該項航空業務必須隨各地區戰後事務處理宣告結束後終止，因執行業務之飛機必須將機身全部塗白，並塗裝綠色十字形標誌以供辨識，故該項飛行任務也稱「綠十字飛行」。參見森田俊介，《內臺五十年》（東京：伸共社，1979年），頁15-17；拙作，〈「航空南進」與太平洋戰爭：淡水水上機場的設立與發展〉，《臺灣文獻》，第63卷第2期（2012年），頁175-179。

13 《美國情報檔案》，頁68、70-71。

蒐及徵用日軍飛機權力。<sup>14</sup>

根據1945年9月2日盟軍統帥麥克阿瑟發布的「聯合國最高統帥第1號命令」，<sup>15</sup>命令駐臺日軍部隊應向蔣介石委員長投降，但對於日軍應提供之軍事情報資料，並無明確規定應優先交予受降對象的中國部隊。因此，掌握渡臺船艦與飛機等交通工具的美方，自然搶先取得日軍所提供之軍事情報，而日軍方面也確實遵照「第1號命令」先行向美方提供所有一切必要情報。情報內容包括臺灣島內的軍事設施及部隊狀況、鐵公路、港灣及船舶、政府組織、人口趨勢、教育狀況，以及工業情報。由當時「戰略情報處」的電報顯示，美方對於獲得臺灣航空設施、測量情報，以及機場與地圖等資訊，特別感到興趣，故還特別委託日軍航空部隊人員針對這些機場資料進行實際的偵測評估結果與補充。<sup>16</sup>同時為防止這些重要的情報被中國軍統局取得，「戰略情報處」乃將所有獲得的資料於10月7日早晨由飛機送離臺灣，並將資料情報「送到相關的美國國務院、陸軍及海軍權責機關手中，作為入侵前及終戰後的運用」。<sup>17</sup>由此可知，終戰後至10月期間，至少就駐臺美方情報單位的立場來說，仍為美國將來可能佔領的行動，進行了不少前置準備工作。<sup>18</sup>

另外，相當值得一提的是，1945年9月22日於重慶所召開的第5次中美

14 因中國空軍方面不斷阻撓美方人員進行機場的偵查及徵用日本飛行員，為此美方於中國戰區負責此事的 Leonard F. Clark 少校還曾致電向當時負責接收臺灣空軍的林文奎司令抱怨，並因此取消機場偵查的任務，致使美方自始至終並未完成臺灣全島機場的實地踏查。“Clearance on Airfields Reconnaissance.”, Leonard F. Clark. Maj. AC mail to Lt. Col. W. K. Lin, 〈空軍司令林文奎先生文書〉，1945年10月4日；“Report on Tour of Formosa 24th October-14th November, 1945.”, Robert L. Jarman ed., *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1960*, Vol.8 (Archive Editions Limited, 1997), pp.123；《美國情報檔案》，頁66-69。

15 參見薛化元編，《臺灣地位關係文書》（臺北：日創社，2007年），頁66-72。

16 事實上美方並未在臺灣進行全島的機場實測，其所獲得的機場資料，完全由日方提供，而日方提供給美方的資料，甚至比提供給中國的還要詳盡許多。《美國情報檔案》，頁75-77。

17 《美國情報檔案》，頁72。

18 另外，中國空軍在越南北部的接收，主要是基於「關係國防利害，不應完全放棄最低限度，在我陸軍未完全撤退以前，在越南地區應控制若干空軍基地，以供軍事必要使用」，故其做法事實上也類似美方在臺灣的行動，除阻撓法國視察機場外，尚逕行搶占機場、基地，及航空物資的行動。〈空軍接收地區劃分及接收業務報告〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0034/542.3/3010。

參謀聯合會議上，當時雙方曾對駐臺日軍受降及航空相關接收事宜交換意見，其中在第四項提到：<sup>19</sup>

四、關於受降及臺灣敵空軍（包含機場、倉庫等），是否可由美方先代接收，待本部到臺後再行移交案。

決議：臺灣敵軍應全部向我國軍投降，該案美方須向有關部份接頭並由我軍政部向其高級機關洽辦較妥。

這段中美雙方的討論，雖僅為會議記錄的節要，但仍透露出幾點意義。首先，該次會議的重點之一，主要是中方擬向美方洽談接收人員利用美方空運前往臺灣之事宜，由此說明戰後初期中方接收人員不論是搭乘船艦或是飛機來臺，大部份仍須依賴美方之協助。<sup>20</sup>

特別是蔣介石代表盟軍接收投降之區域，遍及中國（滿洲除外）、越南北部及臺灣，在交通工具及人員調配受到限制的情況之下，或許才致使雙方提議讓已先行抵臺的美方人員代為接收，之後再行移交。<sup>21</sup>

而就此會議記錄來看，當時中方的態度並無立即反對，而是決議由美

19 「第5次中美參謀聯合會報紀錄」（1945年09月22日），〈臺灣警備總部中美參謀會報紀錄〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0034/003.7/4010/1/002。

20 George H. Kerr著、陳榮成譯，《被出賣的臺灣》，頁92；《軍事接收總報告書》，頁2。另外，根據曾任「大日本航空」飛行駕駛，1945年9月10日駕駛「綠十字飛行」水上飛機抵達淡水的越田利成之回憶，其滯留臺北三天期間曾遇到他的前輩，終戰前服務於「大日本航空」上海支所的後藤安二（後任日航航務副本部長）出現在臺北，據其所稱不少日籍民航飛行員受蔣介石所雇，執行中國至臺灣的飛行運輸，同時空軍也於10月後派人至臺南訓練飛行員駕駛接收日機，故可知中國對臺人員之運輸也並非完全依賴美國。越田利成，〈飛行艇パイロットの回想：横浜から南太平洋へ（17）：戦後台湾復興を支えた緑十字飛行艇〉（2011年4月），收錄於一般財団法人 日本航空協会「Web版《航空と文化》」網站：<http://www.aero.or.jp/web-koku-to-bunka/wkb-top.htm>，2011年4月，未編（2015年2月28日點閱）；越田利成，〈戦後台湾復興を支えた緑十字飛行艇〉，《榕樹文化》，第29号（2010年），頁1-2；「有關我軍受降及空軍接收事宜」（1945年09月08日），〈臺灣區日俘（僑）處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0034/545/4010/010/023。

21 這裡所指的移交，僅為軍事接收後之移交，並非主權移交。因此，當時中國政府接收臺灣，並無取得臺灣之主權，在「中日和約」簽訂前僅能視為接收後代表聯合國託管臺灣。是故，1949年蔣介石電諭臺灣省主席陳誠時才會說：「臺灣在對日和約未成立前，不過為我國一託管地帶性質，何能明言為勦共之堡壘與民族復興之基地」。參見薛月順編，《陳誠先生回憶錄：建設臺灣》（臺北：國史館，2005年），頁489。

方先向抵臺不久的中國空軍先遣單位接洽，同時再由臺灣省警備總部轉向國防部等軍政部門洽辦後，方可進行。

對照1945年10月份左右美國駐臺副領事葛超智（George H. Kerr）的說法，當時雙方確實「在不愉快的氣氛下，我們開始了中美合作共同佔領臺灣」，<sup>22</sup>雖然葛氏的某些記錄以往常被認為帶有偏見。<sup>23</sup>但該會議資料珍貴之處，乃在於其為雙方共同會商的中文記錄，而非雙方各自在文件檔案上的陳述。進一步說，透過此資料可瞭解到，當時中國並非唯一接收臺灣的單位，而是由聯合國（盟軍）委託中美兩國合作佔領臺灣或進行代管。也就是說，至少在該年9月至10月期間，對中國而言，是與作為主要占領國的美國共同占領臺灣，<sup>24</sup>而由美方代為接收空軍部分，其實是雙方均可接受的共識。<sup>25</sup>由此或可理解，此期間駐臺中國空軍的態度雖然屢次試圖阻撓美方的一切調查活動，特別是機場調查及日軍飛行員徵用，但從法理與現實上，並無法有效阻止美方介入。

## 二、日方的態度

相對於中美雙方對臺灣航空接收的相互競奪，日方最初的態度就比較偏向美國。根據駐臺「第10方面軍」的報告，日本投降後大多部隊雖陸續自行解除武裝，但當時臺灣主要航空部隊「陸軍第8飛行師團」仍主張繼續抵抗，雖然很快就被軍方高層所制止，但民間與駐臺部隊對中國軍隊即將進駐仍感到威脅，甚至有與之對抗的傾向。<sup>26</sup>隨後不久，美軍飛行人員陸續

22 George H. Kerr著、陳榮成譯，《被出賣的臺灣》，頁96。

23 陳儀深，〈臺灣主體、中國屬島、或其他？——論葛超智《被出賣的臺灣》所揭露的美國對臺政策〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第83期（2014年），頁139、149-151。

24 雲程，〈佔領與流亡：臺灣主權地位之兩面性〉（臺北：憬藝企業，2005年），頁31-36。

25 另根據1945年9月至10月5日間，中方所擬定「臺灣省佔領計畫」中的「指導要領」即提到：「佔領實施係與盟方之聯合行動，雙方之連絡，務須密切」。又，在「搜索警戒」載：「國軍輸送、登陸、佔領、解除日軍武裝至接收期間之海上及空中警戒掩護，統由盟方擔任」。由此可知終戰後不久，駐臺日軍部隊雖應向中國投降，但佔領行動卻是中美雙方之「聯合行動」，同時為遂行「空中警戒掩護」，故美方必先優先獲取機場及航空情報。參見「頒發臺灣省佔領計劃一份希參照擬具計劃實施報核」，〈臺灣光復案專輯〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0034/002.6/4010.2/1/008。

26 西浦節三、安藤正，〈第10方面軍復員史料〉，頁263-264。

自菲律賓駕機來臺調查，雖然日軍與這些美軍人員曾發生一些零星衝突，但很快就因日方的讓步而化解。<sup>27</sup>

1945年9月初，當「戰略情報處」小組成員抵臺後，日方除妥善接待外，還隨即組成一個130人的研究團隊，每日以無線電與美方保持連繫，提供所需之必要資料，甚至有些航空部隊還讓美方進行物資接收。<sup>28</sup>同時，日方也不斷表示，希望繼續與美方合作，「以避免中國人慣有的混亂狀態」。即便中國方面一再電告日方，「美方人員在臺任何行動都必須得到中國的同意」，但日方仍無視中方的命令，雖然有時難免陷於左右為難的情況，但仍積極持續表達樂於與美方合作的意願。究其原因，日方還是希望透過合作以換取美方的保護，避免中國軍隊登陸後遭受的可能衝突與傷害。<sup>29</sup>

### 三、中國空軍接收準備之實態

至於中國空軍方面，除了從前述美方資料及記載得知此期間雙方合作「並不愉快」外，日軍航空部隊人員對於這些中國空軍先遣人員的態度也頗為冷淡。1945年9月14日，首批中國空軍先遣人員抵臺進行接收之準備工作，其任務主要為：（1）著日方呈出其投降前之戰鬥序列、指揮系統，及各級部隊之組織，兵力位置及軍品等資料後，研究接收處理之方案；（2）派員視察本省各空軍基地及敵之兵器物資分布狀況、考慮軍事上價值與交通狀況，並劃定13個集中區，各設一接管組，負責該區內一切之接收業務；（3）為便於空運，並監視降敵，先接收臺北臺南兩基地，並派員配以電臺監視；（4）擬定處理日方兵器與物資財產等之初步辦法，分發各接管組與日俘聯絡部實施並限期完成；（5）命令日方將全區散置武器物資加以

27 西浦節三、安藤正，〈第10方面軍復員史料〉，頁276-277；台灣會，《あゝ台灣軍》，頁24。

28 土田貞男，〈私の応召誌〉，收錄於元第8飛行師団第156嘉義飛行場大隊，《北回歸線標の追憶：昭和の戦争責任論》（福島：同編者，1993年），頁81；《美國情報檔案》，頁62。

29 “American State Department Representative: His View of Situation,” *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1960*, Vol.8, pp.130；《美國情報檔案》，頁62-66、70-73；蘇瑤崇編，《臺灣終戰事務處理資料集》，頁72。

整理，集中於指定地點，造具清冊聽候點收；共5項工作方針。<sup>30</sup>但事實上除了美方不配合外，日軍對於這不到50人的接收部隊之要求，也多消極以對。<sup>31</sup>

根據首批抵臺的中國空軍先遣人員，同時也是負責接收日軍航空廠的雲鐸<sup>32</sup>中校之回憶，當時先遣隊成員隨「空軍第1路司令」張廷孟上校自南京明故宮機場搭乘日本軍用運輸機前往臺灣，準備進行空軍接收之前置工作。抵達松山機場後，時任成都「空軍第3飛機製造廠」（簡稱「空三廠」）廠長的雲鐸中校隨即協同副廠長陸履坦少校、機工長湯蘭地中尉共3人，進行全島航空廠的調查。<sup>33</sup>不過，由於戰爭末期日軍為躲避美軍的轟炸，臺灣主要的兩個航空廠，海軍第61航空廠與陸軍第5野戰航空廠，均已疏散到臺灣各地，僅臺北市內就多達四、五百處之多，客觀上造成空軍人員在調查及後續接收工作上的困難。<sup>34</sup>雖然如此，3人仍搭乘日機前往臺灣各航空廠疏散處及倉庫進行相關工作。據其回憶，「大部份地方仍由日軍看管，少部分由原廠工人關注照料。我們每到一處，只憑日軍人員帶領視察，十分被動」。加上戰後初期日軍及臺灣人破壞或竊取軍用物資之事件

30 《軍事接收總報告書》，頁14；臺灣省警備總司令部，《臺灣省警備總司令部週年工作概況報告書》（臺北：同編者，1946年），頁55。

31 《美國情報檔案》，頁66。

32 雲鐸（1911-2009），江蘇鎮江人，1930年畢業於金陵大學附中後，旋即考取金陵大學電機工程系，畢業後考取庚款公費留學，赴義大利都靈大學（University of Turin）航空空氣動力學系深造，後入羅馬大學航空研究班，為中國最早公費留外攻讀航空工程的學生之一。1938年回國後歷任航空委員會製造局、航空工業局，1941年被外派至印度加爾各答協助空軍建立「駝峰航線」。戰後，擔任空軍「第三飛機製造廠」廠長，被派赴臺灣進行接收，1946年將「第3飛機製造廠」遷至臺中，1947年因「228事件」與民軍協議換防，被指為叛亂份子，趁1948年赴美考察之際被迫而投共。其後，歷任宏光降落傘廠總工程師、南京航空專科學校航空機械工程系主任、南京航空專科學校附屬機械廠長、基礎部主任、高等教育研究所長，退休後以航空史研究為志趣，2009年病逝於南京，葬於雨花臺功德園，享年99歲。參見〈雲鐸：二戰中為駝峰航線保駕護航〉，《發現週刊》，2013年12月26日，版A31。

33 「軍事接收總報告書」則記空軍首批接收人員為15人，初原按接收計畫進行，但「逼於情勢，乃就由繁化簡、捨輕就重之原則」，進行接收工作。而此「逼於情勢」之意，除人力不足外，應尚有美日因素在內。《軍事接收總報告書》，頁261。

34 「為請授權本部處理航空項事宜由」（1945年10月14日），〈臺灣區日俘（僑）處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0034/545/4010/26/003。

層出不窮，<sup>35</sup>除造成監督管理上的困難外，對外交通又掌握在美方手上，在無法追加人員赴臺協助，人力及預算又接連吃緊的情況下，雲鐸無奈之餘只能先行於10月初返回重慶籌劃後續接收工作。

不過，幸好航空廠大多員工均為臺籍，因而給予空軍接收調查人員莫大的協助。根據雲鐸的回憶，「不少人自動引導、充當翻譯，更多人主動為祖國工作，負責保管物資、維護、登記、不計報酬、沒有名義。當時我們只有3人，大陸與臺島之間沒有任何交通工具。初期接收調查工作，就是這樣依靠臺胞員工開始的」。<sup>36</sup>由此可知，就戰後初期中國空軍對航空廠的接收準備工作來說，其初抵臺灣時雖面臨與美方競相爭奪情報與機場的處境，許多行動也處處受制於美方及日軍，在人力及可用資源均不足的艱困狀況下，雖無法有效進行接收準備工作方針中的（1）、（3）項，但在10月底空軍接收人員正式抵達臺灣前，至少還能勉強進行接收方針的（2）、（4）、（5）等項，而這些都有賴臺籍員工的鼎力協助，使航空廠成為少數初期空軍接收較為確實的單位。至於臺灣人成員較少的日本陸海軍各航空部隊，及所屬的基地與機場，接收調查工作或許就不如航空廠那樣堪稱順利。

## 參、空軍的接收與派系鬥爭

### 一、空軍接收之範圍與權限

前已述及，早在1945年9月中旬後，空軍第22、23兩地區司令部先遣人員即已陸續飛抵臺南、臺北，以進行接收準備事宜，並按照計畫分別接管臺南、臺北兩航空基地，以利空運工作。10月25日日本受降後，臺灣省警備總司令部為使臺灣地區軍事接收步驟統一及順利，遂組織臺灣地區軍

35 蘇瑤崇編，《臺灣終戰事務處理資料集》，頁247；《軍事接收總報告書》，頁258。

36 雲鐸，〈雲鐸回憶錄〉，2007年，未出版（此資料為雲鐸教授孫女雲小困小姐提供，特此致謝）。

事接收委員會，以空軍第22、23地區司令部為空軍第1、2組，並於11月1日起以南濁水溪迄秀姑巒溪為界，分別擔任接收工作。12月1日後，取消第1組，併入第22地區司令部，該部於12月底由臺南遷往臺北，並於1946年元旦起主持臺灣日本陸海軍航空部隊及民航之接收工作。<sup>37</sup>也就是說，臺灣的一切日本航空相關設備、機場、物資器材及民航設施，基本上均由中國空軍進行接收。

關於空軍接收範圍的法源，主要是出自負責中國戰區軍事接收工作的陸軍總司令何應欽上將於1945年9月13日對南京日軍駐華最高指揮官岡村寧次大將所下達的「軍補字第3號命令」，該命令同時也指派空軍第1路司令張廷孟負責接收包含民航在內，臺灣有關日本陸海軍之航空器、相關部門及一切設施。<sup>38</sup>

不過，中國空軍接收的範圍及項目，並非一開始即規定如此。最早關於戰後臺灣航空接收之相關規定，為1945年3月由「臺灣調查委員會」所頒定的「臺灣計畫接管綱要」，其內容第4項軍事的部份即規定「軍港、要塞、營房、倉庫、兵工廠、飛機廠、造船廠及其他軍事設備、器械、原料，接管後應即加修整」。同時，在第9項交通的部份則規定「接管後，各項交通事業（如鐵路、公路、水運、航空、郵電等）不論官營、公營、民營，應暫設一交通行政臨時總機關，統一指揮管理」。<sup>39</sup>也就是說，最初關於臺灣航空接收之規劃，乃由空軍負責接收日本陸海航空部隊及相關設施，民航則由行政機關轄下之交通有關局處所接收。

但根據1份該年9月22日由軍事委員會政治部致行政院의代電，就曾代轉臺灣義勇隊隊長李友邦所提供之消息，謂「目前日臺浪人組織暗殺團，企圖阻止赴臺接收人員及種種接收工作，同時積極祕密破壞軍事設施，教唆無知臺民積極倡導臺灣獨立運動以作誘惑，故為防範相關治安事件的發

37 《軍事接收總報告書》，頁15-21、253-254；何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的接收〉，頁177。

38 何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的接收〉，頁171。

39 〈臺灣接管計畫綱要〉（1945年3月），收於中國第二歷史檔案館編，《臺灣「二二八事件」檔案史料》（北京：檔案出版社，1991年），頁20-30。

生，目前臺灣全數交通已統制為軍用」。<sup>40</sup>雖然該年10月初由臺灣省警備總部所擬定的「臺灣省佔領計畫」內容中關於接收的部份，僅規定空軍應接收日軍飛機、場站、廠庫及存品，未明確規定民航等交通設施由何單位接收。<sup>41</sup>但或許是如前述情報所言，基於治安之考量，加上美方積極的介入，才致使空軍赴臺先遣人員抵臺後，除接收日軍航空部隊及設施外，在10月22日以前即已開始接收民航相關的交通設施，<sup>42</sup>並將其「統制為軍用」。

不過，日方基於前述與美方的「合作關係」，一開始對於中國空軍要求移交所有軍民機場相關檔案清冊，並未積極配合。經空軍一再催促要求，日方提供較為完整的全臺機場資料後，才使得10月後陸續來臺的空軍接收人員，對全臺航空設施有一定程度的瞭解。11月1日起，空軍第22、23區司令部即按軍事接收原則「軍字第1號」之規定，接收日本在臺陸海軍航空部隊，以及民用機場與附屬設備。<sup>43</sup>

## 二、松山機場的接收與派系鬥爭

空軍在接收日本陸海軍航空部隊及相關附屬設施時並無太大問題，但在接收松山機場時，卻遇到了不小的困難。當時松山機場是臺灣對外交通最重要的民用機場，1945年9月美方先遣人員抵臺後，即積極利用該機場進行對外運輸及空中搜索的工作。10月中以後，近千名空軍人員陸續抵臺進行接收工作，而為迎接10月24日行政長官公署長官陳儀一行人抵臺主持「受降典禮」，空軍約於10月22日前即已開始進行接收松山機場之工作。

40 〈軍事委員會為防備日本在臺活動致行政院快郵電（1945年9月22日）〉，《臺灣「二二八事件」檔案史料》，頁33。

41 「頒發臺灣省佔領計劃一份希參照擬具計劃實施報核」，〈臺灣光復案專輯〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0034/002.6/4010.2/1/008。

42 “Summary of Chinese Position”, *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1960*, Vol.8, pp.124；《美國情報檔案》，頁88。

43 「有關空軍接收事宜」（1945年9月3日），〈臺灣區日俘（僑）處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0034/545/4010/010/033；「為令關於臺灣前日本陸海軍航空隊及民用而使用之飛行場接收事項指示5項仰即遵照辦具報由」，〈臺灣區日本航空隊資產接收處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0034/701.1/4010.3；何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的接收〉，頁182-183。

根據美國駐臺副領事葛超智的回憶，當時中國空軍除接收松山機場外，還占據靠近機場的幾百畝民有房產和土地，並命令所有居民在48小時之內全部撤離，還因此造成了不小的事端；而且，「空軍的事件卻為後來的許多類似事件開了前例」。<sup>44</sup>葛超智所暗指的，即是中國空軍進行後續接收工作時種種強占人民財產與貪污的舉動。

11月1日，空軍第23區司令部成立，由「軍統」色彩濃厚的林文奎<sup>45</sup>中校擔任司令，接收包含松山機場在內的北部地區軍民用機場及附屬設施。11月上旬後，空軍所屬人員均空運至臺北、臺南兩處。<sup>46</sup>根據當時美方「戰略情報處」於12月14日的記錄顯示，林文奎曾至該處，「批評中國人的政策，指明在他們的執政之下，稻米價格上揚了1000%；指明中國人過快的沒收充公舉動是個錯誤；指明接收委員會是個髒手。這些批判引人注意，顯示這些中國人之間傾軋與衝突。他曾經在肥水豐富的職位上，以空軍名義進行沒收充公的行動，但被更高階的中國機關阻擋下來」。<sup>47</sup>另外，相關資料也顯示，林文奎曾於空軍接收期間利用職權搶占「龜甲萬醬油販賣株

44 George H. Kerr著、陳榮成譯，《被出賣的臺灣》，頁95-97；另外，根據鎮壓二二八事件的陸軍整編第21師長劉雨卿上呈蔣介石的報告指出，在中國空軍抵臺接收前，「臺胞為防日人破壞飛機曾輪流看守監護，但接收人員卻弊端百出，並有將飛機折毀原料盜賣情事，以此臺胞一般觀感最惡。」而在該年11月，日本陸軍飛行第8師團參謀長岸本重一大佐就會去信給即將抵臺的空軍第23區司令林文奎中校，提醒有人偷將空軍物資流入民間謀利，並表明日方願全力協助物資流出至林文奎抵臺之前。參見劉雨卿，〈二二八事件調查概要報告〉，收錄於中研院近史所編，《二二八事件資料選輯》，（二）（臺北：同編者，1992年），頁114；「陸軍飛行第八師團岸本重一大佐致林文奎司令書信」，〈空軍司令林文奎先生文書〉，1945年11月20日。

45 林文奎（1910-1982），原籍廣東新會，上海交大附中畢業後考入清大經濟系，後修地學系，獲雙學士學位。1931年考入中央航空學校第2期，1934年以第1名成績畢業於飛行班，畢業後曾參與勦匪及閩變之役。其後赴歐洲各國進修，回國後曾擔任蔣介石夫婦座機長。1939年後歷任空軍士官學校飛行教官、教授科長，及空軍官校校長辦公室主任。1941年擔任飛虎隊中文機要秘書兼作戰情報室主任，1943年任空軍第五路司令部參謀長。1945年戰爭結束後，任第23區司令，來臺主持接收事宜。1946年後歷任空軍參謀學校教務長、聯合國中國軍事代表團參謀，1953年受孫立人重用，任空軍總部情報署長。其後受孫立人案牽連，1963年以上校官階退伍。夫人為臺大中文系教授張敬，言論常刊於《自由中國》雜誌，長子為前國防部副部長林中斌。參見〈戴公遺墨—電訊類（第1卷）〉，《戴笠史料》，臺北：國史館藏，檔號：144000000030A；許雪姬訪問、曾金蘭記錄，《藍敏先生訪問記錄》（臺北：中研院近史所，1995年），頁79-80、195-197；劉永尚、黎邦亮編，《驀然回首感恩深：羅中揚將軍回憶》（臺北：中華民國航空史研究會，2006年），頁75；富權，〈兩岸觀察：林中斌今午將紀念其父林文奎赴臺一甲子〉，《新華澳報》，2005年9月16日，本文引自《新華澳報》網站：<http://www.waou.com.mo/sec/2005/09/20050916d.htm>（2015年4月1日點閱）。

46 臺灣警備總司令部辦公室編，《臺灣警備總司令部沿革史》，（一）（臺北：同編者，1963年），頁45。

47 《軍事接收總報告書》，頁20-21；《美國情報檔案》，頁121-122。

式會社」取締役石黑平八郎於臺北市的產業，而根據相關規定，日產應當由行政長官公署接收委員會所接收，<sup>48</sup>但空軍卻出面進行搶收，因此美方所指的「更高階的中國機關」，應為行政長官公署。當時日本陸軍航空部隊人員的回憶也顯示，中國空軍進行接收後，每日均利用卡車進行糧食、砂糖、罐頭等食糧物資之運送及搶收。<sup>49</sup>由此說明，空軍的接收行為在某種程度上已屬越權，並與行政長官公署日產接收委員會，產生不小的衝突。

12月1日，空軍的接收工作大致告一段落，空軍第1組取消，第23地區司令部也奉令撤銷，該部於12月底由臺南遷往臺北，未了任務由第22地區司令部接辦，而原屬於臺灣省警備總部管轄的駐臺空軍單位，則歸建空軍統一指揮。<sup>50</sup>有意思的是，單位已被撤銷的林文奎還曾於該月17日再次造訪「戰略情報處」，並向美方人員建議「應讓中國空軍獨立運作，但行政長官公署企圖取得控制權。他被想要進行走私的下屬催促空軍應採取獨立運作。行政長官的人馬經由美軍顧問團（AAG）來幫忙他安排空中運輸，因此不知不覺幫助了貪污腐敗的人物」。而戰略情報處人員聽完林文奎的說法後則認為，「這可能是五十步笑百步」，特別是美方還註明，林文奎是「藍衣社」（軍統）的人。<sup>51</sup>由此資料顯示，為了遂行走私活動，即便空軍方面的主管已去職待命，但松山機場的主導權爭奪仍持續上演。<sup>52</sup>12月31日，空軍雖號稱正式完成全臺接收工作，但事實上松山機場（北機場）與南機場並未正式接收完成。而未完成的原因，除了日方管理戰時軍用航空運輸的「南方航空輸送部」人員尚留滯菲律賓處理終戰事務，未能即時返

48 〈林文奎侵佔石黑平八郎財產案〉，《國有財產局檔案》，臺北：國史館藏，檔號：045000017150A；谷元二，《大眾人事錄》（東京：帝國秘密探偵社，1940年），頁4；臺灣省接收委員會日產處理委員會，《臺灣省接收委員會日產處理委員會結束總報告》（臺北：同編者，1947年），頁10。

49 滋野良雄，〈台灣での想い出〉，收於屏東會編，《可兒隊回想錄（戰史）》（東京：同編者，1986年），頁121。

50 黃玉齋主編，《臺灣年鑑》，（2）（臺北：海峽學術，2001年），頁586-587。

51 《美國情報檔案》，頁124。

52 根據林文奎的說法，陳儀「擬操縱我公款，利用經濟力量箝制我空軍使我就範，故不特不准凍結公款，即未凍結者亦不准我空軍兌換」。因此在不得已之情況下，即使林文奎已去職，仍向美方陳情應使空軍獨立運作，避免讓其下屬處於斷炊之苦。「臺灣見聞錄」，〈空軍司令林文奎先生文書〉，年代不詳。

臺處理移交工作，以及軍政部搶占南機場擬作為「練兵場」外，<sup>53</sup>最主要的原因，仍與空軍與行政長官公署之間為搶奪接收資源的派系鬥爭，有密切的關係。

在討論戰後初期空軍與長官公署間的派系鬥爭之前，在此有必要對戰後初期國民黨在臺灣的派系政治與鬥爭情況作一簡單介紹。關於此議題，陳翠蓮教授的專著已有精闢且深入的論述及分析。根據她的研究，戰後初期國民黨在臺灣活動的情治單位、政治團體、派系及相關集團，大抵分為「軍統」、「CC派」、「三青團」、「孔宋集團」、「政學系」等5類。其中，陳立夫與陳果夫兄弟為首的「CC派」則握有國民黨兩大特務組織之一的「中央執行委員會調查統計局」（簡稱「中統」）及全國各省市黨部。而前身為「復興社」的「軍事委員會調查統計局」（簡稱「軍統」），為1931年由軍界人士與黃埔學生所組成的特務組織。1938年以後，「中統」調查範圍著重於黨務、政治、經濟；「軍統」則著重於軍事、特務和武裝行動。1946年6月「軍統」，則改為「國防部保密局」，其勢力範圍遍佈全國，除與軍界「黃埔系」關係密切外，因負責緝私、交通及航空郵電檢查、兵工廠之警衛等工作，自然掌握這些機構的人事。

「三民主義青年團」（簡稱「三青團」），原應是黨內各派系的合流，但實際上卻是「黃埔系」所把持，與「軍統」關係緊密，但被陳儀當局所排斥。「孔宋集團」是指以孔祥熙、宋子文為首，長期掌握中央政府財政、經濟、金融決策，卻藉機發達官僚資本、壯大私人企業，甚至利用

53 「為令飭辦理日本陸海軍及民間航空關係未了手續仰即遵照由」，〈臺灣區日本航空隊資產接收處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0034/701.1/4010.3；「為呈請關於日本官兵善後連絡部飛行班之一部變更輸送秩序」（1946年2月5日），〈臺灣區日俘（僑）處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0035/545/4010/2/046；「呈為報告關於接收金包里臺北南北飛機場及航空旅社情事」（1946年2月17日），〈臺灣區日俘（僑）處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0035/545/4010/2/097。另外，「南方航空輸送部」為1942年9月日本為統合太平洋戰爭時期的軍用航空運輸，而由陸軍接管民航公司「大日本航空株式會社」，以供軍方海外戰地連絡飛行與物資運輸之用，因此原屬民航的部份之相關接收資料均由該單位所負責移交。詳見拙作，〈殖民地臺灣在日本帝國航空圈的位置與意義：以民航發展為例〉，《臺灣文獻》，第63卷第3期（2012年），頁76-77。

決策機會進行投機炒作、圖利自肥的政府官員。而「政學系」在臺灣的主要人物則為行政長官陳儀，其雖長期與「軍統」關係緊張，但其治臺官員除任用治閩時期的僚屬為班底外，「軍統」也掌握軍事有關的大部份重要職位，基本上與陳儀治閩時期類似，是結合「軍統」對抗「CC派」；但「軍統」與「CC派」有時卻也合作來打擊陳儀所屬的人馬。<sup>54</sup>也就是說，戰後初期各接收單位在臺的資源搶奪與派系鬥爭，事實上是中國大陸的延伸，而對於空軍來說，不論是對外的派系鬥爭或是內部人事的矛盾，亦是如此。<sup>55</sup>

那麼，戰後初期空軍的接收又是與那些派系產生關係？前已述及，最早對於臺灣航空相關接收之規劃，是1945年3月「臺調會」所頒定的「臺灣計畫接管綱要」，其規定空軍負責接收日本陸海航空部隊及相關設施，民航則由行政機關轄下之交通有關局處所接收。論者雖謂「臺調會」的規劃僅具指導式的原則方針，並無決策效力。<sup>56</sup>但因陳儀身兼「臺調會」主任委員，故在某種程度上該會之規劃或可視為其對臺灣航空接收的意向及基本態度。不過，這樣的規劃卻因臺灣義勇隊隊長李友邦（兼三青團臺灣區團主任）轉發軍事委員會政治部一封代電後，即基於治安考量與美方之因素，致使臺灣軍民航空原則上改為空軍統一接收並「統制為軍用」。當時李友邦並不在臺灣，消息來源應是由最早抵臺的臺灣義勇隊副隊長張士德所提供，其被歸為「軍統」人馬，<sup>57</sup>因此不論是從派系競爭的角度，或是從當時臺灣實際的狀況解讀，「軍統」的人馬與陳儀早在9月份就已經針對空軍在臺接收問題，展開角力競爭。

其後，深具濃厚「軍統」色彩的林文奎出任空軍第23區司令，負責接

54 參見陳翠蓮，《派系鬥爭與權謀政治：二二八悲劇的另一面相》（臺北：時報出版，1995年），頁211-234。

55 林桶法，〈政府遷臺初期空軍的人事糾葛〉，收錄於呂芳上主編，《蔣中正日記與民國史研究》，（下）（臺北：國史館，2011年），頁567-568。

56 鄭梓，《戰後臺灣的接收與重建：臺灣現代史研究論集》（臺北：新化圖書，1994年），頁54。

57 張士德，字克敏，臺中大甲人，日治時期「農民組合」出身，早年到中國進黃埔軍校，後入「軍統」，時官拜上校，人稱張大佐，是首批來臺接收的中國官員，也是戰時奔赴中國，戰後第一個回來的臺灣人。參見陳翠蓮，《派系鬥爭與權謀政治：二二八悲劇的另一面相》，頁229-231。

收臺灣北部地區航空設施，其屢次因接收及走私問題與陳儀當局產生衝突，加上松山機場為當時往來臺灣與中國唯一的空中交通孔道，故被兩派視為兵家必爭之地。12月後，空軍第23區司令部撤銷，後續接收事務及松山機場則轉由第22區司令張柏壽承繼，<sup>58</sup>林文奎則因單位撤銷而在「1946年初辭職奉准」，改任空軍參謀學校教務處長。不過，林文奎負責接收的北部地區原就比南部重要，且民航接收等未完事項均在北部，空軍為何在接收告一段落後將熟悉北部事務的林文奎及第23區部撤銷，改由原先負責南部的第22區部接續北部地區未了事務？此點在邏輯及後續業務運作上，皆頗耐人尋味，也或許只有透過派系鬥爭的角度，才能稍微解釋其箇中原因。

根據林文奎所遺留〈臺灣見聞錄〉之描述，其內容除痛陳陳儀之臺政充斥種種不當舉措與違法亂紀，呼籲中央重視此問題外，則指出：「（1）陳長官自始即以空軍為對象，存鯨吞壓制之心，並對空軍早先一步來臺辦理接收一事至為不滿，常藉故刁難；（2）凡事極少與空軍事先商洽，每由陳長官手下臨時下手諭或隨其部下自由行動，隨時將我早已接收之房產交出，移讓其他機關或實行佔領；（3）隨意侵犯空軍撥乘美軍機位之主權；（4）擬操縱我公款，利用經濟力量箝制我空軍使我就範，故不特不准凍結公款，即未凍結者亦不准我空軍兌換」。這份〈臺灣見聞錄〉據林文奎之長子林中斌教授的說法，該文書雖未具其名，但內容應與上呈蔣介石之「萬言書」類似，顯係林文奎之手筆。<sup>59</sup>不過，這份報告事實上「並未呈交給蔣介石，卻是落到陳儀的手中，故而受到陳儀報復打擊，林文奎也就無

58 張柏壽，1934年廣西航校第1期畢業，後任廣西第2飛機教導隊（偵察）隊長，1937年任空軍第3大隊第32隊（驅逐）隊長，但長期因病住院療養，1945年初轉任空軍昆明總站長。1945年戰爭結束後擔任第22區司令，赴臺主持接收事宜。1949年任空軍供應司令部副司令，是空軍有名的「不上飛機的將軍」。趙廷桂，〈空中游擊英雄韋一青〉，《傳記文學》，第347號（1991年），頁89；劉永尚、黎邦亮編，《驀然回首感恩深：羅中揚將軍回憶》，頁143。空軍總司令部，《空軍年鑑（35年度）》（南京：同編者，1946年），頁53。

59 〈臺灣見聞錄〉，〈空軍司令林文奎先生文書〉，年代不詳；此資料部份收錄於林文奎，〈臺灣見聞錄：林文奎的二二八見聞錄〉，《臺灣史料研究》，第18號（2002年），頁110-122。

法再在臺灣待下去」，成為其去職的主因。<sup>60</sup>也就是說，從上述資料顯示，具「軍統」背景的空軍人員與陳儀當局因接收而產生的派系鬥爭，應是其來有自。<sup>61</sup>

第22區司令張柏壽中校承接空軍在臺事務及松山機場後，空軍與陳儀當局的鬥爭才稍有減緩。1946年2月8日，負責戰時日本南方地域軍用運輸的「南方航空輸送部」人員陸續返臺，準備參與松山機場及相關民航設施的移交工作。<sup>62</sup>同月17日，臺灣地區日本官兵善後連絡部涉外委員長諫山春樹電告張柏壽中校，經再三確認松山機場原為總督府所管之民用機場，依此應讓行政長官公署接收。<sup>63</sup>不過，在陳儀當局尚未據此採取行動前，2月23日中國戰區臺灣地區軍事接收結束會議，再次規定空軍接收日本在臺灣所有航空部隊與民用機場，以及附屬設備之權限。至此，空軍即依據此會議之接收原則，接收全臺軍民用之所有機場及附屬設施。<sup>64</sup>1946年3月8日，臺灣省警備總司令柯遠芬再次電告日方應速將松山機場之接收相關清冊及目錄移交空軍。14日，日方先行移交南機場財產清冊，一直要到蔣介石夫婦來臺參加10月25日「光復」週年紀念大會的前夕（9月），空軍才算完成

60 林中斌，《劍與花的歲月》（臺北：商訊文化，2009年），頁79；富權，〈兩岸觀察：林中斌今午將紀念其父林文奎赴臺一甲子〉

61 除了陳儀與軍統的林文奎在臺灣接收上產生矛盾，實際上空軍內部以周至柔與王叔銘兩派為主的派系紛爭亦相當嚴重，蔣介石即曾在日記中提到：「本日上午皆主持空軍幹部會議，下午講評約一小時半，自覺有益，或於今後建立空軍有補也，惟空軍領導乏人，習慣已成，不易轉移，保守與消極之心理，時用苦悶不置」。而首任空軍總司令的周至柔也對當時空軍內部因派系「對於上面的命令喜歡作皮毛的批評」導致「命令奉行不澈底」等問題，感到憂心。參見〈蔣中正日記〉，民國34年4月11日（該日記資料由審查老師提供，謹此致謝）；周至柔，《至柔鴻爪（1）》（臺北：作者自印，出版年不詳），頁107。

62 「為呈請關於日本官兵善後連絡部飛行班之一部變更輸送秩序」，〈臺灣區日俘（僑）處理案〉。

63 「呈為報告關於接收金包里臺北南北飛機場及航空旅社情事」，〈臺灣區日俘（僑）處理案〉。

64 何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的接收〉，頁183。另外，1946年2月底後空軍除接收民航機場外，還接收包括「大日本航空株式會社」在臺附屬機關之房舍及產業。「為本部接收之航空保養所即大屯莊已委託林奠川代管電請核備由」（1946年5月16日），〈臺灣區日人房地產接收處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0034/282/4010/1/036。

松山機場的全部接收。<sup>65</sup>

雖然如此，為使其遂行對外空中運輸，陳儀當局還是不願讓空軍獨占松山機場。適逢當時交通部民用航空局成立在即，12月6日陳儀即電請交通部長俞大維轉洽空軍總司令部，表達希望松山機場能撥為民航專用。<sup>66</sup>經交通部上呈國民政府主席蔣介石裁示後，12月31日以「為利民航發展」之由，電告空軍總部轉飭第22地區司令部移交松山機場予行政長官公署交通處。有意思的是，這份公文還記載為免「發生誤會」，還特別電告雙方查照，同時告知空軍松山機場民用一案，經蔣主席裁示已無疑義，至於軍用部份仍可再行洽商合約手續，「似不便為此一再拖諉遷延」。不過，行政長官公署交通處雖遵照命令派員前往接收，但空軍第22地區司令部仍以未接到空軍總司令部移交命令之由，拒絕其接收，並「電請長官公署交通處暫勿派員接收，以免發生誤會」。<sup>67</sup>由此可知，1946年初「軍統」色彩濃厚的林文奎雖與陳儀因派系鬥爭而去職，但以松山機場為「戰場」的兩相傾軋，並未因此而有所停歇。即如美國駐臺副領事葛超智於1947年初的形容，「為了爭取誰能控制松山機場，地方政府及中國空軍之間的衝突仍繼續著，而且不時有嚴重的衝突」。<sup>68</sup>

1947年1月16日，為盡速解決松山機場問題，空軍總司令周至柔致電

65 「呈為報告關於臺北松山飛機場接收由」（1946年3月11日），〈臺灣區日俘（僑）處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0035/545/4010/3/070。另外，時任交通處長的任顯群之女任治平曾著書謂，1946年其父為讓蔣介石夫婦於10月21日抵臺參與25日的「光復」週年大會，曾事先擬定松山軍用機場一半劃為民用，但事實上當時松山機場仍在接收期間且為軍用，行政長官公署及任顯群事實上並無置喙之空間，故其書中所提劃為民用應為1947年初之事。任治平，《這一生：我的父親任顯群》（臺北：寶瓶文化，2011年），頁108；秦孝儀總編纂，《總統蔣公大事長編初稿》，卷6下（臺北：財團法人中正文教基金會，1978年），頁285。

66 「電知松山機場已遵囑洽空軍總司令部讓為民航專用」，〈交通處處理啟產〉，《臺灣省文獻會檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：A375000100E/0036/266/13/2/029。

67 「為松山機場接收在即電請速洽空軍總部轉飭22地區司令部迅予遵令移交由」，〈交通處處理啟產〉，《臺灣省文獻會檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：A375000100E/0036/266/13/1/020；「為據空軍第22地區司令部電呈關於移交松山機場案情轉電知照由」，〈交通處處理啟產〉，《臺灣省文獻會檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：A375000100E/0036/266/13/2/032；「為請切勿派員前往松山站接收機場由」，〈交通處處理啟產〉，《臺灣省文獻會檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：A375000100E/0036/266/13/1/023。

68 George H. Kerr, *Formosa Betrayed*, (Houghton Mifflin, 1965), pp.241.

陳儀，除向其說明空軍當初因無力另設根據地，不得不使用松山機場之理由，並表示若陳儀僅為利用機場維持中國與臺灣間之空中交通，空軍方面「復准主席成立折衷兩利方案」，正式將松山機場劃歸軍民兩用。<sup>69</sup>至此，空軍與陳儀當局對松山機場之爭奪，最後因蔣介石的介入與裁示，使得原本強硬的空軍在不得不退讓的情況之下，暫時告一段落。

### 三、空軍的派系鬥爭與「二二八事件」

1947年2月1日，空軍第22區司令部改組為「空軍臺灣地區司令部」，直屬空軍總司令部，由原駐北平的空軍第10區司令郝中和上校出任臺灣地區司令。2月9日，松山機場部份區域正式劃歸民用，<sup>70</sup>為當時空軍撥劃民航使用的20座機場中，唯一1座「軍民共用」機場。<sup>71</sup>既如前述，這樣的結果，應是空軍與行政長官公署因接收問題所衍生的派系鬥爭下之產物。

1947年2月28日，臺灣爆發二二八事件，該事件影響不僅往後臺灣政治、經濟、社會等各層面甚深，對於空軍因接收問題而產生的派系競爭、後續在臺軍事人才的登用，甚至是往後的國防政策，均有深遠的影響。一般均認為，二二八事件發生後，各地蜂起的「民軍」主要以搶占交通設施及軍事單位為主，其原因主要在於交通設施可以進行人員的迅速集結，而軍事單位除有戰略上之意義，尚因駐軍駐守並存放為數不少的武器，故事件發生後常成為外省民眾避難的場所。反之，也是「民軍」攻擊占領的目

69 檔案管理局藏，「松山機場供軍民兩用擬定方案5項」，〈交通處處處理敵產〉，《臺灣省文獻會檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：A375000100E/0036/266/13/2/016。

70 空軍總部情報署編，《空軍沿革史初稿》，第2輯第1冊（臺北：同編者，1957年），頁375；趙光漢，〈抗戰勝利空軍受降親歷記〉，《傳記文學》，第399號（1995年），頁17；空軍總司令部，《空軍年鑑（36年度）》（南京：同編者，1947年），頁20；「電知松山機場已遵囑洽空軍總司令部讓為民航專用」，〈交通處處處理敵產〉，《臺灣省文獻會檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：A375000100E/0036/266/13/2/029。

71 當時民航事業由交通部主持，空軍居協導地位，故1947年1月民航局成立以來，空軍除提供人力支援外，尚撥交一部份軍用機場供民航發展使用。計分3類共20座，（1）永久撥交：瀋陽于洪屯、南京土山鎮、武昌徐家棚、九江十里鋪、宜昌土門壩、桂林李家村、貴陽、成都鳳凰山、天津張家莊、海州、上海龍華、汕頭、廈門、廣州白雲、上海虹橋；（2）暫時撥借：太原榆次、南昌老機場、福州、海口；（3）軍民共用：臺北松山。空軍總司令部，《空軍年鑑（36年度）》，頁110-112；國防部史編局，《俞大維先生年譜資料初編（一）》（臺北：同編者，1996年），頁305。

標之一。特別是機場，其兼具交通及軍事單位之性質，加上一旦攻占後可獲取飛機利用，故事件發生後常首當其衝，成為「民軍」率先攻擊占領的必爭之地。<sup>72</sup>是故，在此擬以事件發生期間被「民軍」作為主要攻占目標的臺北松山機場、嘉義水上機場、臺中「空三廠」（水湳機場）等3個場景，分別闡述二二八事件與空軍之關聯及影響。

首先，是以往較常被忽略的臺北松山機場。二二八事件發生後不久，臺北市軍民衝突頻頻發生，但3月4日以後，臺北市內已漸趨平靜，商家恢復開市，各種民間團體亦紛紛成立。<sup>73</sup>根據3月5日中央通訊社臺北分社的密電形容，當時全省鐵道交通、電力發所、配電所及騷動城市之廣播電臺，均已由臺人控制。同時，「社會秩序由臺人維持，此亦即臺人未再騷擾，始有目前之平靜狀態。臺中及嘉義兩市，則秩序獨未恢復，憲警悉被繳械，情況陷於不明。高雄及屏東亦不平靜」。時有「臺灣省自治青年同盟」於臺北成立，該會除發表時局宣言外，還號召「曾受陸軍訓練之青年，今夜于臺灣大學集中；曾受海軍訓練之青年，今夜于太平町集中；曾受空軍訓練之青年，今夜于松山機場附近集中」，<sup>74</sup>並自6日開始攻擊臺北松山、三張犁、七張、景美等地的空軍倉庫。<sup>75</sup>

其中，關於日本陸海軍航空兵出身的臺籍青年集合於松山機場一事，日本陸軍少年飛行兵出身的黃華昌（17期），即曾於回憶錄提及此次行

72 林德龍輯註，《二二八官方機密史料》（臺北：自立晚報，1992年），頁34；不著撰人，〈二二八事變之平亂〉、〈柯參謀長對記者談話稿〉，收錄於中研院近史所編，《二二八事件資料選輯》，（一）（臺北：同編者，1992年），頁123-124、230。

73 戴國輝、葉云云，《愛憎二·二八》（臺北：遠流，1992年），頁262-263。

74 林德龍輯註，《二二八官方機密史料》，頁62。

75 「呈報本廠新店養所及倉庫械彈等物被劫情形請緝拿暴徒究辦由」（1947年3月17日），〈臺灣二二八事變經過及處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0036/563.3/4010/1-1/001；「為三製廠新店養氣所及倉庫被劫械彈等請緝拿究辦追繳發還由」（1947年3月27日），〈臺灣二二八事變經過及處理案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，B5018230601/0036/563.3/4010/1-1/002；陳翠蓮，《二二八事件與青年學生》（臺北：檔案管理局，2005年），頁30-31；〈空三廠臺籍技術軍士曾金海先生訪問記錄〉，2014年1月10日於臺中市西屯區曾宅，筆者訪談，未刊稿。

動。當時黃華昌因在「西南航空公司」<sup>76</sup>擔任飛行駕駛，除有實際飛行經驗外，還持有通行證能自由出入松山機場，故被「二二八處理委員會」的蔣渭川委以「航空特別敢行隊」之副隊長，同時預定商請更具飛行實戰經驗的許崙墩<sup>77</sup>與許清卿<sup>78</sup>擔任行動指揮官，計畫與「若櫻隊」（臺籍日本軍人軍屬）、「忠義服務隊」（學生）、「海南島隊」（海南島歸臺軍人）合力攻占松山機場並奪取接收日機，以空中武力的方式馳援正在圍攻嘉義水上機場的「民軍」。<sup>79</sup>當時黃華昌曾向蔣渭川提議，除了正面攻擊松山機場外，或許能由內部先行說服機場內任職的臺籍維修員工，特別是具「半

76 「西南航空公司」為1933年西南各省府鑑於該區域內航空事業闕如，故聯名廣東、廣西、福建、貴州、雲南各政府派代表於廣州開會籌備。隔年5月1日正式開航，當時公司資本額為200萬元，兩廣省府各出股30萬元，為官民合辦性質，擁有飛機各式6架。1937年後，西南各省遭日軍空襲轟炸，西南航空公司遭停航，所有飛機歸為軍用。1946年，曾一再由粵、桂人士發動恢復該公司，並一度計畫將臺灣接收的60架日軍大型運輸機及轟炸機改造為客貨兩用機再行經營，同時聘任臺籍人士擔任駕駛，無奈接收日機半數被拆解私吞，一部任其暴露鏽蝕，最後僅剩兩架停於松山機場。其後，公司雖一度籌組辦事處，終以困難叢生，未能實現。王開節，《我國民用航空事業發展簡史》（臺北：中國交通建設學會，1955年），頁28-29；黃華昌，《叛逆的天空：黃華昌回憶錄》（臺北：前衛，2004年），頁190-194。

77 許崙墩（1923-2008），臺南人，1937年考入臺南第二中學校，1938年被選入「臺南州國防義會航空團」進行滑翔機訓練，1940年考上取陸軍少年飛行兵學校11期，隔年進入宇都宮陸軍飛行學校操縱科。1943年自該校畢業，成為日本帝國軍人中臺籍飛行駕駛的第一人。其後陸續轉任臺灣屏東陸軍佳冬航空基、新加坡第3航空軍重爆第12戰隊、飛行第64戰隊（加藤隼戰鬥隊）等單位，並曾有擊落一架英國噴火式戰機的記錄。戰後，歷任臺北工專滑翔機隊教練、機械實習工廠教師、中國農業航空公司飛行駕駛、遠東航空公司機師、總機師，1960年代借調至越南航空公司，並曾多次執行美國中情局委託之「特種包機」任務，一生總飛行時數高達2萬3千小時。1983年退休後以開設模型飛機專門店及教授日文為興趣，2008年辭世，享年85歲。陳翠蓮、曾令毅，〈許崙墩〉，收於臺北市政府，《臺北市志人物志》（臺北：同編者，2014年），頁347。

78 許清卿（1920-?），臺北人，其父為太平町許章內科醫院院長，母為日本人，曾就讀日本大學中學部，學生時代即陸續擁有一等駕駛、一等航空士、二等機械士、二級滑翔士等執照，後被徵調到熊谷陸軍飛行學校進行訓練，結訓後擔任東京「陸軍航空審査部」中尉試飛員，專職改造飛機武裝，戰後返臺任職於「西南航空公司」負責接收日機之試飛，1947年後轉任臺灣省政府建設廳、農林廳，1955年許清卿與林燈等人合資創立「中國農業航空公司」，負責噴灑農藥及烏魚搜索工作，1960年代後回復日本籍，並擔任沖繩航空（旅行社）常務理事，從事沖繩諸島間的聯絡飛行事業。臺灣新民報社，《臺灣人士鑑》（臺北：同編者，1934年），頁78；黃華昌，《叛逆的天空：黃華昌回憶錄》，頁190-191、238。

79 另有一說是，「3月7日（中略）臺北派人到臺中，洽商將臺北所控制的3架飛機，飛來臺中助戰，臺中方面當表示歡迎，並即派員整備機場」，但事實上臺北方面始終未控制松山機場的飛機。臺灣省文獻委員會編，《二二八事件文獻輯錄》（臺中：同編者，1991年），頁137-138。

山」身份的松山機場場長陳金水。<sup>80</sup>若這些人能響應此次行動，「不但可以減少死傷，更能迅速占領機場，可謂事半功倍」。<sup>81</sup>因此，黃華昌也被委以向陳金水及其他臺籍維修員工策動之重任。不過，3月8日當黃華昌向陳金水試探意向時，陳則向其表達：「身為中華民國空軍軍人，我受託擔任松山機場場長，就不能違背職責」。並強調，要讓他們看看「跟他們不一樣的臺灣人魂」。由此，黃華昌得知陳金水不願加入的意向，而原本計畫隔日清晨起事攻占松山機場的行動，也因為情報隨即走漏，使得陳儀當局能迅速調派剛上岸的陸軍整編第21師進駐機場周邊，連夜破獲一觸即發的武裝占領行動。<sup>82</sup>而攻占松山機場行動的失敗除了無法按原訂計畫以飛機馳援嘉義作戰外，不少黨政要員仍得以藉由松山機場迅速往返兩岸，面報層峰事件經過情形，加速了後續軍隊抵臺進行肅清及增援的行動。其後，陸軍整編第21師進駐臺北後，還陸續利用松山機場進行前後4次的糧食運送與兵力空運，解除了國軍在嘉義機場的孤軍之危。<sup>83</sup>

有意思的是，根據黃華昌的回憶，起事當晚原本應要延請擔任指揮官

80 陳金水（1905-1995），新竹人，其兄為新竹富商陳性，1925年中學畢業後前往東京立川的日本飛行學校就讀，1927年畢業後回臺，並於1928年由家族出資購買飛機一架，計畫在故鄉新竹進行飛行表演，沒想到因飛行技術及飛機性能等問題墜機。1930年為圖發展而前往上海，後加入中國空軍，歷任航空第一、二、五隊隊員、航校洛陽分校飛行教官、空軍各場站股長、科長、站長，1945年8月終戰後被派往臺灣進行接收工作，在臺歷任空軍第22地區區司令部科長、松山機場場長、國防部防空司令部總務科長、副處長、花蓮防空指揮部副指揮官、空軍印刷廠長、空軍工業管理委員會副主委，1962年以空軍上校官銜退伍。退伍後經營金城貿易公司，從事青果貿易，並任新竹客運常務董，1995年逝世，享年90歲。「臺省第一位空軍軍官退役上校陳金水的愛國奮鬥史」（1967年10月1日），《一般檔案》，臺北：中國國民黨黨史館藏，檔號：一般552.3/49；黎邦亮編，《驀然回首感恩深：羅中揚將軍回憶》，頁248；〈解甲從商的陳金水〉，《經濟日報》，1974年11月9日，版12。

81 參見黃華昌，《叛逆的天空：黃華昌回憶錄》，頁198-217。另根據相關檔案所示，陳金水被情治單位歸類為蔣渭川所組織的「臺灣省自治青年同盟」成員（檔案誤記為「陳金永」），並計畫透過陳金水出面召集海外歸臺的退伍軍屬約千餘人起事。不過，對照黃華昌的回憶及其本身經歷，若此情報無誤，顯示陳金水已被蔣渭川納入預定策動名單，或是本身與蔣渭川等人有某種程度的認識與聯繫。陳翠蓮，《二二八事件與青年學生》，頁38-39。

82 黃華昌，《叛逆的天空：黃華昌回憶錄》，頁218-230；〈江崇林先生（七九A1）〉，臺灣省文獻委員會編，《二二八事件文獻輯錄》（臺中：同編者，1991年），頁610。

83 〈陳儀呈蔣主席三月七日電〉，收於白先勇、廖彥博合著，《止痛療傷：白崇禧將軍與二二八》（臺北：時報，2014年），頁247；許雪姬，〈臺灣光復初期的民變：以嘉義三二事件為例〉，收於賴澤涵主編，《臺灣光復初期歷史》（臺北：中研院中山人文社科所，1997年），頁181-183。

的許清卿與許崙墩，似乎在那一晚就消失了。<sup>84</sup>為何這兩個人會在同一天同時消失？他們的消失或許與陳金水個人有密切的關係。陳金水是前述「軍統」色彩濃厚的空軍第22區司令林文奎同時來臺進行接收工作的班底，接收及管理松山機場為其主要工作。根據一份1967年國民黨內部對陳金水個人的描述，「在接收期間……陳儀原本要強制接收松山空軍基地，陳儀另有一片私心，他企圖利用這個基地，另購運輸機，以經營他自己的民航事業。但負責接收基地的陳金水，則以空軍乃直接受命於中央，豈可以容許陳儀一個地方長官的身份，越權接管」。<sup>85</sup>而此雖為「後見之明」，但1947年1月林文奎早已去職，而美國駐臺副領事葛超智卻仍能陸續得知空軍與陳儀當局派系鬥爭之訊息，加上葛氏1947年1月的人名錄中僅登錄唯一1位空軍人士陳金水（Chen, Chin-Shui, Station Master, Sung San Air Station）的情況來看，<sup>86</sup>推測陳金水即便不是「軍統」，也是與其密切相關，站在空軍的立場與陳儀當局進行對抗的角色。

另根據陳翠蓮教授的研究，「軍統」在二二八事件中其實扮演兩面的角色。當事件發生後，具「軍統」色彩的警總參謀長柯遠芬理應與陳儀一體，設法減低事情的傷害。但事實上警總以降的「軍統」、情治人員作為顯然不圖於此，進而造成動亂的擴大。主要的原因，還是希望事態擴大，陳儀遭受挫折後，再行全力出面收拾局面，當可獲得重賞。因此，「軍統」成立的「忠義服務隊」才會滲入到攻占松山機場的行動之中。<sup>87</sup>而從前述黃華昌的說法，其實說明二二八事件後陳金水可能已得知松山機場即將被攻占的消息，其雖與「軍統」關係密切，但以當時空軍的立場及派系鬥爭的角度來看，不論是「忠義服務隊」趁機攻占機場，將事態擴大，或是

84 黃華昌，《叛逆的天空：黃華昌回憶錄》，頁220-221。

85 「臺省第一位空軍軍官退役上校陳金水的愛國奮鬥史」。

86 George H. Kerr, *Formosa Betrayed*, pp.241; "Name List of Responsible Officials of Different Organizations in Taiwan", Jan 7, 1947, 收於蘇瑤崇，《聯合國善後救濟總署在臺活動資料集》（臺北：臺北二二八紀念館，2006年），頁619。

87 陳翠蓮，《派系鬥爭與權謀政治：二二八悲劇的另一面相》，頁267。

將機場被攻占的消息轉知陳儀當局出面處理，松山機場都有自其任上「失守」的可能。因此，陳金水能做的方式也許就是直接或間接透過關係，讓許清卿與許崙墩「暫時失蹤」（離開臺北），試圖以此消解機場被攻占的可能。

其次，在嘉義「民軍」圍攻嘉義水上機場的部份，也因為前述蔣渭川等人密謀攻占松山機場行動的失敗，致使局勢產生變化。根據許雪姬教授對「嘉義三二事件」的研究，二二八事件發生後，3月1日消息已傳至嘉義，街頭開始發生衝突，至2日下午因「市長被襲」後，衝突事件已在嘉義迅速蔓延。3日，嘉義召開市民大會並成立「三二事件處委會」以應變局，同時決定號召並組織原臺籍日本兵與學生兵，及社會各階層人士，共同維護地方社會治安。是日，軍憲試圖進入市區鎮壓亂局，但「處委會」認為應以和平方式解決，惟因雙方認知太大而未談妥。其後，「民軍」開始圍攻憲兵隊，同時也展開攻擊紅毛埤第19軍械庫，及水上機場的行動。4日，局勢越發惡化，因而開始有為數不少的外省籍人士被送往水上機場安頓。3月5日，「處委會」已察覺到無法制止各部隊與國軍的敵對行為，不僅學生兵持續圍攻機場，許多流氓也趁機而起，治安徹底崩潰。是故，「處委會」才會商請吳鳳鄉的高山族下山協助維護治安，以驅走留在市區的軍隊。沒想到高山族部隊下山後，反被臺中來援的「二七部隊」出面勸他們去圍攻紅毛埤與機場。<sup>88</sup>而機場方面雖然有良好的防禦工事，但因為駐守嘉義水上機場的「空軍地勤第29中隊」（隊長魏日聚）被三千餘名「民軍」包圍，<sup>89</sup>水電均被切斷，加上數百名外省籍人員進入機場避難，不僅造成糧食供應產生困難，也因鄰近的紅毛埤軍械庫被攻占，彈藥也極度缺乏。因此，3月7日空軍即曾利用飛機自松山空運彈藥支援嘉義水上機場，其後數日均陸續空運糧食補給至嘉義數次，並利用飛機撒放傳單，內容是

88 鍾逸人，《辛酸60年》（上），（臺北：前衛，1993年），頁507-508。

89 中研院近史所編，《二二八事件資料選輯》，（二），頁252；空軍總部情報署編，《空軍沿革史初稿》，第2輯第1冊，頁375。

勸市民「勿聽信野心家之宣傳、應制裁有野心之暴徒」云云。3月11日更空運登陸臺灣不久的陸軍整編第21師下的一個營至嘉義水上機場，加上南部防衛司令部北上的援軍也適時抵達嘉義，解除了機場的孤軍之危。<sup>90</sup>由此可知，倘若當時臺北蔣渭川等人大舉攻占松山機場，若事成則不僅國軍無法立即使用松山機場，嘉義方面的「民軍」可能也因獲得空中支援而扭轉僵局。若事敗，松山機場也會因占領或圍攻行動而迫使後續國軍空運嘉義計畫延宕，故不論松山機場攻占行動成敗與否，都勢必對嘉義局勢產生連動性的影響及效應。因此，當時松山機場場長陳金水的角色及處置方式就甚為重要，也因其二二八事件發生期間「處理得宜」，而獲得國防部記大功一支，以示獎勵。<sup>91</sup>

至於臺中部份，「民軍」當時主要目標是位於水湳的「空軍第3飛機製造廠」。二二八事件發生後，3月1日中部各縣市即召開各參議員連席會議，決定支持臺北的抗爭，隔日開始解除警察局的武裝，臺中市近郊的軍政機關也逐漸被民眾接收控制。當時中部地區並無駐守軍隊，僅「空三廠」留有兵力886名（滿編1,146名），駐守於飛機場倉庫，而其中由原日本航空廠留用的臺籍工員（技術軍士），就多達四百餘名。<sup>92</sup>3月4日，以鍾逸人為首的「二七部隊」正式成立並進駐干城營區後，除集結吳振武與謝雪紅等各地武裝力量外，尚支援各地「民軍」所需人力及武器，可謂當時最具規模之「民軍」部隊。根據鍾逸人的回憶，當時他除了下令部隊攻占各軍事基地，蒐羅各式武器以達成「建軍計畫」外，還曾計畫派人修理停放在「公館機場」（清泉崗）的3架日本海軍航空隊練習機，除希望這些飛機能在各重要城市上空飛翔，對民心士氣的鼓舞外，甚至計畫派飛機到上

90 參見許雪姬，〈臺灣光復初期的民變：以嘉義三二事件為例〉，頁173-183。

91 「臺省第一位空軍軍官退役上校陳金水的愛國奮鬥史」；新竹市政府編，〈陳金水〉，《新竹市志人物志》（新竹：同編者，1997年），頁277-278。

92 戴國輝、葉云云，〈愛憎二·二八〉，頁268-269；〈李碧鏘先生（八〇A3）口述〉，臺灣省文獻委員會編，〈二二八事件文獻輯錄〉（臺中：同編者，1991年），頁381；〈軍事接收總報告書〉，頁262；〈空軍第三飛機製造廠沿革簡史（40年度）〉，〈空軍飛機製造廠沿革史〉，《國軍檔案》，國防部史編室藏，檔號：153.41/3010.12。

海接回臺籍政治領袖楊肇嘉和謝春木，返臺主持大局。為此，鍾逸人乃透過人脈，希望透過「空三廠」臺籍中尉醫官許子哲，代尋臺籍留用技術人員前往修復「公館機場」之飛機，並透過其「私運」武器60箱，以供「民軍」（臺中隊；約500名）馳援嘉義水上機場包圍戰之用。<sup>93</sup>

與此同時，「空三廠」廠長雲鐸中校鑒於事件後情勢越趨危急，為確保廠內安全及官兵眷屬之安全，避免不必要的衝突與傷亡，乃透過臺籍軍士官中介，積極尋求和平解決之道。於是，在臺籍軍士官許子哲、李碧鏘、莊春風等人的居中斡旋之下，「空三廠」與「民軍」會商後達成協議，以「學生隊」替代廠區之警衛工作（兼代看宿舍、運糧送物、醫病購藥等），並由臺籍軍士官擔任指揮，使得原本一觸即發的衝突，終於獲得和平解決。<sup>94</sup>是故，臺中市雖在事件之中鬧的最兇，雙方武力各有規模，但卻是傷亡人數能降到最少的原因。<sup>95</sup>

以上大致是二二八事件發生後，臺灣北中南3個較被「民軍」作為攻占目標的空軍機場與廠庫所遭遇之過程及梗概。其中，松山機場場長陳金水少校在事件發生期間的處置，可溯自戰後初期空軍接收過程與陳儀當局的派系鬥爭，並直接影響到嘉義水上機場的局勢，而「空三廠」在和平交涉的過程中又自內部流出不少武器支援嘉義，故事件發生期間三地的連動性頗高。

值得一提的是，這三地在事件發生後所呈現的「現象」事實上突顯了一個重要且深遠的歷史意義。這個「現象」即是臺籍空軍人士在其中所扮演之角色，不論這個角色是如陳金水為「堅守」機場，而試圖消解外部攻占及內部派系鬥爭所作的處置方式，或是臺中「空三廠」臺籍軍士官為

93 參見鍾逸人，《辛酸60年》，（上），頁497-505；鍾逸人，《此心不沉：陳篡地與二戰末期臺灣人醫生》（臺北：玉山社，2014年），頁170；〈吳振武先生（八〇A4）口述〉，《二二八事件文獻輯錄》，頁623；許雪姬，〈臺灣光復初期的民變：以嘉義三二事件為例〉，頁185；臺灣省文獻委員會編，《二二八事件文獻補錄》（臺中：同編者，1994年），頁51。

94 雲鐸，〈雲鐸回憶錄〉，2007年，未出版；〈李碧鏘先生（八〇A3）口述〉，頁381-385；黃金島，《二二八戰士黃金島的一生》（臺北：前衛，2004年），頁93-94。

95 戴國輝、葉云云，《愛憎二·二八》，頁274。

「和平解決」所付出的努力，都說明了事件發生過程中若有臺籍空軍人士身居其中，或可消解甚至避免雙方衝突，將傷亡降至最低。至於嘉義水上機場方面，則因戰前該機場即為陸軍第14飛行戰隊駐紮，在航空部隊編制上臺籍人士原本就偏低的情況下，戰後留用機會自然較少，<sup>96</sup>加上空軍接收後所屬單位及駐防部隊之人員多屬外省籍人士，內部缺乏能夠居中斡旋的臺籍幹部，<sup>97</sup>或許因此才造成「處委會」和「民軍」在與機場守軍談判時缺乏互信基礎，喪失進一步調停的機會，使得雙方展開持續激烈的攻防戰，進而促使其後清鄉時期國軍在嘉義地區進行大規模的整肅與綏靖，造成許多臺籍領導份子及菁英遭受到處決的悲劇。

雖然臺籍空軍軍士官在二二八事件發生期間扮演了關鍵的角色，但對於中央政府的立場來說，事實上並不樂見如此結果。1947年3月9日，國防部長白崇禧獲蔣介石召見，被告知即將前往臺灣進行宣慰工作。<sup>98</sup>在3月17日白崇禧前往臺灣之前，事先擬定了臺灣政治及軍事善後意見之草稿，作為在抵臺進行宣慰工作時發表的參考資料。其中，被註記為「不發表」的「臺灣軍事善後意見」中的6點聲明中則有4項強調「不宜用臺籍員兵」，這幾點聲明與「二二八事件處理委員會」向陳儀當局提出的24條訴求中的「本省陸海空軍應盡量採用本省人」剛好相悖，特別值得注意的是白崇禧在6點聲明中第3點「飛行場減少至10個以內，以免分散，而蹈此次覆轍，

96 拙作，〈二次大戰前日軍在臺航空兵力發展之初探（1927-1945）〉，《臺灣國際研究季刊》，第8卷第2期（2012年），頁83-84；鈴木正一，《陸軍飛行戰隊史：蒼穹萬里》（埼玉：陸軍飛行戰隊史刊行委員會，1976年），頁42-45；〈名簿（昭和21年）〉，《北回歸線標の追憶》，頁148-162。

97 戰後初期空軍接收嘉義水上機場後，除提供空運第1大隊（C-46）使用外，駐防的部隊為空軍地勤第29中隊、陸軍第21師獨立團下一個營，而臺籍官佐及士兵人數合計均在20名以下。空軍總司令部，《空軍年鑑（37年度）》（臺北：同編者，1949年），頁280；徐華江、翟永華，《天馬蹄痕：我的戰鬥日記》（臺北：中國飛虎研究會，2010年），頁310；國防部史編室藏，〈空軍大隊沿革史（四大隊）〉，《國軍檔案》，檔號：153.43/3010.2；空軍總部情報署編，《空軍沿革史初稿》，第2輯第1冊，頁375；空軍總部情報署編，《空軍沿革史初稿》，第3輯第1冊（臺北：同編者，1959年），頁374-376；臺灣省文獻委員會編，《二二八事件文獻續錄》（臺中：同編者，1995年），頁394-395；張炎憲總編，《大溪檔案》，二二八事件檔案彙編（17）（臺北：國史館，2008年），頁436。

98 白先勇、廖彥博合著，《止痛療傷：白崇禧將軍與二二八》，頁43。

地勤部隊亦不宜用臺籍員兵」，<sup>99</sup>則充分說明了中央政府鑒於事件發生後臺籍日本兵及學生兵受到「處委會」組織因而「起兵叛亂」並攻占機場等軍事基地之情形，故對臺籍軍事人才的利用，開始感到疑慮。從另一面講，事實上也是對已具中國空軍身份的臺籍軍士及航空技術人才，產生防備之心。

以臺中「空三廠」為例，當陸軍整編第21師開拔到臺中，中部地區進入到清鄉時期後，「民軍」隨之潰散或轉往山區以待時機。而原先「空三廠」與「民軍」所協議和平解決方案，則被中央視為與「民軍」妥協，不僅將扮演居中斡旋角色的空軍臺籍幹部以「叛亂罪」偵辦，連廠長雲鐸也因此受到牽連，而於1948年被解除職務，不久即被迫投共。而飛行員出身的陳金水雖在事件後獲記大功，但不久後即調離原職，轉任防空司令部及民防相關單位，迄至退休，一生都未再開過飛機。<sup>100</sup>

白崇禧的「不宜用臺籍員兵」政策，事實上對於戰後臺灣航空人才的影響可謂不小。根據1945年12月《中央日報》的報導，原本中央政府尚期待這些數以萬計的臺籍日軍航空技術人才，能對戰後空軍發展有所貢獻，<sup>101</sup>故接收之初還曾留用一部分臺籍工員進行器械保管，1946年後「空三廠」尚陸續招聘臺籍技術軍士，<sup>102</sup>而該年4月臺灣省警備總部還舉辦首次「軍事及技術人才登記備用」計畫，凡在受過日本軍事學校或相關單位訓練之人

99 中研院近史所編，《二二八事件資料選輯》，（二），頁80；張炎憲總編，《大溪檔案》，二二八事件檔案彙編（17），頁224。

100 中研院近史所編，《二二八事件資料選輯》，（一），頁238；臺灣省文獻委員會編，《二二八事件文獻輯錄》，頁395-397、623；臺灣省文獻委員會編，《二二八事件文獻補錄》，頁251；〈雲鐸：二戰中為駝峰航線保駕護航〉，《發現週刊》，2013年12月26日，A31版；康應芸，〈換個角度看228：66歲的228親歷者〉，《兵器戰術圖解》，第33期（2007年），頁125；國防部史編室藏，〈空軍防空砲兵司令部沿革史〉，《國軍檔案》，檔號：153.43/3010.14；劉永尙、黎邦亮編，《驀然回首感恩深：羅中揚將軍回憶》，頁248。

101 〈製造飛機人才 臺省約有數萬 將有助於空軍建設〉，《中央日報》，1945年12月13日，版3。

102 《軍事接收總報告書》，頁254、261；〈中空軍第三飛機製造廠座談〉，《民報》，1946年8月15日，版2；賴樹明，《臺灣棒球會紀念》（臺北：知道出版，1991年），頁47-48；〈空三廠臺籍技術軍士曾金海先生訪問記錄〉，2014年1月10日於臺中市西屯區曾宅，筆者訪談，未刊稿。

士均可申請登記備用，<sup>103</sup>1947年1月「臺灣省軍事設施會議」尚決議應善加利用日治時期培養之技術人員，<sup>104</sup>但不久之後遭逢二二八事件爆發，受到其後國防部「不宜用臺籍員兵」政策的影響，相關招聘計畫乃告暫緩，加上1949年後中國大陸政權易手，導致原有市場需求消失，致使日治時期所培養的數以萬計航空技術人才，僅只有不到千人左右留在空軍，<sup>105</sup>其餘則流向民間或公營單位，部份則成為戰後初期民間製造業的中堅，以及往後經濟發展的一股伏流。<sup>106</sup>

其次，白崇禧第三點聲明事實上也影響了後續機場的撤廢及其用地放租之速度。根據何鳳嬌女士的研究，空軍因為接收初期人員缺乏，接收機場又散在臺灣各地，所以機場接管工作最為敷衍，大多僅只是清冊上數字之接收而已。也因為無法做到有效強制的管理，不少無田可耕的民眾就趁機恢復耕種。有鑒於此，行政長官公署則認為接收機場用地占地甚廣，若進行完整的調查與整理，除可解決戰後以來持續發生的糧荒和失業問題，同時也可進一步提高農業生產，對於當時社會經濟的復甦可謂息息相關。但事實上，空軍與行政長官公署卻因相互權責等諸多問題，而未有明確進度。直到1946年5月，國防部鑒於戰爭結束後，機場已不再像戰時那樣迫切需要，故於該年頒布全機場之存廢原則，臺灣也依此開始進行機場存廢工作，其間雖因中央遲未核示而造成工作暫停，但1947年1月9日經「臺灣省

103 另外，根據日本陸軍少年飛行兵出身的劉樹發先生之回憶（少飛15期），該次由警總所主辦的「登記備用」計畫僅只辦一次即停辦，只有他一位是飛行駕駛，起初分發到農復會駕駛留用日機「99高練」噴灑農藥，不久之後就分發到鐵路局機務處，而與他同期進入鐵路局且為飛行駕駛出身的尚有機務處的林榮柄（少飛11期）。〈技術人員登記備用〉，《民報》，1946年4月10日，版1；臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路管理局職員通訊錄》（臺北：同編者，1974年），頁47；〈日本陸軍少年飛行兵劉樹發先生訪問記錄〉，2014年8月22日於臺北市大安區劉宅，筆者訪談，未刊稿。

104 「臺灣省軍事設施會議經過紀要乙冊」，〈臺灣省軍事設施會議案〉，《國防部史政編譯局檔案》，臺北：國家發展委員會檔案管理局藏，檔號：B5018230601/0036/003.8/4010.2/2/001。

105 國防部史編室藏，「空軍第三飛機製造廠沿革簡史（40年度）」，〈空軍飛機製造廠沿革史〉，《國軍檔案》，檔號：153.41/3010.12；〈空三廠臺籍技術軍士巫乾龍先生訪問記錄〉，2014年9月24日於臺中市北區曾宅，筆者訪談，未刊稿。

106 〈機械耆老重回時光隧道：憶臺灣機械發展史〉，收錄於鄭祺耀、許淑玲總編，《機械工業60年史》（臺北：臺灣區機器工業同業公會，2005年），頁461-462、464；臺灣高座會編輯委員會，《難忘高座情》（臺北：同編者，1999年），頁135-137。

軍事設施會議」之協調決議後不久，首次撤廢工作即告展開，總計預定撤廢25處機場。<sup>107</sup>

但撤廢工作展開不久，旋即發生二二八事件，加上事件發生以來機場屢為「民軍」攻擊之主要目標，致使事件後來臺進行宣撫工作的國防部長白崇禧才會認為臺灣機場過多，為防事件重蹈覆轍，建議減為10個以內。其後，白崇禧更於1947年4月14日於上呈蔣介石的「對今後臺政進意見」中建議「目前全臺共有飛機場54處，不必保留之飛機場25處，亦可同時收租，俾增加生產，以裕民生」，經蔣介石閱覽後批示交由「國防部航軍總部照辦」（按：應為「空軍總部」）。<sup>108</sup>於是，在白崇禧的建議下，不僅加速了原先撤廢的進度（預定1948年底結束），1948年8月又再進行第2次撤廢工作，並由空軍委託臺灣省地政處辦理放租相關事宜。其後，雖因國共戰局逆轉，國軍被迫轉移至臺灣整軍修建，致使空軍因國防與軍事因素決定再度收回已撤廢之機場。<sup>109</sup>但若由前述國防部的立場與權責來看，關於戰後空軍機場存廢問題，與其說是以往認為的民生經濟問題，毋寧說自始至終，都是國防與治安的問題。

#### 肆、結論

1945年8月15日，日本宣佈無條件投降，中國在毫無準備下獲得了所謂的「勝利」，<sup>110</sup>在缺乏飛機及船舶等交通工具的情況下，對於其後接收臺灣

107 何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，頁103-116；空軍總司令部，《空軍年鑑（37年度）》，頁299。

108 中研院近史所編，《二二八事件資料選輯》，（二），頁238-239。

109 空軍總司令部，《空軍年鑑（38年度）》（臺北：同編者，1950年），頁329-330；何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，頁114-115、125；何鳳嬌編，《光復初期土地之接受與處理》，（一），臺灣土地資料彙編第1輯（臺北：國史館，1993年），頁223-224。

110 時任高雄要塞司令的彭孟緝即曾云：「當勝利突然來臨時，還沒有時間整頓補充，就負起了來臺受降的任務」。見氏著，〈臺灣省「二二八事件」回憶錄〉，收錄於中研院近史所編，《二二八事件資料選輯》，（一），頁47。

的工作，客觀上仍必須依賴美國的協助及合作才能夠進行。也因為如此，戰後初期美方才會先於中國接收單位來臺，並進行一系列的情蒐及調查工作。其中，特別是航空相關設施的接收，則因美方急需營救在臺各地的戰俘，以及進行後續情資的蒐集，因此曾與中方協議由美方先行接收日本在臺航空相關設施，其表面上是便於美方運送戰俘及進行後續空中搜索的行動，但實際上卻是為美國將來可能的佔領行動，進行相關的前置準備工作。不論如何，透過雙方檔案的陳述，至少可以瞭解戰後初期中國並非唯一接收臺灣的單位，而是由聯合國（盟軍）委託中美兩國合作佔領臺灣或進行代管。因此，對中國方面而言，至少在該年9月至10月期間，是與作為主要佔領國的美國共同佔領臺灣，而由美方代為接收日本航空部隊及附屬設施，其實是雙方均可接受的共識。由此，或許可以重新詮釋長期以來對於「臺灣光復」的思考框架。

其次，在戰爭結束前夕，事實上以陳儀為首的「臺調會」已先行對臺灣接收等諸項原則進行規劃，其中也包含了臺灣民航設施之接收。不過，這樣的規劃即因「軍統」與空軍方面之建議，在考量治安及美方因素的情況下，致使臺灣軍民航空原則上全數改為空軍統一接收並「統制為軍用」。因此，透過派系鬥爭的角度，或是從當時臺灣實際的情況解讀，「軍統」與陳儀當局的雙方人馬事實上早在9月份就已經開始針對空軍在臺接收問題，展開角力競爭。是故，才會造成自1945至1950年間，短短5年，松山機場使用權的更迭就高達7次（詳見附錄）。

特別是1947年二二八事件發生後，因為先前空軍與陳儀當局因接收問題而產生派系鬥爭，進而造成兩個歷史事件產生相互連動之關係，而其連動關係所產生之「現象」，包含事件發生期間「民軍」攻占機場及廠庫的情況，以及空軍臺籍軍士官在事件中扮演居中斡旋的角色，都使得事件後中央政府及國防部當局對臺籍軍事人才產生疑慮，加上1949年後中國大陸政權易手，導致原有市場需求消失，致使日治時期所培養的數以萬計航空技術人才，僅只有不到千人左右獲空軍留用，其餘則流向民間或公營單

位，部份則成為戰後初期民間製造業的中堅，以及往後經濟發展的一股伏流。<sup>111</sup>而以往認為機場撤廢主要是基於解決民生問題而產生，但透過派系鬥爭與二二八事件的脈絡進行深入理解，事實上說明了在戰後初期國防與地方治安的優先考量下，軍方仍主導了後續機場存廢的步調與形式。

最後，透過戰後初期中國空軍在臺接收的事例告訴我們，歷史上的空白及過往被忽略的人、事、物，或是看起來不相聯的事件，透過對現象的觀察、史料的挖掘與整理，尋找隱身在歷史背後的因果及相互之間的連動性，或許正是協助我們更深入理解歷史關鍵，尋找歷史意義的合適切入點。

---

111 關於這些臺籍航空技術人才的描述，限於本文篇幅，僅能略為提及二二八事件與其之關聯與影響，至於這些人物往後的境遇與發展，以及其在1950至1960年代臺灣經濟發展期間所扮演之角色，就待筆者後續另闢專文討論。

戰後初期中國空軍在臺灣的接收與派系鬥爭（1945-1947）

附錄：松山機場（臺北航空站）大事年表（1945-1950）

時 間	重 要 記 事
1945年3月	臺灣調查委員會訂定「臺灣接管計畫綱要」，規定交通行政機關接管航空在內之相關交通單位（民航）；空軍負責接收飛機廠及相關軍事設施（軍航）。◎
1945年8月15日	日本投降，二戰結束。
1945年9月14日	首批中國空軍接收先遣部隊抵臺。
1945年10月5日	臺灣省警備總司令部公告「臺灣省佔領計畫」，僅載空軍應接收日軍飛機、場站及存品，未明載應接收民航機場。
1945年10月10日	綠十字飛行終止。
1945年11月1日	空軍23區司令部成立，開始接收松山機場及鄰近民有土地。◎
1945年12月17日	空軍23區司令林文奎中校（軍統）拜訪駐臺美軍，表明行政長官陳儀與空軍方面正爭取松山機場主導權，為的是遂行其走私計畫。
1945年12月31日	空軍完成接收工作（松山機場及南機場未完成接收）。
1946年2月5日	日軍南方航空輸送隊自菲律賓抵臺處理民航移交事宜。
1946年2月17日	駐臺日軍電請行政長官公署接收松山機場。◎
1946年2月23日	臺灣地區軍事接收結束會議，再次規定空軍接收臺灣所有航空隊及民有機場、附屬設備之權限。◎
1946年3月8日	空軍電告日方松山機場應移交空軍，並立即移交引渡目錄及相關資料。
1946年3月14日	日方移交南機場財產清冊。
1946年9月	空軍完成接收松山機場。
1946年10月25日	蔣介石夫婦搭機抵達松山機場，參加「光復」週年紀念。
1946年12月31日	行政長官公署電告空軍移撥松山機場以利民航發展；空軍同意借交民航使用，但機場性質仍屬軍用。◎
1947年1月16日	空軍與行政長官公署達成協議劃分松山機場，並公告為軍民兩用機場；行政長官公署委派交通處長任顯群接收松山機場。
1947年2月1日	空軍22區司令部改組為「空軍臺灣地區司令部」。
1947年2月6日	臺灣省警備總司令部召開「臺灣省軍事設施會議」。
1947年2月9日	松山機場部份區域正式劃歸民用。
1947年2月28日	二二八事件爆發。

1947年3月5-8日	中央通訊社密電，臺北「民軍」計畫攻擊松山機場，搶奪飛機至嘉義援助民軍圍攻機場。
1947年3月	二二八事件後，國防部長白崇禧發布密電，建議「飛機場減少至十個以內，以免分散兵力，而蹈此覆轍；地勤部隊亦不宜用臺籍員兵」。自此，為安全考量，松山機場收歸空軍管轄。◎
1948年11月	空軍總部轉奉國防部核准撤銷軍民合用，但准民航機起降並由臺灣空軍指揮部監督，而省府則保留原有民航設備之主權。
1949年10月	空軍總司令周至柔以勘亂時期機場安全為由，主張收回民航機場及設備並由空軍管理。
1949年12月	民航局遷臺，陸續接管民航部份之跑道及設備，並開始將跑道延長至1,610公尺。
1950年3月	松山機場被定為國際機場，同時租用原臺灣省交通處所屬候機室（後臺北貨運處理站），成立臺北航空站。◎

資料來源：「電復為本府松山機場候機室移交空軍乙案請查照」，〈松山機場移接案〉，《省級機關檔案》，南投：國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0042970007911007；「准電囑移交本府松山機場候機室乙案電復查照由」，〈松山機場移接案〉，《省級機關檔案》，南投：國史館臺灣文獻館藏，典藏號：0042970007911008；蕭灌恩，〈臺灣之民用航空事業〉，《臺灣銀行季刊》，第20卷第3期（1969年9月），頁127（1948年以前之記事均由本研究所用資料製成）。

說明：「◎」表松山機場使用權之更迭。

## 參考書目

### 一、中文檔案

《一般檔案》（臺北：中國國民黨黨史館典藏）

一般552.3/49，「臺省第一位空軍軍官退役上校陳金水的愛國奮鬥史」

《省級資料檔案》（南投：國史館臺灣文獻館典藏）

0000039405，〈松山機場移接案〉

《戴笠史料》（臺北：國史館典藏）

144000000030A，〈戴公遺墨——電訊類（第1卷）〉

《國有財產局檔案》（臺北：國史館典藏）

045000017150A，〈林文奎侵佔石黑平八郎財產案〉

《國軍檔案》（臺北：國防部史政編譯室典藏）

153.43/3010.2，〈空軍大隊沿革史（四大隊）〉

153.41/3010.12，〈空軍飛機製造廠沿革史〉，

153.43/3010.14，〈空軍防空砲兵司令部沿革史〉

《國防部史政編譯局檔案》（臺北：國家發展委員會檔案管理局藏）

B5018230601/0034/002.6/4010.2，〈臺灣光復案專輯〉。

B5018230601/0034/003.7/4010，〈臺灣警備總部中美參謀會報紀錄〉。

B5018230601/0034/282/4010，〈臺灣區日人房地產接收處理案〉。

B5018230601/0034/542.3/3010，〈空軍接收地區劃分及接收業務報告〉。

B5018230601/0034/545/4010，〈臺灣區日俘（僑）處理案〉。

B5018230601/0034/701.1/4010.3，〈臺灣區日本航空隊資產接收處理案〉。

B5018230601/0035/545/4010，〈臺灣區日俘（僑）處理案〉。

B5018230601/0036/003.8/4010.2，〈臺灣省軍事設施會議案〉。

B5018230601/0036/563.3/4010，〈臺灣二二八事變經過及處理案〉。

《臺灣省文獻會檔案》（臺北：國家發展委員會檔案管理局藏）

A375000100E/0036/266/13，〈交通處處處理敵產〉。

## 二、中文史料、史料匯編

〈蔣中正日記〉，民國34年4月11日（本刊審查老師提供）。

〈空軍司令林文奎先生文書〉（林中斌教授提供）。

中國第二歷史檔案館編，《臺灣「二二八事件」檔案史料》。北京：檔案出版社，1991年。

中研院近史所編，《二二八事件資料選輯》，（一）。臺北：同編者，1992年。

中研院近史所編，《二二八事件資料選輯》，（二）。臺北：同編者，1992年。

林德龍輯註，《二二八官方機密史料》。臺北：自立晚報，1992年。

何鳳嬌編，《臺灣土地資料彙編第一輯：光復初期土地之接受與處理（一）》。臺北：國史館，1993年。

張炎憲總編，《大溪檔案》，二二八事件檔案彙編（17）。臺北：國史館，2008年。

雲鐸，〈雲鐸回憶錄〉，2007年，未出版（雲小困小姐提供）。

臺灣省文獻委員會編，《二二八事件文獻輯錄》。臺中：同編者，1991年。

臺灣省文獻委員會編，《二二八事件文獻補錄》。臺中：同編者，1994年。

臺灣省文獻委員會編，《二二八事件文獻續錄》。臺中：同編者，1995年。

薛月順編，《臺灣省政府檔案史料彙編：臺灣省行政長官公署時期》，

（二）。臺北：國史館，1998年。

薛化元編，《臺灣地位關係文書》。臺北：日創社，2007年。

Nancy Hsu Fleming著、蔡丁貴譯，《豬去狗來：二二八前夕美國情報檔案》。臺北：前衛，2009年。

### 三、中文專書

王開節，《我國民用航空事業發展簡史》。臺北：中國交通建設學會，1955年。

白先勇、廖彥博合著，《止痛療傷：白崇禧將軍與二二八》。臺北：時報，2014年。

任治平，《這一生：我的父親任顯群》。臺北：寶瓶文化，2011年。

呂芳上主編，《蔣中正日記與民國史研究》，（下）。臺北：國史館，2011年。

服部卓四郎，《大東亞戰爭全史》，（2）。臺北：軍事譯粹社，1978年。

林中斌，《劍與花的歲月：林中斌的凡塵隨筆》。臺北：商訊文化，2009年。

周至柔，《至柔鴻爪（1）》。臺北：自印，出版年不詳。

空軍總司令部，《空軍年鑑（35年度）》。南京：同編者，1946年。

空軍總司令部，《空軍年鑑（36年度）》。南京：同編者，1947年。

空軍總司令部，《空軍年鑑（37年度）》。臺北：同編者，1949年。

空軍總司令部，《空軍年鑑（38年度）》。臺北：同編者，1950年。

空軍總部情報署編，《空軍沿革史初稿》，第2輯第1冊。臺北：同編者，1957年。

空軍總部情報署編，《空軍沿革史初稿》，第3輯第1冊。臺北：同編者，1959年。

徐華江、翟永華，《天馬蹄痕：我的戰鬥日記》。臺北：中國飛虎研究會，2010年。

秦孝儀總編纂，《總統蔣公大事長編初稿》，卷六下。臺北：財團法人中

- 正文教基金會，1978年。
- 國防部史編局，《俞大維先生年譜資料初編（一）》。臺北：同編者，1996年。
- 陳翠蓮，《二二八事件與青年學生》。臺北：檔案管理局，2005年。
- 陳翠蓮，《派系鬥爭與權謀政治：二二八悲劇的另一面相》。臺北：時報出版，1995年。
- 雲程，《佔領與流亡：臺灣主權地位之兩面性》。臺北：憬藝企業，2005年。
- 黃玉齋主編，《臺灣年鑑》，（2）。臺北：海峽學術，2001年。
- 黃金島，《二二八戰士黃金島的一生》。臺北：前衛，2004年。
- 黃華昌，《叛逆的天空：黃華昌回憶錄》。臺北：前衛，2004年。
- 新竹市政府編，《新竹市志人物志》。新竹：同編者，1997年。
- 臺北市政府，《臺北市志人物志》。臺北：同編者，2014年。
- 臺灣省接收委員會日產處理委員會，《臺灣省接收委員會日產處理委員會結束總報告》。臺北：同編者，1947年。
- 臺灣省警備總部司令部編，《日軍佔領臺灣期間之軍事設施史實》。臺北：同編者，1948年。
- 臺灣省警備總司令部，《臺灣省警備總司令部週年工作概況報告書》。臺北：同編者，1946年。
- 臺灣省警備總司令部編，《臺灣警備總司令部軍事接收總報告書》。臺北：同編者，1946年。
- 臺灣高座會編輯委員會編，《難忘高座情》。臺北：同編者，1999年。
- 臺灣警備總司令部辦公室編，《臺灣警備總司令部沿革史》。（一）。臺北：同編者，1963年。
- 臺灣鐵路管理局，《臺灣鐵路管理局職員通訊錄》。臺北：同編者，1974年。
- 劉永尚、黎邦亮編，《驀然回首感恩深：羅中揚將軍回憶》。臺北：中華

民國航空史研究會，2006年。

鄭梓，《戰後臺灣的接收與重建》。臺北：新化圖書，1994年。

鄭祺耀、許淑玲總編，《機械工業六十年史》。臺北：臺灣區機器工業同業公會，2005年。

賴樹明，《臺灣棒球曾紀恩》。臺北：知道出版，1991年。

賴澤涵主編，《臺灣光復初期歷史》。臺北：中研院中山人文社科所，1997年。

戴國輝、葉云云，《愛憎二·二八》。臺北：遠流，1992年。

薛月順編，《陳誠先生回憶錄：建設臺灣》。臺北：國史館，2005年。

鍾逸人，《此心不沉：陳篡地與二戰末期臺灣人醫生》。臺北：玉山社，2014年。

鍾逸人，《辛酸六十年》，（上）。臺北：前衛，1993年。

Albert C. Wedemeyer著、程之行等譯，《魏德邁報告》。高雄：華南，1959年。

George H. Kerr著、陳榮成譯，《被出賣的臺灣》。臺北：前衛，1991年。

#### 四、中文期刊論文

何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的接收〉，《國史館學術集刊》，第17期（2008年9月）。

何鳳嬌，〈戰後初期臺灣軍事用地的處理〉，《國史館館刊》，第19期（2009年）。

林文奎，〈臺灣見聞錄：林文奎的二二八見聞錄〉，《臺灣史料研究》，第18號（2002年）。

洪致文，〈二戰時期日本海陸軍在臺灣之飛行場〉，《臺灣學研究》，第12期（2011年）。

陳儀深，〈臺灣主體、中國屬島、或其他？—論葛超智《被出賣的臺灣》所揭露的美國對臺政策〉，《中央研究院近代史研究所集刊》，第83期（2014年）。

曾令毅，〈「航空南進」與太平洋戰爭：淡水水上機場的設立與發展〉，  
《臺灣文獻》，第63卷第2期（2012年）。

曾令毅，〈殖民地臺灣在日本帝國航空圈的位置與意義：以民航發展為例〉，  
《臺灣文獻》，第63卷第3期（2012年）。

曾令毅，〈二次大戰前日軍在臺航空兵力發展之初探（1927-1945）〉，  
《臺灣國際研究季刊》，第8卷第2期（2012年）。

蕭灌恩，〈臺灣之民用航空事業〉，《臺灣銀行季刊》，第20卷第3期  
（1969年）。

#### 五、中文期刊、報紙

《中央日報》

《民報》

《兵器戰術圖解》。

《發現週刊》

《傳記文學》

《新華澳報》網站：<http://www.waou.com.mo/see/2005/09/20050916d.htm>  
（2015年4月1日點閱）。

《經濟日報》

#### 六、口訪記錄

許雪姬訪問、曾金蘭記錄，《藍敏先生訪問記錄》。臺北：中研院近史  
所，1995年。

筆者訪談，〈空三廠臺籍技術軍士曾金海先生訪問記錄〉（2014年1月10  
日，臺中市西屯區曾宅）。未刊稿。

筆者訪談，〈日本陸軍少年飛行兵劉樹發先生訪問記錄〉（2014年8月22  
日，臺北市大安區劉宅）。未刊稿。

筆者訪談，〈空三廠臺籍技術軍士巫乾龍先生訪問記錄〉（2014年9月24  
日，臺中市北區曾宅）。未刊稿。

#### 七、日文專書、史料彙編

元第8飛行師団第156嘉義飛行場大隊，《北回歸線標の追憶：昭和の戦争責任論》。福島：同編者，1993年。

台湾会，《あゝ台湾軍》。福島：同編者，1983年。

谷元二，《大衆人事録》。東京：帝國秘密探偵社，1940年。

屏東会編，《可児隊回想録（戦史）》。東京：同編者，1986年。

浜井和史編，《復員関係史料集成》，（5）。東京：ゆまに書房，2009年。

森田俊介，《内臺五十年》。東京：伸共社，1979年。

鈴木正一，《蒼穹萬里：陸軍飛行戦隊史》。東京：陸軍飛行戦隊史刊行委員会，1976年。

秦郁彦，《八月十五日空：日本空軍の最後》。東京：文藝春秋，1978年。

臺灣新民報社，《臺灣人士鑑》。臺北：同編者，1934年。

蘇瑤崇編，《臺灣終戰事務處理資料集》。臺北：臺灣古籍，2007年。

#### 八、日文期刊論文

一般財団法人日本航空協会「Web版《航空と文化》」網站：<http://www.aero.or.jp/web-koku-to-bunka/wkb-top.htm>（2015年2月28日點閱）；

大石恵，〈中華民國交通部編『台湾交通事業設備及人力統計報告』にみる航空事業〉，《産業研究》，第48卷第1期（群馬：2012年10月）。

#### 《榕樹文化》

#### 九、英文專書、史料彙編

蘇瑤崇編，《聯合國善後救濟總署在臺活動資料集》*Collected Document of the United Nations Relief and Rehabilitation Administration in Taiwan*。臺北：臺北二二八紀念館，2006年。

AGAS, “Air Ground Aid Section Participation in the China Theater Recovered Personnel Program,” Nov 30, 1945, RG 319, box 27, National Archives

and Records Administration (NARA).

George H. Kerr, *Formosa Betrayed*, (Boston: Houghton Mifflin, 1965).

Leonard F. Clark. Maj. AC mail to Lt. Col. W. K. Lin, 4 Oct. 1945. (Record of Col. W. K. Lin. AC).

Maochun Yu, *OSS in China: Prelude to Cold War* (New Haven: Yale University Press, 1996).

Robert L. Jarman ed., *Taiwan Political and Economic Reports, 1861-1960, Vol.8* (Archive Editions Limited, 1997).

The Processes of the Military Takeover of Taiwan by the Chinese  
Air Force in the Early Post-World War II Era and Factional Struggle,  
(1945-1947)

Lin-yi Tseng\*

Abstract

This paper studies the process of the takeover of Taiwan conducted by the Chinese Air Force after the conclusion of WWII and its consequences. The paper reviews a matrix of Chinese, Japanese and U.S. archival data regarding the negotiations and the processes of the surrender of Japanese forces to Allied parties before the arrival of the Chinese Air Force, and identify the underlying difficulties and problems that resulted from the chaos created by multi-party agencies overseeing the surrender and reestablishment of order in Taiwan. The Chinese Nationalist and U.S. governments were deputized by the United Nations to jointly occupy Taiwan or to serve as its trustees. The U.S. are charged with the responsibility to take over the Japanese Air Force and its facilities. The entire process that took place during the postwar occupation period hardly resembles the glorious and streamlined Retrocession of Taiwan to China that the Nationalist government had claimed to be.

In addition, archival data suggests that the takeover of the Sung San Airport by the Chinese Air Force was not a streamlined process. The Bureau of Investigation and Statistics of the Military Council and the Taiwan Provincial Administrative Executive Office sparred for control and influence. With the outbreak of the military revolt after the 228 Incident, the Sung San Airport was one of the primary objectives of the armed rebels. The Air Force personnel

---

\* Adjunct Lecturer of Department History, Tamkang University.

Candidate Ph.D. of Department of History, Nation Taiwan Normal University.

controlling the airport showed considerable restraint in the defense and suppression of rebel advances, which led to a détente of the conflict. However, their restraint led Nationalist authorities to question their intentions and loyalties, eventually forming a principle to avoid deploying Taiwanese conscripts. The 228 Incident is therefore directly related to the large-scale abandonment of local airfields, and effectively led to the disbarment of thousands in the Taiwanese labor force that were in the aviation industry during the Japanese Occupation Period.

Keywords: Sino-American occupation of Formosa, Air force, Military Takeover, The 228 Incident, Taiwanese Military Technicians.