

# 和平與戰爭：基隆台灣造船廠與反攻大陸

姚開陽\*

## 論文摘要

本論文試圖梳理和平島造船(台灣造船公司)與反攻大陸戰爭(國光計劃)之間的關係，並為後造船時代的和平島提出獻策。和平島從歷史以來一直以造船見長，雖然名為「和平」，卻始終與「戰爭」脫不了關係。反攻大陸是和平島歷史以來所面對最大的一場戰爭，雖然最終沒有實行，但其重要性足以成為專門的一頁篇章。在和平島造船業逐漸衰退之時，如何在轉型時留下歷史紀錄，並成為未來文化旅遊的主題，是本文意圖達成的貢獻。

關鍵字：造船、和平島、反攻大陸

## 一、前言

基隆和平島從原住民巴賽族時代就有造船的傳統。到了日治時期更建立了現代化的造船廠，積極參與太平洋戰爭，二次大戰後為國民政府接收成為公營事業單位的台灣國際造船股份有限公司(以下簡稱台船公司)。

造船業與軍工產業一向關係密切，無論是軍艦或商船的修理製造，尤其當大規模軍事行動籌劃時，造船業必定被納入動員序列。60年代初期由於中俄共交惡加上大陸內部權力鬥爭轉劇，毛澤東退居二線，文化大革命即將開始，蔣介石感覺反攻大陸的時機來臨，以「國光計劃」名義準備反攻大陸。

這場戰役屬於跨海登陸作戰，成敗關鍵在於一次能載運多少部隊跨越台灣海峽，當時台灣無論海軍或商船可動員的運量都不夠，因此大家就把眼光轉向台船公司希望能夠建造運輸登陸艦，蔣介石還特地到基隆廠區參觀，結論是台船無此技術能量，只好轉而尋求日本的造船廠，但日本報價太高，最後只好自力更生，才有興建大批小型登陸艇的「中興計劃」、「大業計劃」與翻修老舊登陸艦的「新中計劃」、「中新計劃」、「新美計劃」等。「國光計劃」雖然在1965年後終止，但這些變通計劃下的產品有些到今天都還在使用。

由於台船公司高雄總廠的條件比基隆優越，和平島的造船業已經逐漸衰退，未來勢必轉型，可能成為國際旅遊島的型態。我們希望「造船與戰爭」能成為未來和平島觀光旅遊的主題，也希望本論文對這個主題的發展有所幫助。

---

\* 國立台灣海洋大學海洋文化研究所研究生。

## 二、台灣造船的歷史背景

### (一) 日治創立時期

1918 年日本政府政策命令原來以修造開礦機械為主的「木村鐵工所」(1916 年由日人木村久太郎設立)在基隆大正町(今牛稠港)建造船塢，1923 年投資 150 萬日幣改組為「基隆船渠株式會社」。1937 年 6 月為配合南進政策，由三菱重工、台灣銀行、台灣電力、日本郵船、大阪商船以及顏欽賢家族等共同投資日幣 300 萬元在社寮町(今和平島西端)成立「台灣船渠株式會社」，並將原在牛稠港的「基隆船渠株式會社」收購。「台灣船渠株式會社」在社寮町建造了兩座船塢，一號塢容量 25,000 噸於 1937 年完工，二號塢容量 15,000 噸於 1942 年完工，號稱「日本帝國最南方的船塢<sup>1</sup>」。

當年「台灣船渠株式會社」在社寮町的船渠與廠房用地都是向基隆港務局租借的，到今天還是如此<sup>2</sup>。而其興建船塢的位置正好就在從前西班牙人佔領雞籠時期興建的「聖薩爾瓦多城」上方<sup>3</sup>。

由於戰爭原因，1943 年 10 月社寮町工廠撥交海軍管理，基隆町工廠撥交陸海軍共同管理<sup>4</sup>。雖然台灣船渠被納入戰時體制，不過在戰爭期間基隆造船的能量並沒有被充分利用，因為基隆不具備完整的產業鏈，而當時台灣附近海域美國潛艇猖狂，造船材料運來台灣風險太高，所以都集中在日本本土建造以避免危險，此地僅以修船為主。由於是軍用，戰爭結束時許多資料被銷毀，因此後世無法瞭解台灣船渠在戰時的技術能量<sup>5</sup>。

台船在戰爭結束國府接收時共有三個船塢，總容量 47,000 噸，分別為：25,000 噸(東亞排名第九)、15,000 噸(東亞排名第十八)與 3,000 噸(即牛稠港)，是全中國總容量的三分之一<sup>6</sup>，可見基隆在整個中國造船工業的分量。

### (二) 戰後接收時期

「台灣船渠株式會社」由於是重要的軍工產業，在二次大戰受到盟軍空襲轟炸，廠房損失八成、機器約三成，船塢則較無損害。戰後由「台灣行政長官公署」

---

<sup>1</sup>陳政宏，《造船風雲 88 年-從台船到中船的故事》台北：行政院文化建設委員會，2005，頁 26-27。

<sup>2</sup>陳政宏，《造船風雲 88 年-從台船到中船的故事 1916-2004》，頁 28。

<sup>3</sup> [西班牙]鮑曉鷗(Jose Eugenio Borao)著，Nakao Eki 譯，《西班牙人的台灣體驗 1626-1642：一項文藝復興時代的志業及其巴洛克結局》〈台北：南天書局，2008〉，頁 229。

<sup>4</sup>洪紹洋，《近代台灣造船業的技術轉移與學習》〈台北：遠流出版公司，2011〉頁 61。

<sup>5</sup>陳政宏，《造船風雲 88 年-從台船到中船的故事 1916-2004》，頁 30。

<sup>6</sup>康綠島，《李國鼎口述歷史-話說台灣經驗》〈台北：卓越文化出版社，1993〉，頁 63。

與經濟部「台灣區特派員辦公室」共組的「機器業接管委員會」接收，合併高雄的眾多船渠成立「台灣機械造船公司」。1948年基隆的「台灣造船公司」與在高雄的「台灣機械公司」分別獨立。

在戰後一段時間台灣造船的業務主要為修復船廠與打撈沉船，當時中央規劃在戰後成立「中央造船公司」，但因1949年撤守台灣，此議打消，所有資源集中「台灣造船公司」。

1948年7月海軍自上海(江南造船)與青島兩地的造船所員工相繼撤遷來台，要求台船撥交大型船塢一座以為安置，因海軍無大型船隻，於是由台船協理李國鼎與海軍達成協議，將牛稠港的第三號塢(3,000噸)撥借給海軍，議定於反攻大陸，上海、青島船塢收復時歸還<sup>7</sup>。這就是後來海軍第三造船廠與基地的由來。

### (三) 殷台公司時期

殷台公司是台船與美國殷格斯(Ingalls)成立的合資公司，殷格斯方面佔股54%、中國國際基金會佔股36%、10%保留給台灣的航運界。自1957年起以月租一萬美元的代價承租台船基隆廠設備開始建造兩艘36,000噸級的油輪。<sup>8</sup>

1959年3月6日第一艘「信仰號」下水，1960年5月21日第二艘「自由號」下水，兩艘的船東皆為通用油輪公司。另外完成招商局的「海惠號」、「海通號」以及其他小型快速貨輪16艘，總噸位103,000餘噸，殷台公司在1962年9月1日宣告結束。

台船能與美國知名造船公司合作本是好事一件，但從籌備開始就風波不斷，甚至被稱為詐騙案而引起監察委員陶百川的調查，喧騰一時，最後終於結束。殷台公司案錯綜複雜，因與本論文方向無關所以略過不提。

殷台公司是台船歷史黑暗的一頁，不過殷台公司卻與和平島的興衰榮枯發生了關係。因為美方佔多數股，所以殷台脫離原有國營體制，員工薪資與福利大幅提高，也帶動了和平島地區的繁榮，但是好景不常，不過五年時間殷台公司結束，台船接手，所有待遇回歸國營企業標準，造成大量離職，和平島也大受影響。

### (四) 台船自營時期

殷台公司結束後收回自營，改與日本石川島播磨重工株式會社合作，建造工法也改用日本模式並採造船、修船、造機三元並進策略(殷台時期拒絕修船與造機業務)。除了日方協助引進的28,100噸散裝貨輪的訂單，海軍的「新中計畫」

<sup>7</sup>康綠島，《李國鼎口述歷史-話說台灣經驗》，頁64-65。

<sup>8</sup>陳政宏，《造船風雲 88年-從台船到中船的故事 1916-2004》，頁56。

也適時獲得，同時領導階層也改變由海軍總部副參謀長王先登擔任總經理，海軍系統正式進入台船。<sup>9</sup>

為了迎接這些業務，台船投入美金 50 萬元以緊急擴建計畫之名完成新船台、新建鋼料儲存場、吊車台車與加工廠，組合場、電工電訊場等及新建拖船等附屬設施。同時恢復藝徒訓練班訓練基層技術工人。

台船的擴充造成和平島的空前繁榮，不但是當地最主要的雇主，也產生許多配套的周邊產業。可以說把和平島全都納入「反攻大陸」的旗下。

台船在 1964 到 1967 年的利潤都是倍數成長，1966 年又獲得三艘 10 萬噸級大型油輪的訂單(伏羲、有巢、神農)，終於走出股台公司的陰影。1970 年後台船參與中國造船公司高雄廠的規劃，這是「十大建設」的項目之一。1977 年台船與中船合併分別稱為基隆總廠與高雄總廠<sup>10</sup>，從此重心逐漸南移，基隆和平島廠區日趨沒落。

在 90 年代以前台灣很少有新造軍艦的訂單，90 年代以後大部份造艦訂單都落在高雄總廠。以下為基隆總廠歷來全部的造艦業績：<sup>11</sup>

下水時間	艦型	編號/艦名	排水量
1975.3.28	人員運輸艦(AP)	522/凌雲	4,262 噸(重載)
1978.7.22	人員運輸艦(AP)	523/萬安	4,262 噸(重載)
1982.4.6	人員運輸艦(AP)	524/雲峰	4,600 噸(重載)
1984.4.26	人員運輸艦(AP)	525/武岡	4,600 噸(重載)
1988.11.	人員運輸艦(AP)	526/新康	4,845 噸(重載)
1989.3.4	油彈補給艦(AOE)	530/武夷	17,000 噸(重載)

可以發現大多屬於商船型的運輸艦，並無戰鬥艦艇。

## (五) 小結

純就生意角度，大型造船廠是不喜歡接軍船業務的，雖然表面看起來單價超過商船甚多，但技術難度高、時程長、少量多樣、訂單又不持續，沒有量化效益可言，加上還要應付國會與政策反覆，風險甚高，除非政府任務指派，否則不如接貨櫃船成批建造的訂單來得有利潤。<sup>12</sup>

<sup>9</sup>洪紹洋，《近代台灣造船業的技術轉移與學習》，頁 153-154。

<sup>10</sup>陳政宏，《造船風雲 88 年-從台船到中船的故事 1916-2004》，頁 66-67，頁 69-71。

<sup>11</sup>傅應川等編，《中國戰史大辭典-兵器之部(下冊)》，〈國防部史政編譯局，1996〉，頁 983、924、984、864、962。

<sup>12</sup>根據台灣國際造船基隆總廠前任總廠長黃宏志先生告訴筆者。

造船是一門資本密集產業，回收期很長，市場波動又大，往往剛擴充產能市場就急速萎縮，不能算是很好的投資標的，但是造船又與國防戰略有關，必須配合政府政策，所以到後來都成為政府出資與主導的公營企業，既然是公營企業，就不免有效率不彰的問題，這是「台灣造船公司」一路走來顛頗的主要原因。但反過來說，若不是有政府的投資與融資，協助取得訂單，台船能否維持到今天都還是個問題。

就如同台灣的代工業，台灣造船業一向以來都以建造船殼為主，而且是較低端的船型譬如貨輪或油輪，對於較高端船型譬如軍用戰鬥艦艇、天然石油氣運送船、豪華郵輪等缺少能量，即使有也只是純粹組裝而已，而且配套產業不完整，若外部技術、零組件供應中斷，建造工作立刻停止。

這個問題即使在今日推動「國艦國造」都困難重重，何況在技術力與財力雙缺的 50、60 年代？以如此脆弱的產業基礎是不足以應付現代戰爭這種強度需求的，因為一但戰事爆發海運可能被封鎖，或因為交戰被國際禁運，或因為美國政策轉變而停止技術支持，船造不出來戰爭就會失敗，反攻大陸不成，連原來的統治基礎恐怕都將動搖。



上圖為日治時期的台船船塢。下圖與上圖同樣角度，顯示在二戰期間被美軍轟炸後的狀況。(圖片來源：陳政宏，《造船風雲 88 年-從台船到中船的故事 1916-2004》〈台北：行政院文化建設委員會，2005〉，頁 28-29。

原始檔案來源：經濟部資源委員會檔案，現存中央研究院近代史研究所檔案館。





殷台造船公司時代在基隆和平島的船塢正在建造招商局 12,500 噸級的「海行」輪，該輪在殷台公司結束時尚未能完工，由台灣造船接續完成。(圖片來源：《Taiwan Shipbuilding Corporation, 1963》)



殷台公司時代在基隆和平島建造的 36,000 噸級油輪「信仰號」(S.S. Faith)，當時被視為台灣建造的第一巨輪而受到矚目。(圖片來源：《Taiwan Shipbuilding Corporation, 1963》)

### 三、反攻大陸計劃

#### (一)背景情勢

國共內戰在 1949 年後基本呈現兩岸分治的局面，在台灣的蔣介石無時不刻不想反攻大陸，取回失去的政權<sup>13</sup>，中共也處心積慮要解放台灣，完成其統一中國的大業，然因韓戰與國際冷戰等因素讓美國勢力介入，在整個 50 年代雙方除了局部的衝突，都無法越雷池一步。

到了 60 年代，中共因發動多種運動造成大饑荒，政局不穩，中蘇之間出現矛盾，中印邊界也爆發衝突，這讓蔣介石似乎看到轉機，尤其 1964 年中共試爆核子彈成功，蔣介石更是焦急。本來在 1962 年就想發動反攻大陸行動，但因美國甘迺迪總統要求蔣介石必須遵守「中美協防條約」，未經協議不可片面採取軍事行動而取消。

1965 年越戰情勢升高，蔣介石曾向美國建議派國軍赴越作戰，自大陸的西南五省截斷北越的後方支援，趁勢進入廣東反攻大陸，仍因美國不同意而作罷，於是蔣介石決定不理會美國暗中進行「國光計劃」。在兩岸對立的 70 年期間，距離全面大戰最接近的一刻就屬此時。

#### (二)國光計劃

1961 年 4 月 1 日蔣介石下令在三峽成立「國光作業室」，由陸軍中將朱元琮擔任主任，秘密進行反攻大陸作戰計畫的兵棋推演，蔣介石將反攻大陸的決心

<sup>13</sup>蔣介石從 50 年代開始即有多個反攻大陸的計畫方案，本文以最後一次、規模最大的「國光計劃」為重點。

意志化為實兵推演的作戰計畫。「國光計畫」區分敵前登陸、敵前襲擊、敵後特戰、應援作戰及乘勢反攻等五大類計畫，各式作業計畫達 26 種之多。<sup>14</sup>

1965 年本來已經箭在弦上，6 月 17 日，蔣中正前往陸軍軍官學校召集軍方中層以上軍官開會，所有軍官都已預留遺囑。為求保密另以 D 日作為正式攻擊發起日期。到了 8 月 6 日，海軍執行「海嘯一號」任務載運情報人員登岸滲透的「劍門」與「章江」兩艦被擊沉，包括第二巡防艦隊司令胡嘉恆少將，兩艦共有軍官 22 員、士官兵 175 員陣亡，是國府海軍有史以來最大的損失。

1965 年一年之內連續發生三次海戰<sup>15</sup>，國府海軍損失慘重，這表示中共即使在文革動亂時期，海軍仍有相當的戰力。對於蔣介石來說制海權不能掌握渡海登陸作戰就沒有把握，行動因此暫時停止，這一擱置從此就再無機會。

### (三)美軍在台灣

蔣介石能否反攻大陸很重要的一個關鍵是美國的態度。美國與台灣在 1954 年 12 月 3 日簽訂了「中華民國與美利堅合眾國間共同防禦條約」(Mutual Defense Treaty between the United States of America and the Republic of China)，簡稱「協防條約」。根據此條約美國提供援助國軍裝備與訓練，加強國軍的戰力，並且直接派軍進駐台灣與海峽，防止中共渡海解放台灣，但另一方面也阻止蔣介石對大陸進行軍事冒險。

美國在台灣軍事相關單位可以分為以下三類：

1. 美軍顧問團：下設陸軍、海軍、空軍、聯勤四個顧問組，負責國軍的裝備提供訓練及與國府軍方的聯絡，甚至監控防止蔣介石對大陸的軍事冒進行動。
2. 美國海軍：由第七艦隊派出「台灣巡邏部隊」(Taiwan Patrol Force) 進入台灣海峽巡弋，也協助國府海軍的訓練與共同演習。第七艦隊的旗艦頻繁造訪基隆與高雄港口，並多次邀請蔣介石到美國軍艦包括航空母艦與潛艇參觀以示對蔣介石政府的支持。
3. 美國中央情報局：化名為「西方公司」的中央情報局駐台單位，他們利用閩浙島嶼上非正規的「反共救國軍」以土砲艇組建了海上突襲力量，經常派遣特務滲透大陸。「西方公司」後來改名「海軍輔助通訊中心」，實際仍是配合中情局進行特種任務。

蔣介石的「國光計畫」沒有美國的幫忙很難實現，但如果給美國人知道被反對，「國光計畫」就會夭折。根據當時參與「國光計畫」將領的口述歷史，美軍對國軍暗中在進行的動作是有起疑的：

---

<sup>14</sup>彭大年編，《塵封的作戰計畫：國光計畫-口述歷史》(台北市：國防部，2005 年)，頁 189。

<sup>15</sup>即 5 月 1 日之東引海戰、8 月 6 日之東山島海戰，及 11 月 13 日的烏坵海戰。

國軍進行國光計劃的作業與操演，必須避免被美方得知國軍作戰計畫的作業資訊。美軍顧問團也不斷的刺探或質疑國軍部隊的相關動態，例如質疑陸戰隊與空降團未按年度訓練、美軍顧問團人員硬闖三峽陽明營區查看、點閱兩棲登陸作戰裝備與載具等等。<sup>16</sup>

不過無論蔣介石或美國對於是否軍事反攻大陸的態度並非如表面鐵板一塊而是根據對自己有利的角度隨時調整策略。譬如蔣介石在 1961 年 4 月 1 日成立「國光作業室」後，又指示國防部聯五組成「巨光作業室」與美軍協防司令部研訂聯盟反攻的「巨光計畫」。實際上「巨光計畫」只是個幌子，用很少的人在碧潭設了一個規模很小的組織，純為掩護「國光計畫」轉移美國人注意力用的<sup>17</sup>，如果美國願意參加「巨光計畫」並提供軍援，就可能會被暗中轉移給「國光計畫」所用。

既然美國一向反對蔣介石的反攻大陸計畫，為什麼會參與「巨光計畫」呢？原來美國也是想利用台灣來牽制共軍，降低越戰的壓力，但全面反攻大陸是絕對違反美國政策的。

#### (四)小結

反攻大陸屬於跨海大規模投射兵力的敵前登陸作戰型式，難度很高，大約可比擬二戰盟軍的諾曼第登陸，還超越太平洋戰爭美軍「跳島作戰」的規模，即使以美軍人員、裝備、技術與資源的絕對優勢尚且有極高的風險，以當時國軍的能力更是差之千里，而且以台灣腹地與資源之小面對地理縱深極大的大陸，其差距更超越當年抗戰時期的日本對中國，就算僥倖登陸成功，也無法向內陸推進，反而可能被殲滅。

蔣介石不是不知道以國軍的兵力與台灣的資源不可能執行「國光計畫」，甚至對他自稱的「大陸抗暴起義軍配合」恐怕也未必真的相信。蔣介石打的算盤是造成形勢拖美國人下水。美國人也知道蔣的意圖，所以美軍顧問團每天都要盯好國軍的每一架飛機、每一艘軍艦的動向，如果沒有事先報告擅自行動就會引來美方的警告，為的就是防止蔣故意點火。那麼蔣介石為甚麼念茲在茲都要反攻大陸呢？除了不甘於由正統變成流亡的心理之外，很重要的就是蔣氏政權在台灣存在的正當性要靠反攻大陸的夢想來維繫，雖然他自己也不見得真相信軍事反攻有多大可能，但這話不能說破，任何說破的人就會遭殃。

---

<sup>16</sup>彭大年編，《塵封的作戰計畫：國光計畫-口述歷史，段玉衡將軍訪問錄》，頁 193-194

<sup>17</sup>張力等編，《海軍人物訪問紀錄第一輯-劉定邦先生訪問記錄》，〈台北：中央研究院近代史研究所，1998〉頁 177-179



譬如殷海光在「自由中國雜誌」的社論中客觀討論反攻大陸，強調要「實事求是、持久漸進、實質反共」，就被說成是「宣揚反攻無用論」，最後在 1960 年雜誌被查封，主編雷震被捕下獄<sup>18</sup>。

## 四、當年軍運總能量

### (一)海軍運量

#### 1. 登陸艦艇數量

抗戰勝利後，美國海軍將二戰大量建造的各式登陸艦艇援助盟友，包括戰車登陸艦(LST)、中型登陸艦(LSM)、步兵登陸艇(LCI)、坦克登陸艇(LCT)等四種型式。當時中美關係良好，蔣介石總統核定將這四種登陸艦艇分別以「中、美、聯、合」為命名。

為了順利移交這些艦艇，美國海軍與中國政府於 1946 年在青島成立「中央海軍訓練團」，辦法為美軍以一對一方式帶領訓練，即艦長帶艦長、副長帶副長、輪機長帶輪機長、部門長帶部門長、士官帶士官、水兵帶水兵的方式，以最快的速度讓中國官兵可以獨立操作艦艇好讓美軍早日復員回家。訓練課程先為陸課，繼而上船見習四週後航訓，由靠泊進而內河、沿海航行，最後至台灣閩廈遠航一次即告完成，訓練全程僅兩個月。

抗戰前的中國海軍規模原即甚小，戰爭期間損失殆盡，以至於大部分官士兵都缺乏海勤經驗，但由於美軍官兵急於返鄉，所以訓練過程比較馬虎，造成後來裝備損壞與事故諸多問題。<sup>19</sup>

雖然這些原來在美軍都是登陸艦艇，但美國戰後援贈給中國的原意並不是想幫中國建立兩棲武力，純粹只是用來做非戰鬥任務的復員運輸，所以相關的兩棲作戰裝備都沒有配套提供。只是後來情況發生變化，1949 年後兩岸對立分治，退居台灣的蔣介石念茲在茲「反攻大陸」，使得這批具有登陸功能的艦艇成為寶貝，不但大量搜集，還一再改裝延役，直到今天都還在使用。以下是中華民國海軍曾經使用過的登陸艦艇：

戰車登陸艦：中海、中權(新)、中鼎、中興、中建、中基、中訓、中練、中榮、中勝、中功、中有、中光、中肇、中啟、中熙(高雄)、中權(衡山)、中富、中程、中強、中治、中明、中肅、中萬、中邦、中業。

---

<sup>18</sup>殷海光，〈社論：「今日的問題(二):反攻大陸的問題」〉，《自由中國雜誌 17 卷 3 期》，〈台北市：自由中國 1957 年 8 月 1 日〉，頁 5-7。

<sup>19</sup>《中國軍艦博物館，戰後廳，美援艦艇室，中央海訓團》()

中型登陸艦：美珍、美樂、美益、美朋、美亨、美宏、美頌、美和(永明)、美堅、美華、美成、美功、美平、美文、美漢、美樂(新)。

步兵登陸艇：聯捷、聯珠、聯利、聯勝、聯錚、聯華、聯強、聯智、聯仁、聯勇。

通用登陸艇：合群、合眾、合忠、合彰、合貞、合永、合堅、合城等。<sup>20</sup>

如此眾多的登陸艦艇編組為兩個登陸艦隊，第一登陸艦隊下轄第五一(6艘 LST)、第五二(5艘 LST)、第五三(4艘 LSM)三個戰隊，第二登陸艦隊下轄第六一(6艘 LST)、第六二(6艘 LST)、第六三(4艘 LSM)三個戰隊，登陸艇隊下轄第一(7艘 LCU)、第二(6艘 LCU)、第三(7艘 LCU)分隊。<sup>21</sup>加上兩個海軍陸戰隊師，讓台灣一度成為世界上僅次於美國，排名第二的兩棲兵力。

## 2. 國軍對於登陸艦艇之運用

國府海軍雖然獲得美援的登陸艦艇，並不表示國軍擁有像美國那種越洋進行大規模兩棲作戰的能力。美軍的兩棲登陸艦隊由多種專業艦艇組成，分工細密，並由強大的航空母艦戰鬥群與艦載機支援，這是國軍所無法望其項背的。

以國軍擁有的戰車登陸艦(LST)來說，美軍原來設定的功能並非用來運兵而是在坦克艙中搭載一個連 17 輛戰車或水陸兩棲裝甲車，艦上只設有戰車連成員約 100 人的住艙，至於大規模的步兵另有排水量約七、八千噸以上的大型人員運輸艦(LPA)載運。但國軍沒有這種裝備，所有的步兵都只能用戰車登陸艦運輸，每艘竟可擠上超過 3,000 人，不但坦克艙內水洩不通，還在車輛甲板上露天席地而坐，連轉身都很困難。這種裝載方式在美軍是難以想像的，因為只要被攻擊沉沒一艘就會造成大量人命的損失，但由於早年中共的海空軍尚不發達，較無這方面的顧慮，但在 1965 年時中共的海空軍力已非昔比，如果繼續沿用這種方式一定會損失慘重，但如果不用這種方式，兵力的運量就可能就不足。根據當時參與計畫的海軍軍官指出：

因為各軍種下級任務部隊演習驗證，發現兩棲作戰登陸部隊的運輸力不足。以當時美軍的標準來說，一艘 LST(戰車登陸艦)為一個加強營兵力裝載所需，裝載一個加強登陸師需要 40 幾艘 LST 才能滿足作戰需要，而當年我海軍艦艇只足以運載一個師的兵力。更不用提登陸小艇 LCVP、LCM、水陸兩用登陸車 LVT-4 等，亦不能滿足突擊登陸需要，使用後再駛回裝載第二批登陸部隊的使用率以 80% 計算，更是不可靠。<sup>22</sup>

<sup>20</sup> 《中國軍艦史網路月刊》，〈台北：中國軍艦博物館〉，6 期，  
(<http://60.250.180.26/theme/theme-31/31-index.html>)

<sup>21</sup> 《海軍艦隊發展史(二)》〈台北：國防部史政編譯局，2001 年〉，頁 836-843。

<sup>22</sup> 雷學明口述，林清海、彭大年訪問，彭大年整理，〈雷學明將軍訪問記錄〉，收入國防部史政編

此處提到一個關鍵就是運輸船隊回來搭載第二舟波的問題。二戰建造的戰車登陸艦速度很慢，設計速率最高只有 11 節、巡航 8 節，到了國軍使用當時的航速大約只剩 6 節甚至更低。以高雄到預定登陸地點汕頭的距離約 200 海里，來回需要 33 個小時，還不包括裝載與卸載的時間。在這段時間已經登陸的部隊將得不到任何增援，就會產生很大的變數。1949 年 10 月的金門古寧頭戰役共軍就是因為船隻無法回航載運第二舟波部隊而被全殲。根據 1953 年 7 月東山島戰役的經驗共軍反應速度很快，不可能被攻擊了一天半都還沒有動靜，所以此法顯然不具可行性。1962 年曾利用演習做過裝載能量的實測，得到如下數字：

一艘 LST 加一艘合字號 LCU 要裝載登陸加強營和一個岸勤分隊(合計 LVT 24 輛、推土機 2 輛、2 噸半卡車 3 輛、1/4 噸車 2 輛，兵員 1,250 人，補給品 23 噸)測驗結果，中字號最大上限只能容納 805 人，通風設備及廁所均不足，人員無法得到熱食，研判根本不能渡海，於是尚未出海實測，海軍總司令黎玉璽即下令中止測試。<sup>23</sup>

國府海軍登陸艦艇雖然數量眾多，但根據以上說明，根本不夠，預定第一舟波登陸三個師，卻只能搭載一個師，第二舟波也不可靠。解決方案之一是緊急建造新的登陸艦，方案之二就是徵用商船。

## (二)當年商船運輸總能量

### 1. 國營招商局輪船公司

輪船招商局是台灣當時最大的航運公司，屬於交通部國營企業，也是提供軍租商船最大的來源：

國營輪船招商局公司是當時最大的航運公司，在抗戰勝利後除自接收敵偽船隻獲得 314 艘排水量計 81,297 總噸外，政府在戰時向美國及加拿大訂造的大批輪船亦多由招商局負責接收，這批船隻共計 194 艘、排水量計 363,085 總噸。其中招商局留用 143 艘、排水量 297,532 噸，替新成立的中國油輪公司(後亦併入招商局)接收 22 艘及替其他單位接收 16 艘、排水量 64,024 噸，暫時代管 13 艘、排水量 1,529 噸。

至 1948 年 8 月止招商局已有大小船舶 488 艘、排水量 404,104.52 總噸，詳細數據如下：海輪 81 艘、排水量 254,124.72 總噸，江輪 28 艘、排水量 56,015.17 總噸，油輪 1 艘、排水量 601.50 總噸，小拖輪 141 艘、排水量 17,608.03 總噸，機帆船 1 艘、排水量 324.00 總噸，特種機船 17 艘、排水量 1,837.38 總噸，鐵駁 166 艘、排水量 70,867.73 總噸，木駁 53 艘、排

---

譯室編，《塵封的作戰計畫》〈台北：國防部史政編譯室，2005〉，頁 355。

<sup>23</sup>吳文義口述，劉台貴、孫建中訪問及整理，〈吳文義將軍訪問記錄〉，收入國防部史政編譯室編，《塵封的作戰計畫》〈台北：國防部史政編譯室，2005〉，頁 87。

水量 2,725.99 總噸。另外還有向美國訂造的 CISAYI 型海輪 4 艘、總計 28,320 噸，向江南造船所訂造淺水客貨輪 2 艘、總計 5,200 噸陸續交船中。其後國共內戰爆發徵用軍船大部份為招商局所有，部份毀於戰火，國府遷台前後多艘轉為海軍艦艇，舊船陸續汰除，所以在數年間招商局擁有的船隻數量變動甚大。根據在 1949 年底的統計，招商局尚有大小船隻 90 艘、排水量 240,113 總噸。<sup>24</sup>

## 2. 當時全台商船總運量

根據 1965 年 12 月 31 日的統計，當時全台灣的商用船舶統計表如下：

噸別	類別	艘數	總噸位	載重噸位	備註
1,000 總噸 以上	乾貨船	100	633,740.89	909,727.45	
	冷藏船	13	47,986.35	48,716.00	
	油輪	6	64,540.50	96,644.30	
	小計	118	746,267.75	1,055,088.75	
200-100 總 噸	貨船	25	14,193.76	17,589.50	
	拖船	1	596.67		
	小計	26	14,970.43	17,589.50	
總計		145	761,058.17	1,071,650.25	

(圖片來源：王洸《中華水運史》〈台灣商務印書館，1982〉，頁 366)

當時主要航商擁有的輪船艘數與噸位數如下表：

公司	艘數	總噸位	載重噸位	備註
招商局	22	146,342.02	208,447.88	
台航公司	10	47,902.27	69,391.00	
復興公司	18	112,797.54	162,167.00	
其他各民營公司	95	454,016.34	632,644.37	
總計	145	761,058.17	1,072,650.25	

(圖片來源：王洸《中華水運史》〈台灣商務印書館，1982〉，頁 367)

由上述統計資料顯示當時台灣商船的運力很薄弱，而且大部份民營航商使用的是戰時急造的自由輪、勝利輪，或更老舊的小型輪船。

## 3. 登陸艦型商船

在商船中有一種與登陸作戰有關的船型值得單獨列出，就是由登陸艦艇在除役後撤除武裝改充商船使用。美軍在二次大戰期間為了諾曼地登陸與太平洋跳島

<sup>24</sup> 《中國軍艦史網路月刊》，〈台北：中國軍艦博物館〉，31 期，  
(<http://60.250.180.26/theme/index-31.html>)

作戰大量建造各型登陸艦艇，戰爭結束後需求消失，軍人復員，這些艦艇乏人操作，加上她們當初是為戰爭需求緊急建造，本來只打算做一次性使用，質量普遍不佳，無法久留，便以極優惠條件在商用市場上拋售。

登陸艦艇本來就是為載運人員貨物而設計，非常適合改做貨船，戰後各國經濟復興，航運業非常景氣，需要大量船隊卻一時來不及建造，加上戰後各國普遍缺乏資金，這種便宜又好用的船隻便成為許多國家復興航運的優先選擇。

登陸艦艇型式的商船特別適合在基礎建設落後的國家使用，因為它可以在沒有任何港口碼頭設施的地方以搶灘的方式進行裝卸載，這對像中國這種國家特別有吸引力。不過登陸艦艇轉為商船使用原來是戰後國家基於負擔能力的權宜之計，但當兩岸分治互相敵對的時候，這種能夠渡海登陸作戰的軍艦突然物以稀為貴，被當局不時徵做軍用。當時國家財政困難，在加添燃料後即令其開航，租金則多半拖欠，如果發生戰損或人員傷亡更是無法獲得分文賠償，連保險公司都不給付，所以航運公司都視軍差為畏途。當時很多國輪躲避國外不歸，政府的對策是要具保才准出航與在船上派情治身份的人擔任電務員，對於有戰術價值的 LST 更寧願使之全部停航也不讓其自由營運，使得擁有 LST 的航運公司都把她看成是燙手山芋乾脆將之裁汰解體。<sup>25</sup>

另一個原因是戰後國際航運安全法規愈來愈嚴，許多先進國家港口禁止這類艦艇改裝的商船進入，造成英雄無用武之地，所以 50 年代末期後已經很少看到登陸艦艇改裝的商船在營運了。

#### 4. 商船的動員

根據前海軍總司令，在「國光計劃」中負責渡海登陸作戰「光明作戰」總指揮劉廣凱上將的回憶錄稱：

海軍所有各型登陸艦艇有限，絕不敷登陸軍裝載之用，乃由政府下令徵調全國公民營所有各型商船，包括漁船在內。各型公民營商船之設備，多不合於登陸部隊裝載之用，於是政府另撥鉅款，將各公民營商船全部改裝艤裝，平時仍均航行世界各地照常營運，一旦接到徵調命令之後，即兼程回國，納入編組，聽候差遣。<sup>26</sup>

所謂的改裝艤裝即銲接火炮底座與行軍鍋的爐架於甲板上，當時在台船曾經試行過。蔣介石在 1961 年第一次想要發動反攻大陸行動時，就曾命令國軍第一期徵集商船的時間自 8 月 5 日至 25 日，故手令國防部聯四限 8 月 24 日前徵集 20 萬噸公民營船舶<sup>27</sup>。由上表統計數字可知，當時全台灣各式商船總噸位也不過 100 萬噸，20 萬噸等於五分之一，其影響之大可想而知。

商船與軍艦是不同的設計概念，軍艦重視在戰場的生存性，商船沒有這種顧慮，建造的標準不相同。不過如果所面對的不是高強度環境，有些也會以商船的規格建造譬如海巡艦以節省成本。問題是反攻大陸是否高強度戰場環境？在中共

<sup>25</sup> 《交通年鑑，50 年度》，〈台北：交通部，1961〉，頁 991。

<sup>26</sup> 劉廣凱，《劉廣凱將軍報國憶往》〈台北：中央研究院近代史研究所，1994〉，頁 229。

<sup>27</sup> 段玉衡《國光作業室工作記事》（手稿本，未發行），民國 50 年大事紀要。總統令徵集商船 20 萬噸總統指示重大事項。

還未建立海空軍戰力之前可能不是，但在 60 年代中共已經有能力挑戰國府海軍制海權的時候這個問題的答案恐怕就是肯定的，這時仍以商船運兵進行敵前登陸作戰，顯然是不智的作法。

蔣介石動員商船參與登陸戰的概念來自於英國與日本的經驗，事實上商船運兵進行登陸作戰在二次大戰以前是各國的常態。商船運兵較適合已經佔領敵方港口，或敵軍力量非常微弱的作戰型態，徵用的商船魚貫入港在碼頭用起重機吊放車輛與軍火上岸，如果是在敵前登陸，通常由士兵自行划著小艇上岸。這種速度緩慢的作戰模式讓部隊與艦艇長時間暴露在敵火之下，在現代高強度的戰場環境中已經難以生存。

二戰美軍為了在太平洋進行跳島作戰，發展出新的兩棲作戰模式，並且設計生產各種專業的兩棲登陸艦艇與載具，能夠在敵前直接搶灘，迅速卸下部隊裝備，對岸上守軍馬上發動攻擊。「國光計劃」的戰場設定應該是比較像這種型態，因此徵用商船運兵可能就不太有實用價值了。

### (三)小結

關於發動反攻大陸軍事行動所需要的船舶運輸能量，美國曾經協助國軍做過專業的評估：

依據中美兩國組成藍獅小組，對中國大陸進行公開性軍事行動之計畫，必須三個師的兵力同時登陸，急需海軍作戰艦船 4 萬噸，運輸船 6 萬噸，登陸艦船 2 萬噸。此已逾越我海軍所能提供之數量。雖然蔣亦曾指示徵用民船或改裝商船為登陸之用，但經評估此類改裝不適用於登陸攻擊作戰。<sup>28</sup>

這份評估就已經說明光憑台灣本身的海運能力，「國光計劃」是絕對無法執行的，同時也否定了商船改裝的適用性，剩下就只有緊急新造登陸艦艇一途。



戰車登陸艦(LST-203)「中鼎」號。

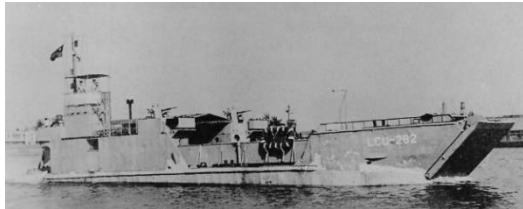
<sup>28</sup>柴漢熙，〈蔣中正總統反攻大陸政策：計畫與實踐〉〈國防大學政治作戰學院政治學系博士論文，2016〉，頁 117。原始資料出自《國防部呈蔣中正國防部反攻軍事戰略判斷正本及國防部中興計畫作又是之組成及作業進度概況報告書》，1957 年，國史館藏，特交檔案-作戰計畫與設防(三)蔣中正總統遺物，典藏號:002-080102-00009-002，入庫登錄號:002000001010A



1954年5月4日蔣介石搭乘  
“LSM-245”「美亨」號中型登陸艦在南  
麩島搶灘，登島視察當地部隊。



兩艘步兵登陸艇(LSIL)搶灘，其中一艘為「聯  
利」號，這張照片攝於1948年海軍以兩棲艦艇  
載運陸戰隊登陸煙台及威海衛，當時還沒有艦艙  
編號。



通用登陸艇「合眾」，編號“LCU-292”。



由美國提供發動機，台灣揚子公司承造的LCVP  
登陸小艇於1954年10月10日配合國慶典禮在台北  
市中山堂前廣場展示，雖然只是最小型的登陸艇，但  
對於當時工業技術能力薄弱的台灣已經是很大的挑戰。



由戰車登陸艦撤除武裝改裝成  
商船的招商局「中102」號。(圖  
片來源：《招商局畫史-一個民族企  
業的私家相簿》上海社會科學出版  
院，2007)，頁169)



由於早年解放軍的空軍實力不強，空優掌握在國軍手  
中，沒有空中威脅的考量，所以一艘戰車登陸艦往往搭載數  
千名陸軍部隊，甲板上下擠得滿坑滿谷，如果一出事就會造  
成嚴重的人命損失。

(以上照片除特別標示外皆出自中國軍艦博物館。)

## 五、登陸艦建造計劃

### (一) 向日本洽詢建造登陸艦

即使擁有超過 20 艘戰車登陸艦，在反攻大陸準備得如火如荼的 1965 年蔣介石仍然覺得不夠，於是指令海軍向日本接洽訂造兩艘戰車登陸艦，如果價格合宜，可以分期付款方式再訂購十艘。

蔣介石打算向日本訂造的並非國府海軍當時使用的二戰戰車登陸艦「542 型」而是美國在戰後設計的「1156 型」，但是日方報價一路上漲，到了 1966 年 11 月的報價已經高達 224 萬 9310 元，遠超過台灣所能承擔的能力，而且仍然是舊式的「542 型」而非較新的「1156 型」，向日本訂造的計劃就此打消，轉而尋求國內的解決方案。<sup>29</sup>

### (二) 蔣介石巡視台灣造船

1966 年 2 月 7 日蔣介石總統在台灣造船董事長譚季甫陪同下巡視了基隆廠區，這是蔣介石在世時唯一的一次，真正的目的是瞭解台灣造船公司能否承擔建造新登陸艦的任務，最後的答案是否定的。

由於「國光計劃」必須對美國人保密，因此也無法向美國求助，所以新造大型登陸艦的可能性已經不存在。

### (三) 小結

新造大型登陸艦處處碰壁，蔣介石只好改為建造小型登陸艇，從 1963 年起陸續開動「大業計劃」與「中興計劃」，最後竟然真的造出 217 艘出來。



1966 年 2 月 7 日蔣介石總統在台灣造船董事長譚季甫陪同下巡視基隆廠區。(圖片來源：《台船季刊創刊號，1968》)

<sup>29</sup> 《中國軍艦博物館，台灣廳，登陸艦艇室，中字號戰車登陸艦》  
(<http://60-250-180-26.hinet-ip.hinet.net/taiwan/4302.html>)





美軍在二戰後建造的”1156”型戰車登陸艦，可與前頁中華民國海軍的”542”型做比較。(圖片來源：”Naval History and Heritage Command USN 1047698”)

## 六、中興與大業計劃建造登陸艇

### (一) 大業計劃

1963 年海軍奉命執行「大業計劃」建造 110 艘“LCM-6”型機械登陸艇以配合反攻大陸作戰中奇襲作戰部份之需要，由當時的海軍副總司令劉廣凱負責執行，預算 2 億元，實際成本結算為 1.32 億元。

這批登陸艇根據美軍的圖紙仿造，美製 LCM-6 的主機使用 GM 的柴油機，但「大業計劃」為了對美國保密，不便採購美貨，於是改向日本尋求貨源，最後選定日產公司的卡車用 UD628 型 45 匹馬力柴油引擎。不料由招商局海祥輪承運的 50 具引擎卻因海祥輪在基隆外海沉沒而損失，只得重新訂製而延遲了一個月完工。

「大業計劃」建造”LCM-6”登陸艇的技術諸元為：船長:15.28 公尺、船寬:4.27 公尺、設計吃水:1.22 公尺、設計排水量:23.2 噸、設計巡航距離:241 公里。建造完工時無武裝，在前線的艇大多在駕駛台左右兩側各架一挺 12.7mm 機關槍，後來有的甚至在貨艙裝置一門 40mm 快炮擔任港巡艇。

根據劉廣凱的回憶錄，「大業計劃」由海軍三個造船廠與台機、高港局兩個廠建造，並未提到台灣造船公司(分配左營海一廠 30 艘、馬公海二廠 10 艘、高雄海四廠 20 艘、高雄台機公司 35 艘、高雄港高雄廠 15 艘<sup>30</sup>)，但在台船 1963 年的刊物卻有「替中國海軍建造 50 尺登陸艇」的照片(如後圖)，是否為後續的「中興計劃」？但中興計畫為 1964 年才開始，不可能出現在 1963 年的刊物。

「大業計劃」建造的 110 艘“LCM-6”型機械登陸艇成立第一、第二兩個小艇大隊，於 1963 年 8 月 1 日在左營成軍。<sup>31</sup>

<sup>30</sup>徐學海，《1943-1984 海軍典故縱橫談》(自行出版, 2011)，頁 492。

<sup>31</sup>劉廣凱，《劉廣凱將軍報國憶往》(台北：中央研究院近代史研究所, 1994)，頁 203-207。

## (二) 中興計劃

由於「大業計劃」建造的 LCM-6”型機械登陸艇只能搭載輕裝步兵，所以自 1964 年起進行「中興一號計劃」建造 8 艘可以搭載大型火砲及戰車的“LCM-8”型機械登陸艇<sup>32</sup>。接著「中興二號計劃」追加建造 35 艘“LCM-8”型機械登陸艇於 1964 年 11 月完成。「中興三號計劃」建造 14 艘“LCVP”型車輛人員登陸艇及 4 艘 LCPR 偵查艇於 1964 年 12 月成軍。「中興四號計劃」建造 57 艘“LCM-6”型登陸艇於 1965 年 2 月成軍，「中興五號計劃」建造 50 艘“LCM-6”型機械登陸艇於 1965 年 6 月成軍。「中興計劃」五批共建造 164 艘，連同「大業計劃」的 110 艘，總共建造了 274 艘。

「中興計劃」一號至四號分別由海一、海二、海三、海四各廠與高雄港務局船舶修理廠承建，其中海三廠是第一次加入，分配建造 8 艘“LCM-6”，應屬於「中興四號計劃」的 57 艘之一。為何海三廠在「大業計劃」時未參與，而在「中興計劃」時又分配任務最少？根據前海軍後勤部司令，曾任職海三廠參與計畫的曾尚智中將回憶錄稱因為海三廠能力不足，所以上級不敢分配太多<sup>33</sup>。

## (三) 戰術運用與後續

大造 LCM 登陸艇的原因是由於國府海軍的登陸艦運量不足，於是想利用金馬做跳板，先利用運輸艦多次分批將部隊送往金馬前線待命，然後利用這些隱藏在坑道裡的登陸艇從金門航渡廈門發動突襲，代號為「龍騰計劃」與「虎嘯計劃」。根據當時參與計畫軍官的口述歷史，對於 LCM 登陸艇在計畫中的運用有詳盡的描述：

根據 1965 年初才定案的虎嘯三號與龍騰三號計畫，預計使用的兵力多達二個師，但根據評估需要 LCM 登陸艇多達 375 艘左右才足夠一個步兵師登陸作戰之用，先前海軍已奉命製造 110 艘 LCM 登陸小艇預備放置於金門，後又增置各式小艇 164 艘，總共製造 274 艘。但這樣的數量仍然不夠使用。最後決定金門以一個步兵師突擊，需要預置舟艇 230 艘，如此眾多小艇放置在金門不僅無法保密，還會遭受中共當面砲火襲擊重創，從 1963 年到 1965 年以三年時間在金門及小金門開鑿花崗岩挖了許多水中坑道譬如翟山坑道停泊這些 LCM 與各式舟艇。如此人員物資可以在坑道內裝載不受攻擊，然後直接出海突襲登陸目標區。<sup>34</sup>

由上述可見即使從金門以一個師航渡金廈水道突襲對岸這種任務都是浩大工程，何況這樣的計畫還有很多不可控制的變數譬如敵方砲火與海空軍的攻擊。

<sup>32</sup>有一說是美軍“LCM-3”台灣自行改造加寬以容納 M-41 戰車，稱為“LCM-3A”，因與劉廣凱回憶錄所述不合，故此說存疑。

<sup>33</sup>曾尚智，《曾尚智回憶錄》〈台北：中央研究院近代史研究所，1998〉頁 81-84。

<sup>34</sup>葉昌桐口述，龔建國、林清海、彭大年訪問，彭大年整理，〈葉昌桐將軍訪問記錄〉，收入國防部史政編譯室編，《塵封的作戰計畫》〈台北：國防部史政編譯室，2005〉，頁 324-325。

不過這批 LCM 的確有實戰紀錄，為了誘敵艦艇決戰，1965 年 8 月 1 日在馬祖發動「蓬萊一號」行動，兩艘搭載陸軍成功隊蛙人的 LCM 被中共砲火擊沉。五天之後在東山島執行類似行動「海嘯一號」的「劍門」、「章江」兩艦被共軍快艇擊沉，即「八六海戰」。<sup>35</sup>

「龍騰計劃」與「虎嘯計劃」最終沒有執行，留下許多坑道今日成為觀光景點。在「國光計劃」取消後，這些登陸艇有部份移交給陸軍組成船舶營駐在基隆，目前該單位已經解散。海軍還保有幾艘這批製造的登陸艇，到現在都還在使用。

#### (四) 小結

LCM 登陸艇是建造技術含量很低的船舶，但是對當時的台灣造船業已經是高難度的挑戰，所幸全部完成，有些還能使用到今天，表示質量應該還不錯。

在美軍援助國府海軍許多大型登陸艦艇的同時，對於這種廉價的裝備卻吝於提供，還要國軍自己偷偷仿造，顯然不是基於經濟預算的考量而是嚴格管制用途。在協防條約存在的年代，美軍顧問團每天要清點每一艘國軍艦艇的動向，所以國軍被看得死死的，蔣介石想從金馬外島發動突襲，唯有利用美軍顧問團控管不到的艦艇，那就是台灣當時唯一能造得出來的 LCM 登陸艇。



左圖為招商局新自義大利購買的「海祥」輪自日本裝貨來基隆時在外海沉沒，圖為由空軍飛機所見「海祥」輪正在沉沒當中。這場海難事件在當時轟動一時，但很少人知道船上秘密載了 50 具要供給「大業計劃」LCM 登陸艇使用的日產柴油引擎。(圖片來源：聯合報)



台灣造船公司 1963 年的刊物出現一張照片，圖說標明“50-FT Landing Craft · Chinese Navy”。這明顯是一“LCM-6”機械登陸艇，但在劉廣凱回錄中「大業計劃」的承建單位並未包括船，如果是「中興計劃」卻不可能出現 1963 年的刊物上。(圖片來源：《Taiwan Shipbuilding Corporation, 1963》)

<sup>35</sup>段玉衡，《國光作業室工作記事》(手稿本，未發行)，民國 54 年大事紀要。總統指令誘敵海空決戰。



在基隆牛稠港海軍第三造船廠建造的 8 艘” LCM-6” 登陸艇之一，屬於「中興計劃」工程。根據曾尚智回憶錄中記載，在他接手之前，這批登陸艇的生產進度嚴重落後，而且品管很差。(圖片來源：《曾尚智回憶錄》〈中央研究院近代史研究所, 1998) )



1963 年「大業計劃」建造的” LCM-6” 登陸艇完工程軍列隊準備接受校閱。(圖片來源：《劉廣凱將軍報國憶往》〈中央研究院近代史研究所, 1994) )



「中興計畫」左營海軍第一造船廠的 LCM 登陸艇製造現場。(圖片來源：《中國軍艦博物館》)



「大業計劃」與「中興計劃」建造的 LCM 登陸艇有部份曾移交給陸軍組成「船舶營」，駐地基隆。圖為該部隊在基隆港內舉行閱兵式，目前這支部隊已經解散而不存在。(圖片來源：《聯合報》)

## 七、登陸艦翻新計劃

### (一) 新中計劃

為了反攻大陸向日本與向台灣造船廠訂造全新登陸艦的計劃接連受挫，而「中興計劃」與「大業計劃」建造的 LCM/LCVP 登陸艇太小只能從外島航渡，限制了戰術運用的彈性，因此大型登陸艦還是很重要，但由於美軍於二戰建造的登陸艦已十分老舊，新裝備的獲得又遙遙無期，因此從 1966 至 1971 以五年時間實施「新中計劃」，由位於基隆和平島的台灣造船公司承包。

「新中計劃」分為一至三號，每階段改造程度不同，基本上是把艦內機器裝備搬出以新鋼板重建船殼，然後再把機具搬回艦體內，以每年兩艘的進度完成<sup>36</sup>，包括：中海(1965.6.21)、中萬(1967)、中肅(1967)、中程(1969)、中權(1970)、中光(1974)、中強(1975)、中鼎、中建、中基等共計 12 艘(括弧內為執行的年份)。

新中計畫正好接續台船在殷台公司陰影之後的重新出發，投資擴充設備與人員，給和平島帶來了一波繁榮，而這個繁榮的背後卻是反攻大陸的戰爭。

## (二) 中新計劃

到了 1990 年，「國光計劃」早已束諸高閣，但海軍又實施了更大規模改造戰車登陸艦的「中新計劃」，包括將原來的美製 GM 主機更換為德國製造的柴油主機、航儀、電機系統與空調設備等。新的「中字號」外觀上最大的差別在於艦橋加大了三、四倍。「中新計劃」全部由位於高雄旗津的海軍第四造船廠執行，包括中海(1992.7.21)、中權(1994.11)、中光(1995)、中啟等 12 艘。

經過「新中計劃」與「中新計劃」幾乎成為新船，這些二戰下水的戰車登陸艦才可能服役到 21 世紀，在中共人民海軍服役的同級艦沒有經過類似工程，早在上世紀 90 年代就已全部除役了。

## (三) 新美計劃

與「新中計劃」類似，「新美計劃」是將「美」字號中型登陸艦艦內機器裝備搬出以新鋼板重建船殼，然後再把機具搬回艦體內。「新美計劃」對艦型做了改造，從外觀看最大的差異是將原來在右舷的圓筒狀指揮塔改為放大的方形並移到中央。「新美計劃」於 1975 年開始進行，主要工程在高雄旗津的海四廠。經過「新美工程」的「美」字號也獲得延役，其中「美珍」、「美平」、「美頌」、「美樂」四艦一直服役到 2005 年才除役。

## (四) 小結

從 1964 年起執行「中興計劃」、「大業計劃」大量製造 LCM/LCVP 小型登陸艇，到 1965 年向日本洽詢製造新式 LST 登陸艦，到 1966 年 2 月 7 日蔣介石視

---

<sup>36</sup>劉廣凱，《劉廣凱將軍報國憶往》〈台北：中央研究院近代史研究所，1994〉，頁 233-234。

察台船嘗試自造，到 1966 年開始「新中計劃」翻修原有的 LST 登陸艦，可以看到決策變化的軌跡。

根據時間順序，顯示國軍意圖用大量的登陸小艇從外島發起攻擊，同時向日本洽詢建造新登陸艦以加強台灣海峽航渡的能力，但因日本報價太高，所以轉而尋求台船自製的方案，但台船能力不足，最後只好翻修舊有的登陸艦。

「新中計劃」於 1966 年開動，當時是配合「國光計劃」的需求，理由很清楚，但是 1990 年的「中新計劃」其目的為何就值得探討了。首先當時已經是李登輝時代，早已沒有反攻大陸的計畫，登陸艦艇數量已經過剩，大幅翻修是否必要？

其次二戰登陸艦艇因為「開口笑」的線型造成船速太慢，已經無法適應新的戰場環境。美軍在二戰後提出「20 節」的概念，也就是登陸艦也要具備 20 節的航速以便跟得上戰鬥艦隊，如此就不可能繼續沿用「開口笑」的線型，「20 節」概念的產物就是艦艏有高聳吊桿的「新港級」(Newport Class)。在這種大的變革下，海軍還花巨資翻新原有的老舊戰車登陸艦，其實用價值令人懷疑。

國軍登陸艦隊的另一個重點任務是運補外島，雖然在八二三炮戰期間登陸艦隊執行「鴻運計畫」在炮火下搶灘運補維持了金門的生存而留名，但是 90 年代以後金馬降低駐軍人數，碼頭修建完成運補不必依靠搶灘，加上民營輪船承包軍運業務，民航機航線開通，使用登陸艦搶灘運補的需求愈來愈低，「中新計劃」讓原應該在 80 年代就除役的「中」字號延役到 21 世紀，是否具有經濟性？以上諸點值得討論。



「中富」號戰車登陸艦在船台上正在進行「中新計劃」的改建。(圖片來源：《中國軍艦博物館》)



「中新計劃」翻修戰車登陸艦正準備重新下水典禮。(圖片來源：《老部隊的故事-威海護疆、錨鍊薪傳》(海軍艦隊指揮部，2006)，頁 8。)

## 八、對於和平島後造船時代的獻策

由於船舶大型化的需求，造船重心往高雄總廠偏移，基隆廠的未來如何走向尚未可知，朝向文化觀光旅遊轉型是最可能的方向，如果是這樣，那麼就應該把

和平島造船與戰爭的關係鏈結起來。具體建議如下：

### (一) 台船遷讓土地，和平島整體規劃

台船集中高雄總廠造船是比較符合經濟效益的。從國家與公眾利益的角度要求台船遷讓也應該具有合理性。何況根據資料，台船並非土地擁有者而是從日治時代就是向基隆港務局租用的。

台船的場地應該與和平島的「國際旅遊島」一起做整體規劃，做為「觀光工廠」太過浪費，應該有更具宏觀格局與更大效益的應用。

### (二) 開挖聖薩爾瓦多城遺址與原地復建

西班牙人 1626 年建造的「聖薩爾瓦多城」就在台船船塢與工廠的地下，台船遷走第一要務就是發掘遺址，並在原址依原樣 1:1 復建。由於不是真的古蹟，所以只需要外觀，不必要求內部一切復古。

復建聖薩爾瓦多城很重要的一個目的是在遺址上產生一個保護罩，讓遺址不致被自然或人為破壞，並且利於對公眾開放展示。與其建一個不相干的建築，不如就讓聖薩爾瓦多城原樣再現於和平島頭。

### (三) 聖薩爾瓦多城與博物館群

復建的聖薩爾瓦多城內部空間可做為博物館群的場地，譬如「海事博物館」、「基隆港博物館」、「台灣造船博物館」、「聖薩爾瓦多城博物館」、「海軍博物館」、「砲台博物館」、「海事畫廊」、.....等，並且與大型主題劇場、IMAX 電影院、主題餐廳與商店結合。

由於古堡是四面封閉的建築，最適合當今博物館與劇場要求完全人工照明與大量運用多媒體的特性。

### (四) 成立「國立台灣海事博物館」

台灣號稱「海洋國家」，卻連一座國家級的海事博物館都沒有，這太名不符實了。如果台船基隆總廠的場地空出來，建議在此地設立國立台灣海事博物館。

因為這兒與大航海時代、海商、殖民、造船、海軍、戰爭、航運、漁業.....都有豐富的歷史鏈結，這是其他地點比不上的，而且本場地門前有碼頭可供展示紀念艦船停泊，這是海事博物館必須具備的條件。

### (五) 船塢與碼頭的應用

台船基隆總廠除了船塢外其他場地都很侷促，船塢如果要完全現況保留就無法規劃，也沒有必要。船塢之一可注水成為碼頭，停靠中型郵輪，將遊客直接引

入園區，或成為展示艦船的碼頭。

展示船艦第一爭取目標是全世界尚在役最老(75年)的潛艇，被稱為移動文物的「海獅」號潛艇，第二是當年自基隆正濱漁港出發跨越太平洋的中式帆船「自由中國號」，第三是建造一艘仿古的西班牙 Galleon 大帆船與復建的聖薩爾瓦多城外觀搭配，做為戶外表演秀的舞台。

另一個船塢可成為戶外大型劇場，利用船塢的特性改造成類似希臘劇場，或注水成為海戰劇場。

#### (六) LCM 接駁艇

建議以數艘 LCM 登陸艇自基隆內港或郵輪邊接駁遊客到和平島園區，這不僅僅是交通工具，更重要的是主題，標榜這是「大業計劃」建造的登陸艇，讓遊客體驗那個反攻大陸的年代，敵前搶灘登陸的氣氛。

使用船隻來當成進園的交通工具一方面與和平島「船」的主題相結合，創造獨特的旅遊體驗及價值感，另一方面也降低對陸地交通的壓力，控制機動車輛登島造成環境破壞與干擾步行遊客。

#### (七) 成立「海洋文化研究中心」

建議在園區內成立「台灣海洋文化研究院」(TOCI)，將海洋大學的相關系所移來此地上課。建議增設：海洋博物館展示設計與技術、水下文物打撈與保存、郵輪觀光旅遊、海洋文創與傳播等學門的研究所，並且有全台灣最完備的海洋文化圖書館與資料庫。

研究所直接利用博物館與劇場的現場設備做研究成果的實際驗證，譬如佈展或排練戶外秀等等。讓本園區成為台灣海洋文化的首都。

僅以「對和平島後造船時代的獻策」作為本論文的結語。



## **Abstract**

This paper attempts to sort out the relationship between Hoping Island Shipbuilding (Taiwan Shipbuilding Corporation, Keelung) and the Strick Back on Mainland (Kuoguang War Plan), and to offer suggestions for the Hoping Island in the post-shipbuilding era. Counterattacking the mainland is the biggest war ever facing in the history of Hoping Island. Although it was not implemented in the end, its important enough to become a special chapter. When the shipbuilding industry in Hoping Island is gradually declining, how to leave a historical record in the transformation stage and become the theme of cultural tourism in the future will be the contribution of this article.

Keywords: Shipbuilding , Hoping Island, counterattack on the mainland

# 徵引文獻

## 一、檔案、報紙、期刊

《中國軍艦史網路月刊》《台北：中國軍艦博物館》

(<http://60.250.180.26/theme/index.html>)

殷海光，〈社論：「今日的問題(二):反攻大陸的問題」〉《自由中國雜誌 17 卷 3 期》

〈台北：自由中國社，1957 年 8 月 1 日〉，頁 5-7。

## 二、專書

陳政宏，《造船風雲 88 年-從台船到中船的故事 1916-2004》〈台北：行政院文化建設委員會，2005〉，頁 26-27、28、30、56、66、67、69、71。

[西班牙]鮑曉鷗(Jose Eugenio Borao)著，Nakao Eki 譯，《西班牙人的台灣體驗 1626-1642：一項文藝復興時代的志業及其巴洛克結局》〈台北：南天書局，2008〉，頁 229。

洪紹洋《近代台灣造船業的技術轉移與學習》〈台北遠流出版公司，2011〉，頁 61、153、154。

康綠島，《李國鼎口述歷史-話說台灣經驗》〈台北：卓越文化出版社，1993〉，頁 63-65。

彭大年編，《塵封的作戰計畫：國光計劃-口述歷史》〈台北市：國防部，2005 年〉，頁 189

彭大年編，《塵封的作戰計畫：國光計劃-口述歷史，段玉衡將軍訪問錄》，頁 193-194。

張力等編，《海軍人物訪問紀錄第一輯-劉定邦先生訪問記錄》〈台北：中央研究院近代史研究所，1998〉，頁 177-179。

《海軍艦隊發展史(二)》〈台北市，國防部史政編譯局，2001 年〉，頁 772-773、763-769、776-777、836-843。

雷學明口述，林清海、彭大年訪問，彭大年整理，〈雷學明將軍訪問記錄〉，收入國防部史政編譯室編，《塵封的作戰計畫》台北：國防部史政編譯室，2005〉，頁 355。

吳文義口述，劉台貴、孫建中訪問及整理，〈吳文義將軍訪問記錄〉，收入國防部史政編譯室編，《塵封的作戰計畫》〈台北：國防部史政編譯室，2005〉，頁 87。

《交通年艦，50 年度》，〈台北：交通部，1961〉，頁 991。

劉廣凱，《劉廣凱將軍報國憶往》〈中央研究院近代史研究所，1994〉，頁 203-207、229、233、234。

段玉衡《國光作業室工作記事》(手稿本，未發行)，民國 50 年大事紀要：總統令

徵集商船 20 萬噸。民國 54 年大事紀要：總統指令誘敵海空決戰。  
徐學海，《1943-1984 海軍典故縱橫談》〈自行出版, 2011〉，頁 492。  
曾尚志，《曾尚志回憶錄》〈台北：中央研究院近代史研究所，1998〉頁 81-84。  
葉昌桐口述，龔建國、林清海、彭大年訪問，彭大年整理，〈葉昌桐將軍訪問記  
錄〉，收入國防部史政編譯室編，《塵封的作戰計畫》〈台北：國防部史政編  
譯室，2005〉，頁 324-325。

### 三、期刊論文/學術論文

柴漢熙，〈蔣中正總統反攻大陸政策:計畫與實踐〉〈國防大學政治作戰學院政治  
學系博士論文，2016〉，頁 117。原始資料出自《國防部呈蔣中正國防部反  
攻軍事戰略判斷正本及國防部中興計畫作又是之組成及作業進度概況報告  
書》，1957 年，國史館藏，特交檔案-作戰計畫與設防(三)蔣中正總統遺物，  
典藏號:002-080102-00009-002，入庫登錄號:002000001010A