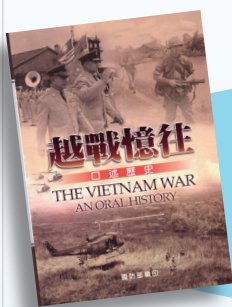


《越戰憶往口述歷史》

臺灣人的越戰故事

楊靜文 ◎ 文字工作者



越戰憶往口述歷史
曾瓊葉編/國防部史政編譯室
9704/390頁/22公分/270元/精裝
ISBN 9789860137522/AS/738

1954年6月，法國政府軍與北越在奠邊府激戰，法軍落敗退出越南，結束與越南近百年殖民關係。當時的美國總統艾森豪為避免越南赤化危及東南亞國家與世界安全，發表聲明，接替法軍加入越南戰場。韓、泰、菲、奧、紐、義等國紛紛響應派兵聲援，一場自由民主與共產極權對抗，長達十餘年，牽連160餘萬各國籍部隊征戰沙場，造成30餘萬美軍傷亡的近代史大戰，正式登場。

越戰期間，臺灣因戰略位置鄰近越南戰場，基於國際互助合作與堅決反共立場，決定協助越南。1960年，越南總統吳廷琰邀請王昇將軍赴越，洽談兩國軍事合作事宜。1961年1月王昇將軍正式率領「奎山軍官團」6名軍官抵達西貢，臺灣人長達14年的越戰親體驗因之開展。

臺灣人在越南戰場雖不若美國大兵，替越南人拋頭顱灑熱血，寫下如電影《漢堡高地》、《越戰獵鹿人》那般可歌可泣的歷

史，卻也有許多用鮮血換來的戰場故事。歲月匆匆，30餘年過去，他們的戰功卻逐漸為世人遺忘，國防部因此排除萬難，訪問了20位當年參與援越工作的軍民，請他們口述歷史《越戰憶往》。

根據本書記載，臺灣的援越任務分三方面：一、「中華民國軍事顧問團」，協助越軍建立政戰系統，提供反共政治作戰經驗。二、「南星計畫」，與美軍合作，先後派遣中華航空公司人員與空軍第34中隊（黑蝙蝠中隊）軍官協助北越敵後情報空投任務。三、「協修計畫」，協助美國越戰戰損武器修護。3項工作中，由於「南星計畫」是直接在前線與敵交鋒，故事最精采，但傷亡也最慘重，因之有關該計畫的口述歷史，佔本書三分之二篇幅。

南星計畫與中華航空公司的成立密不可分。34中隊軍官王振忠回憶，美軍早在正式派兵越南前，即空投情報人員與物資至北越工作，後受限國際條約「美軍不得越過北緯17°線」規定，美國空軍不得駕駛飛行器到北越，只好轉而與我國空軍洽商合作，由美軍出錢、臺灣出人，繼續執行空投任務。

1959年12月，衣復恩將軍受命成立中華



航空公司，當時空軍與華航乃孿生兄弟，華航人員皆由空軍調派，且都還有軍人身分。草創初期財務捉襟見肘，營運十分窘困。空軍少將呂德琪（注）回憶，1962年，爲了接手美軍在北越的敵後空投任務，華航奉命成立「南星小組」，這項任務讓華航賺進大筆美金，奠定公司日後茁壯發展的基礎，但也造成10架飛機被擊毀、40餘位飛行員的壯烈犧牲。

前華航航務處長戴樹清中校回憶，南星小組派往越南的2架C-46是由空軍倉庫封存機身，加上另外購置的發動機拼裝而成。也就是說華航人員是駕著兩架「拼裝機」到越南去打仗。飛行、機務人員抵達西貢新山一機場後，大家都取了越南名字、使用假身分，開始執行任務。當時擔任越南空軍中校大隊長的阮高祺（後來的越南總理），也親率數位越南飛行員與C-54飛機加入南星小組。這就是謂的「南星1號」計畫。

北越敵後空投運補工作十分危險，戴樹清說，有一次C-46因找不到敵後情報員設定的空投點，在空中盤旋半小時，讓北越軍隊偵測到航線，造成下一班飛機被壘中捉鯊，執行空投時遭擊毀，機上華航人員全數罹難。另一次戴樹清執行空投越南情報員任務，飛機到了北越，越南情報員竟膽怯的跑回機艙不敢往下跳，眼看北越軍隊就要發射攻擊，千鈞一髮之際美軍的空投兵Kicker，只好踹起大皮靴，一腳把他們踢下機。

呂德琪將軍曾以華航駐越經理名義，執行空投任務。他說，有一次飛行員李金越等

人遭北越地面砲火攻擊，飛機受損、兩名飛行員受傷，緊急迫降後立即發射信號，幸虧美軍搶救及時才得以平安返回芽莊。

華航在1963年結束階段性任務，專心經營國內與國際航線，北越空投工作由空軍第34中隊接手，就是所謂的「南星2號」、「南星3號」計畫。吳鍾珍少將回憶，在越南期間，34中隊弟兄仍以華航員工身分執行勤務，日常補給也以華航名義與美軍來往。當時北越軍事實力已逐漸壯大，戰事越來越吃緊。

1968年農曆除夕夜，北越發動春季攻勢，半個西貢淪入越共炮火。當時執勤的范元俊少校回憶，清晨6點一顆未爆彈落在華航與美軍宿舍前的操場上，華航的毛強經理（真實身分是34中隊副隊長），立刻召集弟兄駕機轉進新山一機場，全體隊員住進法國人開的「梅傑士旅館」。這家西貢最大的旅館，一夕間擠滿了從世界各地來的戰地新聞記者，撐到第7天旅館就缺糧，此時西貢市區道路封鎖，34中隊以緊急電話聯繫龍潭美軍第一飛行分遣隊總部，派憲兵前來，才把人員接回芽莊。

筆者父親也曾派駐越南，春季攻勢時中華民國駐越大使館被炸，國內報紙刊登一名楊姓軍官大腿被炸斷有生命危險，但沒說全名爲何？我們全家立刻陷入愁雲慘霧中，家中來了許多父親的朋友與同事，大家七嘴八舌的想辦法，還好事後證實受傷的另有其人，並非家父。事隔40年，我至今仍記得那股恐懼的氣氛，可見當時越南戰事的緊張。

但是戰區所面對的槍林彈雨更爲可怕。范元俊少校曾數度前往作戰中的溪生機場，當地越共躲在茂密叢林中，不斷向機場發動砲擊，戰事最激烈時砲彈如雨下，跑道無法降落，飛行員只能迅速降低高度打開後艙門，對準跑道猛加油門，同時把機艙中的物資全數推下，再緊急爬升脫離戰火。

空軍少校劉教之回憶，1965年6月越共發動攻擊，34中隊的兩架飛機緊急從芽莊起飛避難，由楊存厚中校駕駛的飛機遭砲火攻擊，機上10名空軍弟兄、2名華航員工、2名美軍人員全部罹難。數月後骨灰運回臺灣，飛機在松山機場盤旋20分鐘，向罹難人員致敬，蔣經國與空軍總司令徐煥昇上將親自接機。當天是農曆春節家家戶戶團圓，棺木經過街頭時尤其令人鼻酸。

1964年9月，王昇將軍自越返國後積極成立「中華民國駐越軍事顧問團」，以鄧定遠中將爲團長，率領15名軍、將官赴越南與美軍共同推展越南政戰制度。陸軍中將陳祖耀回憶，當時臺灣曾邀請美軍與越南軍、將官來臺參觀軍中政治作戰制度，並由中越雙方共同遴選人員組成聯合小組，完成「越南政治作戰總局」編制草案。1965年1月越南政治作戰總局開始運作，要求我方派員到總局任顧問，1966年4月更進一步要求臺灣軍官下部隊到越南各戰術區任顧問，我方又增派人員到越南。

越南戰場共有4個戰術區，陸軍上校王炳勳回憶，第2戰術區位於叢林地帶，越共在此大量挖掘地道，運用叢林游擊戰，在地上與地下鑽來鑽去，使得美軍在此作戰有如行軍，找

不到越共敵蹤。王炳勳曾親見地道規模的深遠；也曾赴北緯17°線上的前線第1戰術區，觀察峴港戰情。他認爲我國協助越南成立的政戰制度，幫助越軍安置家屬與來降越共，也穩住了越南軍心，助益甚大。

根據美國國防部公佈，美軍在越戰陣亡官兵4萬6,397人，因意外死亡1萬300人，受傷30萬6,657人，失蹤2,949人。這場戰爭讓美國子弟兵付出慘痛的代價。陸軍中將趙本立曾隨同美軍援越司令部中校教士傑姆士，前往第1戰術區工作5天，親眼看到在壕溝裡奉獻生命、殺敵作戰的美國大兵，戰地傳教士的工作更令他動容。美軍傳教士都掛軍階，作戰時直接在戰場第一線，擔任鼓舞士氣的工作，以上帝的慈愛之心撫傷慰死。教士在戰地非常受歡迎，當然他們的死傷比例不亞於官兵。

美國在越南戰場投入大量的新式武器及裝備，戰損後需要修復，但從美國到越南的後勤補給線距離太遙遠，不符經濟需求，因此希望在亞洲國家尋求幫助。陸軍中將董萍回憶，1965年我國與美軍先簽訂「勤業計畫」，由臺灣派員赴越向美軍學習武器裝備修復技術，並採購戰損武器回臺，修復後供國軍使用。由於我方修復技術愈來愈專精，受到美軍青睞，派巴施克上校來臺與我簽訂「協修計劃」，由美軍將戰損武器如吉普車、戰車、M-113人員裝甲車、飛機零件等運來臺灣，交由國軍後勤部隊修復，再由美軍包船運回越南戰場。

臺灣對協修計畫十分重視，空軍少將李國屏回憶，當時的參謀總長賴名湯上將經常到三軍後勤各工廠巡視，「協修計劃」因此順利



執行了許多年。

1973年，風雲詭譎的東南亞政情起了很大變化。空軍上將趙知遠回憶，當時由胡志明帶領的越共在中共強力援助下，兵力與武器已不亞於美軍；同一時間，美國民間反戰情緒高漲，胡志明利用這個弱點，在國際間故意製造北越的弱勢形象，引發國際同情譴責美軍，終於達到停戰目的。1973年1月「巴黎和平協定」簽定，美軍退出越南，1975年4月底越南全部淪陷。

陸軍中將陳興國親眼見證越南淪陷，他回憶，1975年3月10日越共攻進邦美蜀，越南政府軍兵敗如山倒，前後只有50天就國破家亡。分派在各戰術區的31名我國國軍官兵，隨著大批難民在兵荒馬亂中逃生，有的幸運搭上飛機、有的搭上漁船在海上漂流，想盡辦法回到西貢團本部時，個個蓬頭垢面，只剩一只隨身皮箱。

但他們的返臺之路更驚險。筆者在華航

服務時，與負責飛機採購的李一正科長熟識，他就是最後一班華航撤僑專機的地勤人員。李科長告訴我，西貢撤僑當天越共的砲火已打到新山一機場，出境室擠滿了心焦如焚的臺灣人，大家都想上飛機，但是座位不夠，兵荒馬亂中李一正靈機一動，下令拆掉所有座椅，在飛機上拉起兩條最粗的繩索，讓機場的同胞全部擠上飛機，拉著繩索搖搖晃晃的起飛。這時，越共已經打進機場，子彈射中飛機尾巴，還好華航飛行員技術高超，凌空而去，脫離炙熱火網。

當年駕著「拼裝機」到越南去打戰的華航弟兄，十幾年後，就這樣駕著沒有座椅，擠滿難民的撤僑專機，飛越千山萬水，降落松山機場，結束了臺灣人的越戰故事。

注釋

- 文中所提各軍官軍階，皆為當事人回臺後，退伍時之最高軍階。