

Story
流光遁影 · 再展風華

伍 | 典範人士專訪



伍、典範人士專訪

瀟灑的黃賢儔先生

黃賢儔是榮工處中部地區工程處土木隊隊長，民國76年5月以47歲英年積勞病故，臺中港工區同仁依照他的遺言，讓他穿著榮工處藍色制服火化，把骨灰灑在臺中港外海，以表示他服務這個國家工程建設單位23年，彼此之間不可割捨的親密關係和濃郁情感，以及他「從自然來，回歸自然去」的心願。

他的瀟灑人生，讓袍澤們深深感動，駕駛樊哲俊說：「黃隊長因過勞而死，他無論在辦公室或在家裡，永遠是一位不休息的人！」

臺中港工區同仁與黃隊長感情深厚，工程主任管國英在他彌留之際頻頻安慰道：「賢儔兄，你放心，咱們是好兄弟，咱們的子女受什麼教育，也會讓你的子女受同樣的教育！」他過世後，榮工同仁曾為他踴躍樂捐。

黃賢儔是福建省閩清縣人，東勢高工土木工程科畢業，他身材魁梧，平日充滿幹勁與親和力，認識他的人都知道他是1位工作第一，任務第一的人。

木土隊弟兄380多人，在嚴格的訓練與歷練下，幾乎任何工程都能進行，是榮工處一支重要的技術人力，在臺中港沉箱製作、碼頭結構、防波堤、沙鹿陸橋、中彰大橋、下西螺大橋、大肚溪橋、仁義潭水庫、臺中農民銀行、臺中榮民總醫院工程中都有極優異的表現，黃隊長的卓越領導是這支工程隊伍傑出的關鍵。



奉獻隧道工程的施清規先生

榮民工程在過去歷史中，承辦無數隧道工程，阿規（施清規）在60、70年代，是榮工處許多人都認得的隧道工程施工主管。他是臺南人，腳踏實地，勤儉樸實，待人和氣，默默奉獻的性格，帶給許多人深刻的印象。

施清規，民國23年生，畢業於臺南工學院附屬工業學校土木科，於63年2月進榮工處參加國家十大建設。從北迴鐵路、東線拓寬到南迴鐵路隧道，每每擔當艱鉅任務，都能一一完成，他說：「人的一生，在年輕力壯時，能為社會奉獻心力，是一種成就，也是一種安慰。」

談到施清規，大家一定會想到他的老師林清標，他們是極為相似的典型。林清標，24年生，臺南高農土木科畢業，專修農田水利工程，48年11月進榮工處服務，也與隧道工程結下不解之緣，尤其是領導東線鐵路拓寬自強隧道工程施工，在長達5年的工期中，帶領一批幹練的工程人員，引進多種化學灌漿工法改良地質，並以新奧工法支撐系統與沉泥地質奮戰，在我國隧道工程史上，寫下無法磨滅的1頁，他是在完成北部第二高速公路木柵隧道工程後才功成身退的。

除了他們兩人，榮工的隧道施工名將多不勝數，如謝玉山、黃昭榮、許茂成、黃輝男、童崇田、郭仁義、劉仲剛、楊茆銘、邱台等，都是有口皆碑。



與碼頭結緣的宋慶愚先生

從小家住基隆港碼頭邊的宋慶愚工程師，兒時耳濡目染，立下壯志，成年後在榮工處與碼頭工程結緣，參與40多座碼頭工程的施工，與他的工地老主任張延隆一般，稱得上是碼頭工程專家。

籍貫山東日照的宋工程師，民國48年從開南商工土木科畢業後就被榮工處網羅，那年，他才22歲。

64年榮工處在高雄港設立「高雄工務所」，進行高雄港中島區擴建工程，他加入施工行列，在15年中，從第31號碼頭一直做到70號碼頭。

在完成蘭嶼核廢料碼頭工程後，他後來又接辦高港第4貨櫃中心81號碼頭及中鋼卸料碼頭工程。

他說，道路工程怕雨、海堤工程怕浪、橋樑工程怕水、市區工程怕車，雖然碼頭工程有一些水下工作剛開始會有些困難，但因為碼頭是建在港內，無風無浪，所以它是所有土木工程中最簡易的工程。

他認為，作為一個工程師，他是很幸運的，他能在榮工處負責國家重要建設，是他生平最得意的一件事。



造橋最在行的陳天生先生

出身榮工處橋樑工程隊的老領班陳天生，除民國66年間參與「固本四號」工程外，其他時間都在築橋，因此，這一生他做過多少橋樑，已經無法數清。

這位臺籍的木工領班一談起他做過的橋，會讓你嘆為觀止：新店龜山橋、直潭橋、義里大橋、后豐大橋、新竹陸橋、臺北復興橋、華江大橋、百齡橋、成功橋、松江橋、正氣橋、建國南北路高架橋、基隆高架橋……。

談起造橋技術，他說早年造橋與後來差別很大，以前的橋樑設計簡單，外型千篇一律，施工機具落後，品質要求沒現在那麼嚴格，施工技術更談不上。

新工法的引進，已使我國的橋樑工程技術達到國際水準，施工方式多樣，外型不斷翻新，創造許多新的景觀。

一生服務榮工處，讓他最感欣慰的有兩件事：1.走到全臺灣每一個角落，都有他曾經做過的橋。2.他訓練出來的榮工隊員不計其數，分散在國內外各工區，除了造橋，還會做道路、港灣、隧道、建築、電廠、下水道、工業區、海水淡化等各式各樣的工程。



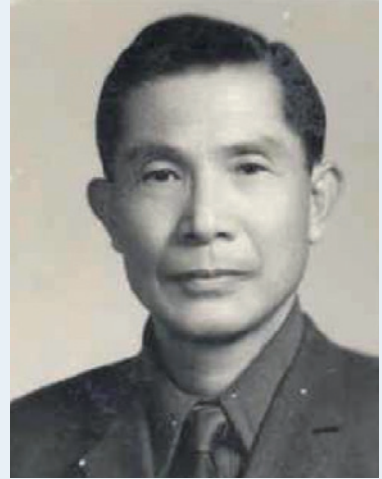
測量「老兵」鄒楠先生

鄒楠擔任測量工作超過40年，他算得上是測量界的「老兵」。民國25年6月，鄒楠從安徽省第一工專土木工程畢業後，就一直在工程界擔任測量工作，累積了豐富的經驗。他擅長於土木工程、水力工程、鐵路工程及公路工程的測量作業。

在大陸，他曾在鐵道部京貴鐵路局、安徽省院南公路管理處、安徽省水利工程處、安徽省公路局以及陸軍鐵道兵團等單位工作；來臺後，他以「配合國策，完成經濟建設之偉業」為志趣，先後參加臺灣省地政局測量總隊、經濟部水資源統一計畫委員會，臺灣省曾文水庫工程局，63年4月進入榮工處。

60年代，鄒楠在北迴鐵路及奇萊引水隧道工區工作多年，他體會到山的偉大，也瞭解山的危險，出門工作，他總不忘帶1支棍子，行進時，讓棍尖點在前頭，人跟著棍子亦步亦趨的前進，他說，這是山胞教他的。

奇萊山高水冷，他常常早出晚歸，碰到過不少的挑戰與危險。如果說吃苦耐勞是榮工的典型，鄒楠就是標準的榮工典型之一，他不計較待遇，不問生活條件的好壞，只知道克服困難，不斷在自己的工作崗位上努力！



不服輸的劉繼先生

榮工處於民國62年在臺南楠西設立「榮安新邨」，安置因公受傷的待退榮民，這些年齡不到就養條件的榮民，各個壯志未酬，永不服輸，希望能重回國家建設的第一線，劉繼就是其中的一個例子。

劉繼是新邨裡待養第2分隊的輔導員，65年他因公受傷，在醫院治療後到新邨時，全身還會發抖，連走路都有問題，後來他能健步如飛，擔任幹部，服務弟兄。他極不服氣的說：「我因為受傷才到這裡來，我多麼渴望身體復元後再回到工地去啊！」

籍貫廣東博羅的劉繼，51年以上士軍階退伍，進入榮工處砂石工場工作，因為工作與生活條件都很苦，讓他鍛鍊了更強健的身體與剛毅的精神。63年他在榮工97分隊，參加北迴鐵路工程，後又服務於蘇澳港及中壢工業區的施工。65年4月10日，他在北方澳做駁坎時，不幸從約3層樓的高處摔下，全身麻痺，住進榮民總醫院治療50幾天，後又轉往宜蘭榮民醫院療養，67年7月16日出院，轉榮安新村待養。

在邨子裡，劉繼以養雞、種菜作為運動，每天走路、跑步，恢復了身體的健康，精神也變好，連續好幾年未到醫院看過病，這種結果，連他當初都不曾想到。



白手起家的羅作英先生

羅作英原是榮工處機械人員調配中心的工友，民國48年就進榮工處服務。他到榮工報到時，身上連買一張火車票的錢都沒有，後來在榮工處努力工作，培育4個孩子長大成人，還擁有兩棟房子，他常掛在嘴邊的話是：「感謝輔導會和榮工處的照顧，現在，我一切都很滿足！」

老羅所說的滿足不僅是物質層面，也涵蓋精神層面，精神的滿足代表的是他職業的尊嚴和工作的愉快。

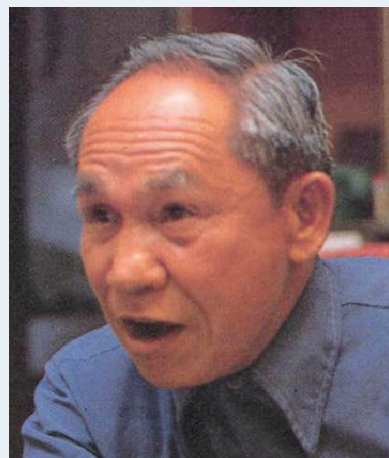
羅作英，廣西象山人，右眼視障，愛笑，笑起來雙眼眯成一線，表示他樂觀、和善，很好相處。

48年他以上士軍階從陸軍工兵部隊退伍，曾到旅館掃地、磨過豆腐、挖過煤，也做過電工，最後他到榮工處新店砂石工場工作，還是把太太的手錶典當了100塊錢，才得以成行的。

40年代的榮工砂石工場，工作苦，收入少，但羅作英覺得比在外頭工作好很多。為解決眷屬住的問題，榮工撥了一些舊材料，由弟兄自己買洋灰和磚頭，在場邊空地蓋了27間房子，榮工處處長嚴孝章先生親自命名為「自強新村」，老羅終於有了自己的房子。

從54年到59年，羅作英一連生了4個孩子，嚴處長每次見到他，都不忘拍拍他肩膀提醒說：「老羅，不要再生啦！」

孩子多，家庭負擔重，榮工處又安排羅太太巫送妹女士到臺北慈園工作，4個小孩在慈園受到照顧，老羅也從新店基地調板橋基地工作，生活大大改善。因為這樣，幾年後，老羅才又在板橋買了另1棟房子。



好個李世賢先生

李世賢是榮工處新橫施工所的爆破工，在海拔2,500公尺的東埔工地管開炸和爆材。這位年屆60的老榮工，無視於高山工地的偏遠與寒冷，他工作忙、責任大，但他始終堅守崗位，以工地為家。

由於東埔工地太遠，交通閉塞，上山下山都不容易，從嘉義到工地一趟要走5、6個小時的山路，休1次假對他們而言也是很辛苦的事。

新橫施工所主任劉興謀看弟兄們在山上工作賣力又辛勞，有時候會想到某位弟兄該休假了，恰巧有便車下山，會要他們早1天下山，這本來是工地主管領導統御的一種藝術，頗富人情味，但李世賢會說：「我何必早1天走？我是明天的假，明天走就可以了。」也許明天沒便車，他會說：「沒車沒關係，我可以走路啊！」

李世賢家住花蓮，除非一早就坐工地的車子下山，否則1天回不了家，必須在外過夜，必須多花費2千多元，對他而言是一項財務負擔，這點他是瞭解的。

李世賢做任何事都一絲不苟，有點湖南人的驕子脾氣，但他的籍貫是貴州，他的作法完全是基於對國家的忠誠，對團體的責任，對工作的熱衷，以及對自我的愛惜，他是一個守正不阿的人！在榮工處，這樣的人很多。



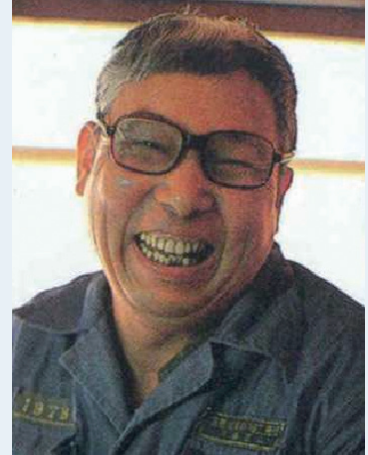
海闊天空的楊忍先生

1坪大的天地，孕育了楊忍海闊天空的胸襟。他原是榮工處奇萊工地的1位駕駛，儘管他的住宿空間只不過1坪大小，但他可以充分利用那小小的空間，讀書、寫字、剪輯書報，培養了他的開闊胸懷，成為1個快樂的人，他的書法在榮民領域裡可是響叮噠的。

1坪大的臥房，楊忍是怎麼利用空間的呢？他在床舖的一邊釘上1塊木板做為書桌，書桌左角擱著筆架及硯台，右角1個機油空筒，擺放著成卷的宣紙及書法作品，他說：「別看這地方小，我倒覺得蠻方便、蠻舒適的！」這是榮工工地員工的生活典型。

湖南長沙籍的楊忍，曾服務陸軍裝甲兵，在軍中，他常用廢報紙練字。他曾熱衷於溜冰、集郵、國劇，喜愛聽西洋歌曲，看電影。多年來，楊忍每到一地，都會留下一些字跡，如湖口裝甲兵基地清泉堂的邱清泉將軍生平，榮工板橋基地的永久性標語，都是他的手筆。

奇萊的施工道路崎嶇陡峻，楊忍開車膽大心細，從未發生過事故，他工作忙碌，生活儉樸，從未生病看醫生。他強調：他以能在榮工處工作為榮。他說：「弟兄們叫我『假洋鬼子』，因為我叫楊忍，可不是『洋人』喔！」



名揚四海的王覺先生

把中國古典的書畫，以傳統的手工雕刻在大理石上，王覺是國內第一人，他是我國大理石工業界功力最深的藝術工作者。

王覺原是榮工處大理石工廠的平面雕刻師，他的大理石工藝作品，隨著榮工大理石產品銷售的推廣，名聲散布全球各地。

大理石是一種堅硬的石料，要把1幅畫雕刻在石面上，不但要費很大的功夫，而且也有一定的困難度，但王覺克服了所有的困難，以自己在書畫方面的造詣，把一些古畫，像五代「雪漁圖」等，維妙維肖地在大理石面上呈現出來，絕不是短期下功夫所可做到的。

王覺是山西太谷人，故取藝名為「晉谷山人」。他於民國59年從陸軍退役到榮工處大理石廠工作，從噴砂間寫字、做圖案，到工藝品雕刻場做雕刻師及美術工作。

王覺說：「把畫刻在石板上，與作畫一樣，如果無法畫出1張好畫，則不可能在石板上作畫來。」他從小跟隨山西書法名家鄭思孝先生學書法，後來在臺灣政戰學校跟胡克敏先生學畫，打下了書畫的基礎。

他的大理石工藝作品廣受西洋人士歡迎，供不應求，這是王覺辛苦工作中最感欣慰的事。



把積蓄捐給國家的張起雲先生

民國67年12月16日，美國政府背信忘義，宣布與中共「建交」，我全體國軍退除役官兵對此均至為憤慨，大家同聲譴責之餘，紛紛提出保證，擁護政府並誓以丹心血忱，為國獻身效命。

榮工處全體榮民員工，遵奉主任委員指示，一方面堅忍鎮定、冷靜沉著、堅守各人工作崗位，以奮發圖強的決心和效忠報國的精神，迎接任何挑戰，同時各工區並分別舉行效忠報國大會，表示堅決擁護政府，服從總統領導，精誠團結，共赴國難。榮民弟兄們紛紛解囊，響應各界發起的愛國捐獻運動，很多位榮民員工的捐獻金額都在萬元以上。

榮工處全體榮民員工的捐獻總金額共新臺幣1千萬元，由當時的榮工處副處長李作雲呈獻給主任委員趙聚鈺先生，轉致政府有關機構，作為愛國捐獻。服務於榮工處中部地區工程處的炊事工友張起雲先生，一人獨捐新臺幣12萬元，獲選為榮工處在全國大會上的代表。

張起雲同志在獲悉美匪勾搭的消息後，極為憤慨，他在中工處發起的愛國捐獻運動中獨捐了新臺幣12萬元，受到中工處同仁的一致讚譽。他說：「我這樣做只是本著救國愛國的良知血忱。」但張同志化憤慨為力量的行動，我們豈能讓其成漏網新聞。

張起雲，河南人，在中工處任炊事工友，剛自約旦工區服務兩年半返國不久，這12萬元是他在國外辛辛苦苦存起來的。他說，我們不能讓億萬同胞失去被拯救的希望！我們要為他們而犧牲奮鬥。

當時，張起雲還有3位尚未成年的子女，安置在慈園。他表示，榮工處的照顧使他毫無後顧之憂，他也沒有任何嗜好，這些錢對他自己並不重要。榮工處處長嚴孝章先生（左）到中工處訪問時，獲悉張同志的愛國熱忱，曾予召見並面致嘉許，同時與他合影留念。



「隧道王」——謝玉山先生

榮工公司業務二處謝處長玉山（如圖右）參與督導雪山隧道施工，破除艱困險阻，使全線提前貫通，績效卓越，當選第25屆榮民節「服務楷模」，獲總統及行政院長召見，並由輔導會鄧前主任委員祖琳在榮民節大會中頒獎表揚。

雪山隧道全長12.94公里，是臺灣第一長公路隧道，由於遭逢等同鑽石硬度的四稜砂岩及無數破碎帶，每秒750公升的超量湧水，被大英百科全書列為世界施工最困難的隧道之一。

謝玉山先生在這項隧道工程擔任施工處主任達6年8個月，艱鉅的任務和日夜的辛勞，讓他頭髮都白了，以榮工的慣例，負責這樣任務的工地主管任期是2年，而謝玉山先生不計辛勞全心投入的精神，值得大家敬佩與效法。

謝玉山先生在職場生涯中都獻身於隧道工程，從北迴鐵路、奇萊引水隧道、東線鐵路隧道，尤其在自強隧道、南迴鐵路隧道、西線鐵路三義隧道到雪山隧道，他在施工方法上有許多創見，堪稱國內的隧道工程專家。

他的夫人陳燕文女士，長久陪伴他在工區艱苦工作（雪山隧道除外），更是國內工程界傳頌的佳話。

行政院游前院長錫瑯在接見時，盛讚榮民弟兄在謝玉山主任領導下，把外國工程專家視為不可能的任務，以豐富的工程經驗及苦幹實幹的工作精神，突破困境，超前進度的成就，充分展現了我國的生命力和競爭力。

行政院林前副院長信義，以「沒有完成不了的工程，也沒有無法達成的任務」，對榮工公司參與國家重大建設給予高度肯定，並稱北宜施工處謝玉山主任為「隧道王」，獲在場來賓熱烈掌聲的肯定和認同。

97年5月，謝玉山先生通過亞太經合會（APEC）嚴格審核程序，榮獲中華臺北亞太工程師（APEC Engineer）資格，「隧道王」的稱譽，更是實至名歸。



潛盾隧道施工專家－廖銘洋先生

擔任榮民工程股份有限公司工程材料事業部主任的廖銘洋先生（如圖右），是一位名符其實的潛盾施工專家，在國內無出其右者，因為他是國內第一位從事潛盾隧道施工的工程人員，在榮工處一直從事這方面的工作。在核四廠循環水出水道工程，他主持的潛盾隧道口徑最大，而且深入海底，海底出口成功的使用冷凍工法，更是創全球成功先例。



廖銘洋主任因為成就卓著，膺選中國工程師學會94年度傑出工程師，在中國工程師學會中接受頒獎表揚，前榮工處副處長汪燮之先生獲知此項消息，特從美國洛杉磯來電表示祝賀，他強調：廖銘洋是現今臺灣唯一的潛盾隧道施工專家。

汪副處長說，民國60年代末期，榮工處完成臺北市迪化污水處理廠工程後，承接建國北路衛生下水道主幹管工程，隨後，由大同公司施工失敗的民族路衛生下水道工程也一併交給榮工處辦理。那時，他擔任榮工處北工處主任，全力延攬在大同主持民族路下水道工程的廖銘洋到榮工處，惟當時反對者眾，大家問：「要失敗者來幹什麼？」但他獨排眾議：「潛盾在臺灣還沒人做成功，要廖銘洋來最起碼可讓榮工減少1次失敗！」

汪副處長說，廖銘洋非常上進，每年自費到潛盾製造工廠研究，終於成為臺灣唯一的潛盾專家，他的獲獎是實至名歸，他由衷的表示祝賀。

榮工自建國北路主幹管工程後，成功的引進潛盾工法，先後以土壓平衡式、泥水加壓式不同形式潛盾機，完成榮工承辦大臺北市、高雄市、臺灣省之衛生下水道、捷運潛盾隧道工程，以及台電核能四廠口徑最大、技術性最高的潛盾隧道施工。

TBM全斷面隧道鑽掘機專家—冷耀東先生

本公司工程師冷耀東，因在北宜高速公路雪山隧道工程執行首次在我國使用的德國渥斯（WIRTH）公司生產，外徑11.74公尺，目前全球最大雙盾身的全斷面隧道鑽掘機（TBM）作業，克服惡劣地質，順利施工，技術純熟，獲該廠頒給證書，也是我國被該公司授證的第一人。

從頭至尾全力投入施工的前北宜施工處二所副主任冷耀東工程師，長期在雪山隧道第1線參與施工作業，期間獲得TBM德國原廠WIRTH公司頒給證書，該張證書上的原文為：MR. YAO-Tung Leng is fully qualified to manage the TBM tunneling work, maintenance and operation of the WIRTH-TBM under difficult ground conditions. 證明其有資格在任何難因地質條件下主導TBM之開挖施工，

即冷耀東先生在TBM隧道工程管理與在惡劣地質下的WIRTH-TBM保養及操作，均符合資格。這種榮譽在國內為首創先例，是對個人能力的高度肯定和推崇，也因此獲選95年隧道協會優良工程師。獲頒證書的冷耀東工程師可被派至全球使用WIRTH公司TBM機具的各工地，擔任指導作業技術工程師，並可獲一般同級工程人員10倍以上的待遇，身價非凡，對於冷工程師被頒證，榮民工程股份有限公司全體施工同仁都「與有榮焉」。

北宜高速公路雪山隧道土木工程比預定完工日期提前完工，開放通車。全斷面隧道鑽掘機（TBM）能突破重重險阻，並曾創下單月鑽掘360公尺佳績，它高效率的施工積效功不可沒，這也印證了榮工團隊的施工實力，同時達成技術轉移任務。



47年次的冷耀東是成大機械工程系畢業，70年間奉派在海外巴林及埃及工作10年，奠下良好英文溝通能力，83年回國參與雪山隧道（當時稱坪林隧道）工程，立即與同僚奉派德國WIRTH公司工廠接受4週之TBM作業訓練，之後從事TBM製造、洞外組立、測試、推進及開挖，歷經9年不眠不休的奮鬥，常與外籍顧問在主控室中研討應付各種突發狀況。為因應環境或機械因素條件的需要，多次參與TBM程式邏輯電腦（PLC）的設定修改，使得不論是全斷面或TBM配合頂導坑的混合工法均能發揮預期效能，展現施工成果，在人力調配不及的狀況下，冷耀東甚至親身上機操控，卒能發揮超高功率，使主坑南下線在94年農曆年前安然貫通。

草地工程師－吳松勇先生

原任榮民工程公司營建施工處主任的吳松勇先生（如圖右），一向被稱為「草地工程師」，大家叫他「阿勇師」或「勇伯」，他是從最基層幹起來的，在擔任榮工處第一線施工所主任時，經常頭戴斗笠，手臂套著長臂套防曬，活像澎湖的農婦，給大夥很深刻的印象。

早年參與曾文水庫、臺中港等國家重大建設，後又負責濁水溪自強大橋新建及鐵路下大甲溪橋及後龍溪橋重建工程，另參與彰濱工業區之開發工作，民國74年間，吳員兼中工處大甲施工所主任，參與搶救因颱風沖毀兩座橋墩的鐵路下大甲溪橋重建工程，與業主共擬搶救計畫，並調集人、機、物料不分晝夜24小時冒險施工，於短短1個月左右完成橋墩，供鐵路局架樑鋪軌，恢復海線通車；民國79年鐵路大甲溪橋橋墩倒塌，榮工處被要求進行災害搶修，他不畏艱辛，圓滿達成任務，使鐵路山線在短短的1個月內恢復通車。

民國88年發生921大地震，重創中部地區，榮工公司奉命參與救災，當時兼任營建事業二部副主任的吳松勇先生，受命立即動員中部5個施工所及土木、修護兩隊大批人員、機具、材料參與搶救，並親自穿梭災區，不眠不休不顧危險，協調指揮，拆危樓、通道路，多所學校之簡易教室也在1個多月搭建完成，使學生可恢復上課，深受社會讚許，為公司及政府奠下良好形象。91年底臨危受命，接辦「高鐵C250標上構工程」，積極與業主互動、溝通，改善業主關係，致工進得以穩定、順利推展，並積極與業主求償，以力求減少公司損失，謀最大利益。92年配合公司民營化再生計畫執行，他以誠懇的態度宣導溝通，圓融和平的完成營建事業一部、二部及機工部3個單位簡併，深獲長官賞識。

因工作績效卓越，曾當選為輔導會93年模範公務人員。



效率與品質傑出的房基璋先生

榮工有許多傑出的工地主管，服務地鐵施工處的房基璋主任就是其中的一位。

房基璋主任，民國41年次，逢甲大學土木系畢業，擔任地鐵施工處第5所施工所主任，承建南港專案CL302標汐止山岳隧道及引道工程，計畫周詳、學驗專精、任事熱忱，具領導決策溝通能力，積極主動解決各項困難，榮獲93年度全國公共工程金質獎品質特使獎，另獲環保署頒發92年度全國環保優良營建工地、以及臺北縣府環保局頒發92年度環保優良工地，該工程提早102天完成隧道貫通。

房主任並同時兼辦「南港專案CL309-1標隧道中間牆打通重建工程」，配合業主日以繼夜趕工，於93年4月提早71天完工，經業主函謝，施工期間並曾獲得臺北市府環保局頒發91年度及92年度的道路認養績優營建工程獎狀。



榮工公司臺北地下鐵路施工處第5施工所主任房基璋（如上圖右）膺選輔導會94年模範公務人員，輔導會高主任委員特頒發獎狀、獎金。

為榮工發展寫下影像紀錄的吳紹同先生

民國50年，榮民工程事業成立的第5年，吳紹同先生便以上海中國新聞專科學校的學歷，和曾任上海益世報攝影記者、軍中新聞攝影、中影製片廠負責新聞片及紀錄片攝製的豐富經歷，進入了榮工處，開始參與工程紀錄片攝製，並在短短的1年裡（民國51年），就推出了榮民工程事業的第一部施工紀錄影片。



不論在海內外，在崇山峻嶺、在泥濘沼澤、在荒蕪沙漠，或在波濤洶湧的大海中，只要有工程的地方，我們就可看到吳紹同先生和攝影同仁們，懷著無比的工作熱忱，用影像忠實的記錄著榮民弟兄們在惡劣的環境下，不畏艱難、勇往直前的精神，而這一幕幕的片段影象，也串接成榮民事業和臺灣經濟發展史的重要紀錄，直到民國79年他從攝影組組長退休為止。

在公營事業移轉民營檔案訪查過程中，專家、學者們對於榮工所保存的這些數量豐富、記載詳實的珍貴媒體資料，無不表達衷心敬佩，吳紹同先生扮演著重要且關鍵的角色。

吳紹同先生自謙：「我所學為新聞，專長是攝影，後半生又為攝製紀錄片工作40年，由於對職志的專注心無旁騖，數十年來雖日與相機為伴，卻未曾為自己在攝影創作上留下一麟半爪，以致在一生的攝影生涯中留下了大片空白」。就因為他「對職志的專注心無旁騖」，才能完整拍攝出臺灣經濟發展史極具歷史價值的影像，並獲頒兩座金馬獎，也肯定了他在29年的工程攝影生涯中的卓越貢獻。

退休後的吳紹同先生，依然秉持專業的執著，繼續追求他的志趣，在脫離工程攝影領域後，足跡踏遍歐、亞、美、澳、非5大洲，獨自完成了世界上所有15種鶴的專題攝影、創作，成效斐然，也為他在攝影生涯裡，寫下另一個輝煌紀錄。