交通部公路總局第三區養護工程處

「退休同仁口述訪談計畫」

陳副處長連乾訪問整理報告

主辦單位：公路總局第三區養護工程處

執行單位：檔案應用小組

107 年 12 月

目 錄

一、 受訪人簡述與三工處淵源……02

二、 陳連乾副處長小檔案……03

三、 重要經歷(含遭遇困難、重大事件與榮耀事蹟)

（一）求學階段(民國 28 年~41 年）……05

（二）任職台東縣政府時期(民國 41 年~44 年）……08

（三）任職公路局第三區工程處時期(民國 44 年~87 年）…18

（四）民國 87 年 7 月屆齡退休之後 ……79

四、 給後進三工人的勉勵話語 ……82

五、 結語 ……82

六、 致謝 ……84

陳 副 處 長 連 乾 訪 問 整 理 稿

一、受訪人簡述與三工處淵源

姓　名：陳連乾

性　別：男

出生年：民國 22 年(1933 年)

出生地：屏東縣潮州鎮（房屋現已不存在、是日式台糖宿舍）

學　歷：潮州國民學校(小學)畢業、民國 38 年屏東高工初中部、民國 41 年 6 月台南高工畢業。

經　歷：

1. 民國 41 年 10 月台東縣政府土木科臨時雇員。
2. 民國 44 年 9 月向公路局第三區工程處報到(因公路局接管全省縣道代管業務招考基層工程人員而錄取為「額外助理工務員」)，並派往台東工務段太麻里監工站擔任站長職務。
3. 58 年 9 月晉升為工務員。
4. 60 年 10 月 1 日調任高屏沿海公路新建(林園~~水底寮)工務所。
5. 65 年初，調任台一線楠梓~岡山間拓寬工程工務所。
6. 66 年夏，考試院舉辦公路特考以高員級優等成績錄取。
7. 67 年 4 月晉升幫工程司。
8. 69 年 2 月任命為幫工程司兼工務課養護股長。
9. 70 年 6 月晉升為副工程司兼股長。
10. 75 年 5 月 1 日任命為副工程司兼工務課課長。
11. 76 年 10 月晉升為正工程司。
12. 77 年 3 月任命為副處長。
13. 87 年 7 月 15 日屆齡退休。

二、陳連乾副處長小檔案：

民國 22 年(1933 年)陳連乾副處長(以下簡稱「副座」)出生於屏東縣潮州鎮舊潮州郵局(位於長興路，現今戲曲館-紅磚牆建築很美) 左後方約 100 公尺處的台糖宿舍(日據時期地址:高雄州潮州郡潮州街潮州庄 274 番地。)；祖籍為屏東縣萬巒鄉，係因父親任職於台糖公司屏東糖廠潮州出張所之緣故而與母親結婚之後住進台糖宿舍；因此，副座及其兄弟姊妹(共 4 人，排行第 1)都在台糖宿舍出生。

民國 34 年 8 月 15 日(1945 年、昭和 20 年)，國際情勢在美國投下原子彈、與蘇聯發動攻勢後，日本昭和天皇於這一天宣布無條件投降，第二次世界大戰隨之結束，國民政府在同一年 9 月 9 日接受投降。

副座回憶道「當時就讀潮州國小 6 年級半，光復時由老師帶隊在潮州火車站前馬路(現中山路)兩旁 (寬約十公尺有茄苳行道樹石子路)手拿小國旗高興地迎接祖國國軍到來。國軍下車出站一見 (約 100 多人)，呀……?這就是國軍嗎……?其裝備與軍容之劣…?頭戴斗笠服裝破舊穿短褲腳穿草鞋用扁擔挑東西，這就是國軍嗎……? 那 A 阿捏？這是對祖國國軍的第一印象。這些情景在國小 6 年級半的小小心裡就蒙上一層疑惑?這些是國軍?後來在街上常被聽到與民眾發生很多與台灣過去長久存有的禮節與規律習慣大大相左的惡劣行為，而引發許多糾紛與不快不滿。」。

圖1：
民國19年潮州鎮中山路「十二間樓舊址」；副座口述光復初期會計室鍾國謙(副座與鍾國謙是小學時期同班同學)家即住在這一排樓房之一(照片來源「潮州鎮誌」第242頁)(照片中左側行道樹即為茄苳樹)。

圖2：民國87年潮州鎮中山路「十二間樓舊址」(三角公園對面)
(照片來源「潮州鎮誌」第242頁)

民國 35 年國小畢業後進入屏工初中(當時名為「屏東市立初級工業職業學校」)。

民國 38 年屏工初中部畢業後升學台南高工(當時屏工尚無高中部，係民國 44 年 8 月才成立高級部)。

民國 41 年 6 月台南高工畢業後升學未成。

民國 41 年 10 月~民國 44 年 8 月，經友人介紹而到台東縣府土木科任臨時雇員。

民國 44 年參加公路局因應接管全省縣道代管業務招考基層工程人員，錄取為「額外助理工務員」，同年 9 月分發台東工務段，擔任太麻里監工站擔任站長職務。

民國 60 年 10 月調回西部，歷任承辦員、股長、課長、副處長職務，並於民國 87 年 7 月 15 日屆齡退休。

三、重要經歷(含遭遇困難、重大事件與榮耀事蹟)：

(一)求學階段(民國 28 年~41 年 6 月，西元 1939~1952 年)：

1. 小學時期，民國 28 年就讀於潮州國小(當時名為「潮州公學校」，民國 30 年改稱「潮州西國民學校」，民國 34 年 10 月 25 日台灣光復改名為「潮州國民小學」迄今)；副座回憶小學時期點滴如下：

(1)國小 1 年級級任是日籍柏木(KASIWAGI)女老師、2 年級是台籍黃嘉善老師、3 年級是日籍安倍(ABE)女老師、4 年級是台籍潘坤聰老師(後曾任鎮長)、5 年級是日籍土肥(DOHI)男老師(很兇會罵人打人，我不喜歡)、6 年級是台籍李晉芳老師。除 5 年級日籍土肥老師外，每位老師都很有愛心教導小學生，至今仍然很懷念，但都已仙逝。

(2)小學 1、2 年級時上課是半天，3 年級起全天上課。星期一至星期五午餐自帶；星期六只上半天課，在中午用餐時，老師會巡視每位學生的便當都全部吃完，便當盒即使剩一粒白飯也要吃光。老師說農民種田很辛苦不可浪費食物，這是日人的生活教育吧！

這習慣我至今仍然如此。現今我所認識的日本友人及曾經接觸過的日人共餐時、似乎都會有這種習慣的顯現(好吃好吃 不要浪費不要浪費)、這是民族性使然吧。

二世戰後期日軍已處劣勢節節敗退、美軍空襲台灣也來了(屏東市・潮州鎮也曾遭轟)。

(3)二世戰後期日軍已處劣勢節節敗退，美軍空襲台灣也來了。國小 5~6 年級上課已不正常，我們常集體被帶去潮州軍用機場勞動工作割草，上課時為防空常在郊區民宅或大樹樹蔭下，直到戰爭結束。

2. 初中(國中)時期，民國 35 年就讀於屏東市立初級工業職業學校(民國 32 年為屏東市工業專修學校、35 年 3 月 1 日改為屏東市立初級工業職業學校、41 年 8 月改為屏東縣立初級工業職業學校、44 年 8 月辦理高級部、45 年 8 月改為屏東縣立屏東工業職業學校、89 年 2 月 1 日改名為國立屏東高級工業職業學校迄今)；副座回憶初中時期點滴如下：

(1)屏工初中一年級時發生 228(1947 年)事件，一些時段學校上課不很正常。有一天早晨從屏東火車站走向學校上學路時，途徑屏東

市中正國小後面圓環時看到二具屍體，好像是被槍斃的沒有人理(是不敢理?)好恐怖！

(2)初中一年級時期的代數，當時數學分域為：小學稱之算術、中學(國中)為代數、高中一年級為大代數或高等代數、高中二年級為初等微積分)及英文課教師係由日本留學回台的本省人老師任教，課文講解時還會用日語呢！因為老師本人也不會國語。

(3)記得初中畢業時，班導徐振祥老師以一句日文成語勉勵我：「艱難汝を玉にす（漢譯：不吃苦中苦，難為人上人。)」這句題詞現在還留在我的畢業記念冊上。感謝徐振祥老師，我雖然自認能吃苦中苦，但絕不可能為人上人的。

3. 高工時期,民國 38 年就讀於台南高工(該校創於民國 34 年 4 月 1 日，原係台南州立台南工業學校，34 年台灣光復改稱為台灣省立台南工業職業學校，40 年 9 月改稱為台灣省立台南高級工業職業學校，89 年 2 月 1 日改為國立台南高級工業職業學校迄今)；副座回憶高工時期點滴如下：

(1)初中畢業後升學台南高工，當時全班同學都是台灣人，而專業課目有三位本省人老師，講課時或閒聊時還會用日語相互交談呢！而同學間課外交談多以國、台、日三種語言混合(雞尾酒式)使用，是很有趣。

(2)測量學課是由工學院教授史惠順老師兼教。最高興的功課是測量實習(因在野外)。

(3)高工二年級時有一天聽到機械科二位台灣人老師突然沒有到校，好像失蹤了的消息。

(4)高工三年級時臨畢業時，教橋梁課的周重松老師帶我們參觀旗山橋(懸臂式)施工工地。

(5)民國 41 年 6 月高工畢業後升學未成（當年台灣僅有台大及台南工學院、二所工科院校。另有台灣師範學院、台中農學院。後有台北工專、淡江英專、台北行專)，是我自己能力不足，升學管道少不能當作考不上的藉口，次年沒有再考了。

(6)高工畢業那年同學們都被老師督促參加就業考與普考，唯獨班級

有三人未應考，其中之一就是我。(其中之一人去經商而賺大錢成富翁，另一位到美國留學去了；而我呢!最為落魄。現在三人都健在且仍保持連繫)。就因未聽從老師督促參加就業考與普考，我們三人被土木科吳松興主任叫到辦公室責備：「某某人都能考中，何以你們三人不去考?將來有苦頭吃了！」。真的我的苦頭在後面等待著。

圖3：民國41年，陳連乾台南高工學生時代，由老師帶領學生見習旗山橋(第一代橋)橋墩沉箱施工加載重情形。

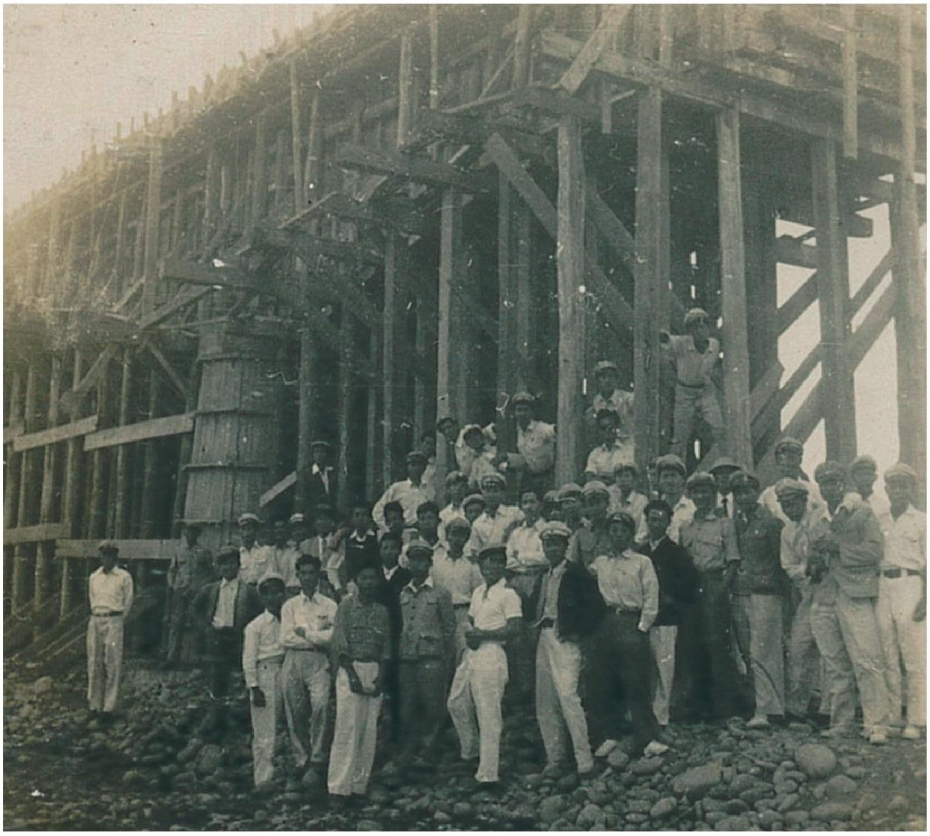

圖4：民國41年，陳連乾台南高工學生時代，由老師帶領學生見習旗山橋(第一代橋)懸臂式橋梁就地支撐施工情形。

(二)任職台東縣政府時期(民國 41 年 10 月~44 年 8 月，西元 1952~1955)，副座回憶該時期點滴如下：

1. 民國 41 年 10 月，因升學未成又未參加就業考與普考，等於失業下，經友人介紹而到台東縣府土木科任臨時雇員(月薪 300 元差費另計，可憐又可悲，暫時安頓一下吧！)。

   這是人生第一次遠赴台東陌生的地方，從潮州到台東在枋寮轉經南迴公路巴士一路石子路，路程約 6~7 小時到達(當時森永附近有看到猴群)。公路車站下車後雙手攜帶行李去友人住處，沿途石子路兩旁行道樹，徒步行走黃昏的街頭，馬路上人煙稀少、建築物矮小、遠處有山景、台東糖廠煙囪高聳、遠處又傳來陣陣海浪泊岸聲音、街道幽靜，哇哇!!好地方!!美!!。就這樣被台東的泥土黏著了。

2. 到職即被派參加現台 11 線 (那時尚無公路系統編號是由縣府管轄，他們稱作「新港線」)漁橋災害修復路段前後二公里路線測量工作，領隊是被日本人技師鞭策成的台灣人技士(鄭阿來，後來轉職本局四工處)，工作態度與日人類似，工作中叫喊都用日語動作要求快速草

叢裡穿入穿出感覺很新鮮。完成最後一天收工後，晚上被帶進一家酒家飲酒慰勞(這是人生第一次進酒家)。

註：為何台九縣新豐~~德高間長約 12 公里都是一直線的道路而沒有彎道？據當時縣府土木課技正劉奇說：日人新闢台東至池上路線時，自台東向池上測量到新豐時，因隊長有急事須趕回去台北總督府道路港灣課洽公，於是交代副隊長繼續往前測，副隊長請示如何選定路線？隊長指示道：就一直線測下去。而成為今日的一直線道路也。這也許是現今全台唯一的長直線道路。

3. 不久奉派至大武漁港(位於尚武)新建工程監工(該漁港至今尚未闢建完成)，同時負責尚武地區地形地貌測量工作完成(當時除公路兩旁數間簡陋草屋外尚未成村一片荒野)，後來縣府以我所測量的地形地貌圖規劃成現在的尚武村街道，數年後鄉公所也從大武遷移至此，國小也有了。

初生之犢不怕虎，也不知所測地形地貌圖是否正確能用?我至今仍然懷疑，神經大條真是大膽。我總算在此留下一點記憶。

圖5：
民國43年，陳連乾任職於台東縣政府大武漁港工務所期間，同時進行漁港相鄰靠山側平台地區之測量工作，並完成該範圍平面圖，測量當時該地區一片荒野尚無住家(地點約略於龍鳳海產飯店至大武鄉公所之間)，日後縣政府依據該平面圖進行規劃，才有現今尚武村聚落之規模。從照片看見當時大武漁港尚未開闢，尚武地區僅有極少數幾間房屋。

圖6：民國107年尚武地區空拍照片

圖7：民國43年，陳連乾(左)、陳登進(右)任職於台東縣政府大武漁港工務所，操作水平儀(現今水準儀)。

圖8：民國43年，陳連乾(右)於台東縣政府大武漁港工務所前。

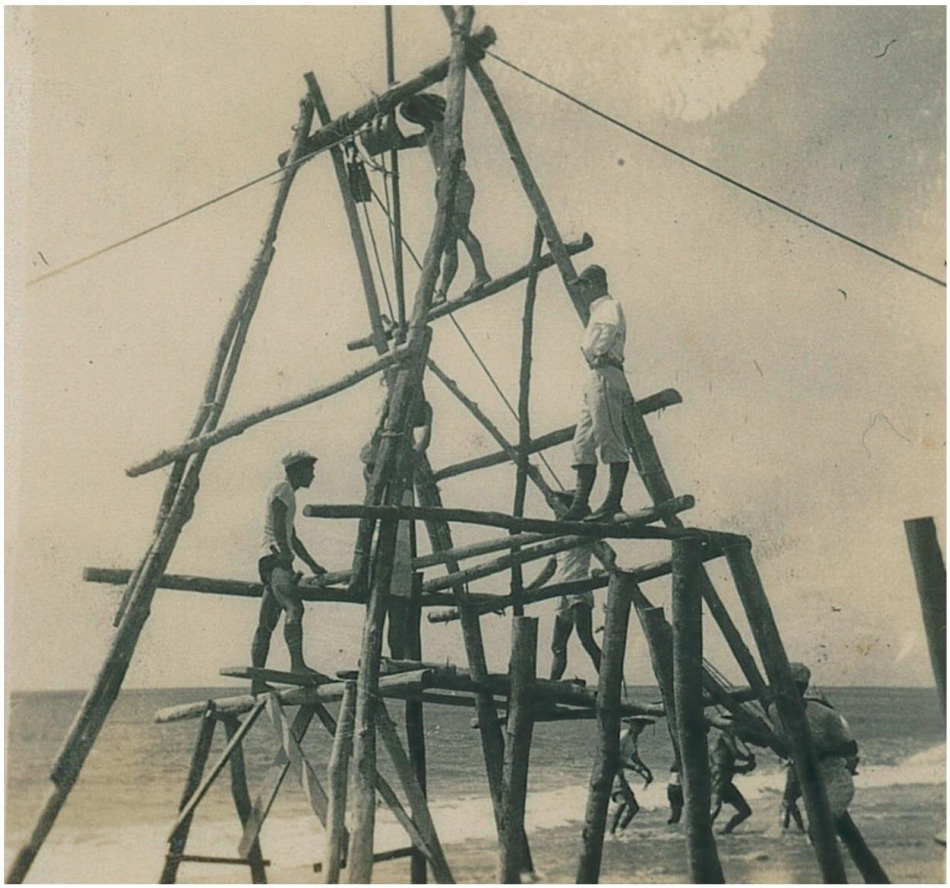

圖9：民國43年，陳連乾任職於台東縣政府大武漁港工務所期間，於圍築臨時防波堤前，搭設施工架進行打樁工作。

圖10：民國43年，陳連乾任職於台東縣政府大武漁港工務所期間，於圍築臨時防波堤(假設工程)範圍進行沉箱施作。

圖11：同圖10

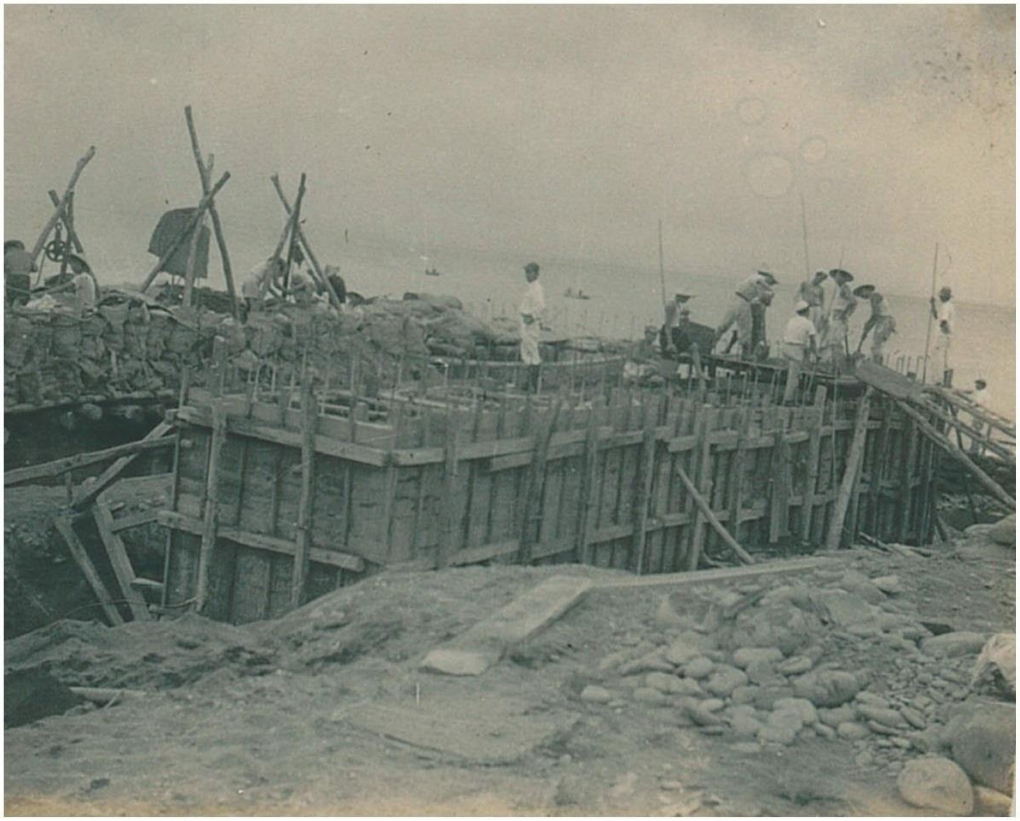

圖12：同圖10

圖13：同圖10

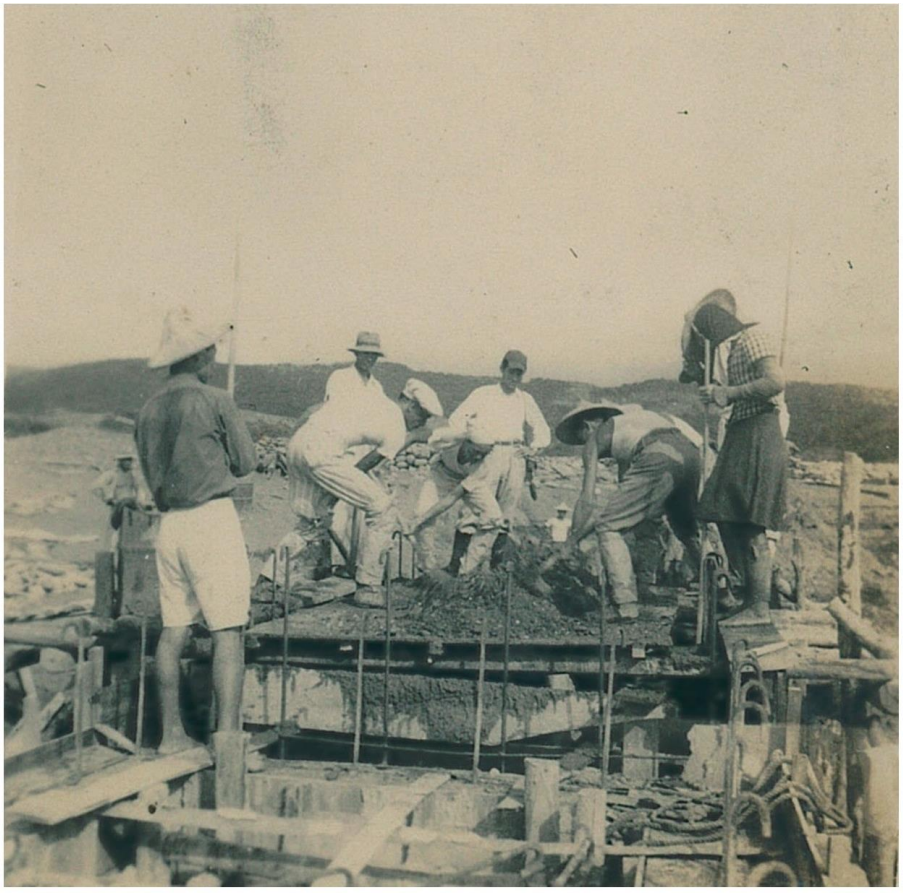

圖14：同圖10，於沉箱頂施工過程。

圖15：同圖10，於沉箱頂進行第2升層(計2層，每層5公尺)施工過程。

圖16：
民國43年，陳連乾(左1) 與潛水夫(俗稱「水鬼」)合照於台東縣政府大武漁港(位於尚武)。當時漁港建港工程利用混凝土製基礎結構，運用載重下沉原理，經由潛水夫(俗稱「水鬼」，自陸上藉由軟管以空壓機輸送空氣進入潛水頭盔內)進入水中排除障礙物。

圖17：同圖15，於混凝土製基礎結構體頂端，運用裝填土石以及施工人員加載重方式，使得基礎達到下沉到設計深度之目的。

圖18：民國43年，陳連乾(左)於台東縣政府大武漁港監工堤防施工(照片為堤防兩側之沉箱，經由人工挖除沉箱底部土石，以及沉箱頂部加高、加載重方式讓沉箱下沉至設計深度)。

圖19：同圖10，陳連乾回憶道「當時混凝土施工所用砂石都取自海邊，再經淡水洗過，當時日治時期所建南迴公路好多橋也都使用海砂，現在去看那些大梁也都好好的、混凝土表面都很漂亮；據老前輩敘述用那些海砂都必須經過水清洗才能用。」。

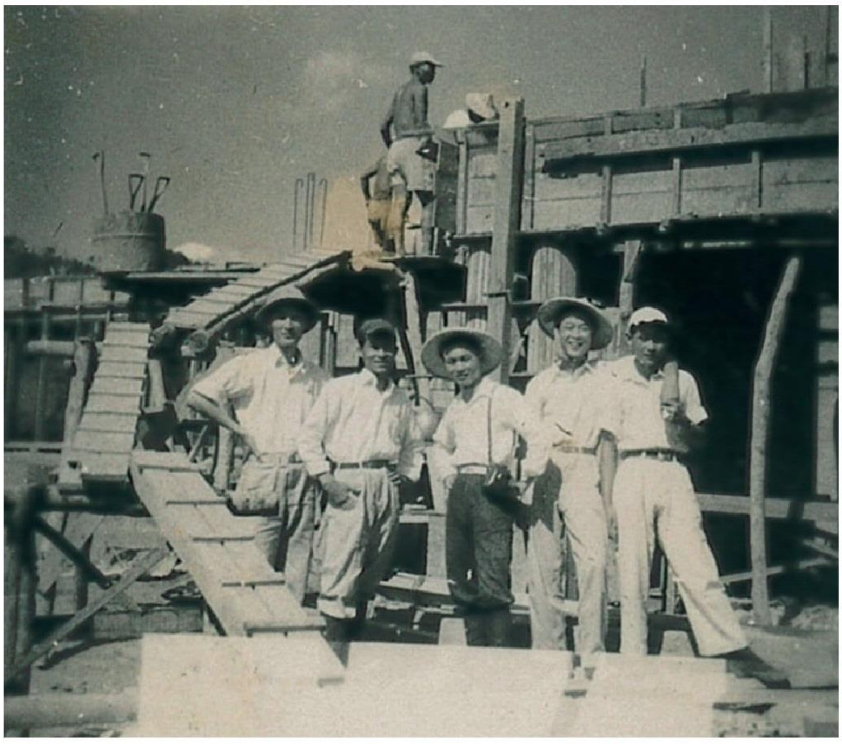

圖20：民國43年，陳連乾(左2)進行大武漁港水泥倉庫興建工程。

圖21：民國43年，陳連乾攝於台汽大武車站(當時大武車站係南迴公路台東~枋寮間中途休息站，站長為黃鍾藩，後來調本處總務主任)。

(三)任職公路局第三區工程處時期(民國 44 年 9 月~87 年 7 月，西元 1955~1998)，民國 44 年 9 月，因公路局接管全省縣道代管業務招考基層工程人員錄取為「額外助理工務員(「額外」人員待遇與正職相同)」向第三區工程處報到(副座描述「當時工程處主任為蔡繼昭，辦公房舍是日式平房，原日據時期台灣總督府國土局土木課「林邊溪治水工事事務所(參照自「潮州鎮誌第 205 頁」)」遺留，非常簡陋，周圍還有墳墓，我小時會到此地玩耍。」)，奉派至第三工務段(台東工務段)負責太麻里監工站養護工作(轄區：台九線大南橋~大溪)。

1. 太麻里監工站時期(民國 44 年 9 月~60 年 9 月，西元 1955~1971)，副座回憶該時期點滴如下：

(1)民國 44 年 9 月我被派任到太麻里監工站，原任太麻里監工站許金球轉至大武監工站(轄區·台九線大溪~壽卡)。

監工站是日據時期開闢南迴公路工程的工事事務所之一(楓港至知本間共有七處事務所，建築物現已全部無存)，是石砌混凝土牆文化瓦屋頂共四間連棟日式宿舍，居住空間還不錯且還很堅固。真可惜對開闢南迴公路具有歷史(80 年以上)性意義的建築物未予保留而予以打除新建現有建築物。實在可惜！

(2)監工站裡有監工員一人(名莊阿萬老前輩，退休後由楊文慶接任)負責養路工作，養路卡車一輛(司機先是謝錦堂後是吳錦章)。倉庫管理員一人負責一般器材、搶修器材、國防戰備器材、炸藥庫等。該倉庫管理員(名施利漢)是很溫和的福州人(天主信徒)、有一天凌晨突然一睡不醒。之後由周提揚接任。

監工站主要工作是維持交通安全暢通、路面平整(當時都是石子路面常生波浪紋跳動養護不易，必須定期以刮路機刮平，平時須常補充加鋪路面石料)、排水無阻、路容整潔等，非常單調無味。站裡有太麻里班與金崙班道班二班每班各 10 名道工，除班長係本省人外，其餘都是原住民不諳國語之關係，每日工作交代常以日語溝通為多。幸好我略懂日語。

(3)民國 44 年 9 月~60 年 9 月，在太麻里監工站期間長達 16 年之久，其間前 8 年太麻里是無電燈的，夜間生活及加班是以電土灯或煤

油灯借光的。可見前人開闢南迴公路時之艱苦過程。

(4)在太麻里監工站工作期間，每有風雨必須出動查巡轄區路段路況以維交通安全這是基本工作，而轄區內山區路段每年都有因颱風豪雨災害阻斷交通半天或 1~2 天或數天情況。其間曾經遭受二次大災害(54 年葛樂風災、58 年艾琳風災)，阻斷交通一次 7 天；一次久達 15 天(十月天颱風、雙十節~光復節)之久。在當時東部尚無工程機械的年代，只好商請當地村長動用民工(計工資)以人力搶修，別無他法。而查報災情均以徒步日行 10~~20 公里是常事；夜間則加班填寫災情報告。

(5)災害搶修最為困難又危險者為橋梁引道或橋台橋墩沖失災害，如台九線虷仔崙橋~南虷仔崙橋間引道沖失災害（後修建為過水路面)，洪水未退前要先架設人行便橋以便受災地兩端民眾及旅客接駁通車，洪水退後要開設便道維持通車。這些都是由人工搶修在短時間內完成，不但困難又危險可見。架設便橋均以技工與道工辦理，尤其以人力搬運Ｉ型鋼梁(因體積大質量重)甚為費力又不易，難為這一批批原住民道工，相當辛苦；其他由僱工辦理。

註：大概是民國 55 年南虷仔崙橋橋面加以打除，取出其中鋼筋運送到潮州改建舊工程處新辦公樓房之用。(時任處長為倪思增)取出之鋼筋暫時存放在過水路面側邊，夜間則派道工守衛以防被盜。

(6)災害搶修工作完成後緊接著填報災害修復表報，待由上級(交通處及審計處)官員復勘同時核定修復經費。核定前先期就帶同二名道工做災害地點地形、平面、定線、縱、橫斷面測量等都是一人完成，且要萬能。道路工程是本業，但建築工程、水利防洪工程也得略懂。

太麻里道班房(已被拆除)新建、南太麻里橋左岸上游堤防(當時由公路局管理，全長約 900 公尺)沖毀約 200 公尺以 8 號鉄線蛇籠修復堤身及丁壩等，皆是我所設計修復修建。好笑又好大膽。倘災害地點多且大時要求工務段派員支援。測量完後隨即著手設計工作，完成後依程序報核發包後施工監工。這些工作多數為一

人擔任，在當時交通不便情況下同時有數處施工工地時，均以兩腿做交通工具，一處行走數公里查看工地是常事。也許因此而練成了我現在的腿力。

(7)民國 52 年到民國 58 年辦理台九線改善工程。測量工作組成測量隊二隊，第一隊由華源至大武由蘇進涇工程司領隊。第二隊由安朔至草埔由李慶邦工程司領隊。我在第一隊測量設計，逐年分期分段改善到民國 58 年台九線全線完成雙線簡易灌入式瀝青路面面層，路面的養護工作減輕不少。但雨後簡易瀝青路面面層易生坑洞就由柏油技工修補。

(8)民國 56 年底一年一度的全局養路比賽時間接近，我騎上從友人借來的 50cc 機車上午一早(約 7：00 時)就出門向南去巡路，因專心巡視路況騎到香蘭~新香蘭間(當時路基寬約 8.5 公尺、石子路面 6 公尺、兩側路肩有直徑§30 公分木麻黃行道樹左右側各一排，路基外是小水圳及稻田)，不知不覺偏離路面而頭部直撞行道樹幹(當時無安全帽)，一聲”碰”人身就往下倒即昏迷，倖巧近處稻田裡有一人正在工作，聽到”碰”響急速前來將我抱住扶正一看，呀！是監工站陳先生(互相認識)，又那麼湊巧從大武站開往台東的公路第一班車到來，叫停將我扶上車，司機先生一看是我(又是互相認識)，除下車客外，一路不停直奔省立台東醫院急救。到下午 5 時左右清醒，一看這裡是什麼地方？老婆也在場？據說二孔(耳、鼻)出血腦震盪很嚴重，當時想到的是家人、老婆、工作(以後還能否正常工作有無後遺症)。就此住院 20 天。當時(50 多年前)的省立台東醫院的硬體設備之落後與軟體醫務人員的素質、藥品的質地等水準都可想而知的，很幸運保著了生命。出院後繼續自行療養並以民間漢方(所謂秘方)醫治，並赴台北振興醫院腦神經外科權威施純仁教授檢查結果情況良好而放心。工作還能正常進行。

民國 58 年 9 月我也終於晉升為工務員(請注意非「額外」，如何補實的也不知)；期間久達 14 年，是喜！是悲?笨啦!。

註：前(105)年在高醫大附屬醫院做腦部核子共振掃描檢查時發

現 50 多年前的腦傷還有痕跡存在，醫師說現在還有 1/100 的危機存在；原來 50 多年來到現在我每天都與 1/100 的危機共存著。

(9)民國 58 年台東縣政府委託本處辦理知本溫泉橋新建工程(原係人行吊橋)，又被奉派監工、測工周石協助。

當時段長是方國松。我又不能說我不會預力混凝土工法，只好「頭殼摸李燒」。該工程是 4@35=140m 預力混凝土橋寬 4.6m(後縣府加寬為 7.50m)、該預力混凝土橋是台東縣內第二座預力混凝土橋(第一座是大南橋)。其下部結構是沉箱式基礎橋墩，沉箱下沉以潛水夫挖掘下沉，過程中要特別注意垂直線縱橫向位置深度正確不可偏差，否則上部結構無法正確構成。沉箱下沉過程中右岸橋墩基礎沉箱下沉到一半遇到溫泉水熱度約 40℃潛水夫無法下水挖掘下沉，要如何解決呢?

上部結構是後拉式預力式混凝土大梁橋面，預力式混凝土大梁之施工是我的難題與挑戰，因我從未接觸過也從未學習過，自覺遇到難題了但非克服不可。於是托人購買有關書籍或資料，終於在台北市大陸書店買到一本日文書籍(書名:ブレストレスト・コンクリート施工法。猪股俊司著・1964 年 7 月第 8 版発行・山海堂出版・246 頁・180 元)。該書著作者就是台灣第一座預力混凝土長跨徑懸臂式拱橋(台 11 線舊長虹橋 1@60+60=120m)新建工程，中日合作承商顧問(留法)。公路局各工程單位都有派工程人員去研習。

本書內容詳盡且豐富是我的預力式大梁施工之工作救星，一面參考書本一面對照實體，因此常引起與承包商間之認知上的差異之紛爭。「你是台灣人為何看日本書監工?」莫名其妙?

預力混凝土大梁施工最重要的是預力鋼索之安裝位置正確固定，其次是混凝土設計強度為 350 kg/cm 2，各項骨材及水量必須以重量做配合比設計，故各項骨材在各種氣候及階段下都須做含水量測驗以求正確達到設計要求強度。這些工作單調又無味，正巧來了二位屏東高工實習生(李富雄、李光文)就由他們辦理。以

重量配合比設計攪拌成混凝土再做坍度測驗及試體並灌注入大梁木模型板內，混凝土灌注(不能漏漿)後的濕潤很重要，28 天後達到設計強度再依序按各鋼索設計拉力要求施拉預力。及至民國 59 年 8 月該工程終於順利完工。(補充說明：該橋因民國 98 年 88 風災河床淤積危及防洪安全而打除，另在上游新建一座斜撐橋「勇男橋」。民國 103 年 7 月勇男橋完工通車，在這之前，知本溫泉區僅能以溫泉橋作為主要聯外道路；而以往遭逢豪大雨，知本溪水暴漲，溫泉橋就會封橋。)

插曲：知本溫泉溪橋右岸是溫泉區(當時無築堤防)，每天傍晚有多人原住民歐巴桑小姐，在溪邊挖掘約 3~4 平方公尺深約 60 公分小水池塘戲水泡湯(左岸無溫泉)、我們好奇就以經緯儀從遠處眇看觀賞美女出水(上空)。後來我們也加入行列了。哈哈哈哈!!!

(10)監工站雖是小小的一點滴的小單位但是在太麻里小村落卻是一個省級單位，與在太麻里的其他公務單位(如鄉公所、警察分駐所、小學、林試所、衛生所、軍方海防中隊及後來的台電服務所、郵局分所等)都會有公私務上的往來。

如國小要建司令台校長來洽商提供協助，監工站則以養路卡車從海邊採運砂石提供協助。

又如因當時的太麻里警察分駐所房屋老舊(日式平房)要改建，孫所長要求協助。我就畫出詳細建築設計圖並提供砂石料協助。完工遷入新分駐所時在慶祝場所上，台東縣警察局馮局長親自特別送我西華名筆一對及錦旗一面以資記念。現在的警察分駐所仍然存在，就是我設計改建的。這些老故事已然是 50 年前的事了、退色了、落伍了。

(11)我在台東工務段服務從報到時的靳珩段長至離開止的張儘如段長共 16 年經歷了八位段長。是八朝元老了。

知本溫泉橋新建工程完工竣工報驗後，初驗者是大處許慶雲工程司，當時他已內定為高屏沿海公路新建工程(林園~~水底寮)工務所主任，初驗完成後他徵詢我調赴工務所的意願，我當然求之不

得。承張儘如段長同意下於 60 年 10 月離開了子女的故鄉也是我的第二故鄉－太麻里。很感謝張儘如段長(綽號博士)。後來張儘如段長升任為四工處處長、副總工程司而退休。

註：我與台東很有緣??在台東癡癡的待了 19 年？(其中前 3 年在縣府、後 16 年在太麻里監工站)為何癡待了這麼久？被台東的泥土黏著了？人的一生當中尤其是工作力旺盛之黃金年歲裡 19 年並不算短。其間由光棍而結婚生子至養育四子女(1 女 3 男)返鄉是滿載而歸。

終於離開了子女的故鄉也是我的第二故鄉。

在此要真誠感激老婆，婚後毅然辭去麟洛國小的教職，隨同落魄的老公去到夜間連燈光都沒有的後山偏鄉僻地小村莊，共渡原始人般的生活，無怨的養育四子女成長。台灣有一句俗語：「嫁雞隨雞嫁狗隨狗」，對嫁給一個落魄又無出息的男人很是相襯。

數年前(104)春天全家人曾經回到太麻里故鄉回顧從前、山水、海岸，依然那麼美，只是人事全非。在街頭遇上二名當地中年人他們還認得我們夫妻呢!。物換星移，原有監工站建築物、宿舍、住家已不復見，懷舊之心油然而生。

為子女的教育環境鋪路我毅然由太麻里遷移到高雄市租屋居住，一年後貸款購屋現在的居屋，40 歲前我終於有了自己的小窩。自後山偏鄉僻地小村莊來到高雄大都市要如何去適應呢? 小朋友要轉學上學路上人多車多走路不方便，鄉村小孩要與城市小孩比功課。大人要與新鄰居打招呼認識新環境，一切從頭開始。當時的高雄市的空氣之差、每晚洗澡鼻孔裡是灰黑色的，不是人們的宜居住處，與太麻里的香清空氣天壤之別。

插曲：遷住到高雄市後有一星期日下雨天，小孩問我：爸爸!今天下雨天你怎麼沒去巡路?? 小朋友是天真的。

圖22：民國44年12月21日三段歡送靳珩段長-陳兆莊接任

第1排(前排)

左1張書麟、2許金球、3李宏榜、4朱彬、5陳兆莊、6靳珩、7林肇基
8王文雄、9林文燦

第2排

左1(不詳)、2劉慈修、3鍾○○、4王依泉、5(不詳)、6(不詳)、
7(不詳)、8伍行偉、9(不詳)、10陳水荔、11(不詳)、12游○○、
13(不詳)、14莊阿萬

第3排

左1戴○○、2(不詳)、3文榮宗、4(不詳)、5周石、6包長春、
7李丁貴、8吳錦章、9陳連乾、10(不詳)、11戴　祺、12黃龍順、
13(不詳)、14廖秋森

圖23: 民國45年 歡送李宏榜工程司榮調

第1排(前排)

左1許金球、2王文雄、3張書麟、4陳兆莊、5李宏榜、6廖秋森、7林肇基、8(不詳)、9吳淏

第2排

左1莊阿萬、2戴　祺、3包長春、4鍾○○、5林文燦、6○○○、7蘇進涇、8王棟棣、9陳連乾、10賴天賜、11李丁貴、12(不詳)

第3排

左1(不詳)、2(不詳)、3王依泉、4江貢楠、5(不詳)、6游○○、7(不詳)、8(不詳)、9(不詳)、10陳水荔、11伍行偉、12(不詳)

圖24：民國45年，舊台9線445K附近路基災害造成人車墜落傷亡，臨海平地部分為香蘭村，遠處為都蘭山(逆樁往香蘭方向拍攝)。

圖25：民國45年，舊台9線南坑(現今改線於下邊坡臨海側399K)附近(逆樁往華源方向拍攝)。

圖26：民國59年1月2日，陳連乾賢伉儷於太麻里道班房前合影(站立處為人工魚池-道班房已不存在)。

圖27：民國87年，陳連乾副處長於退休前夕舊地重遊太麻里監工站留念(現今大門柱已改建)。

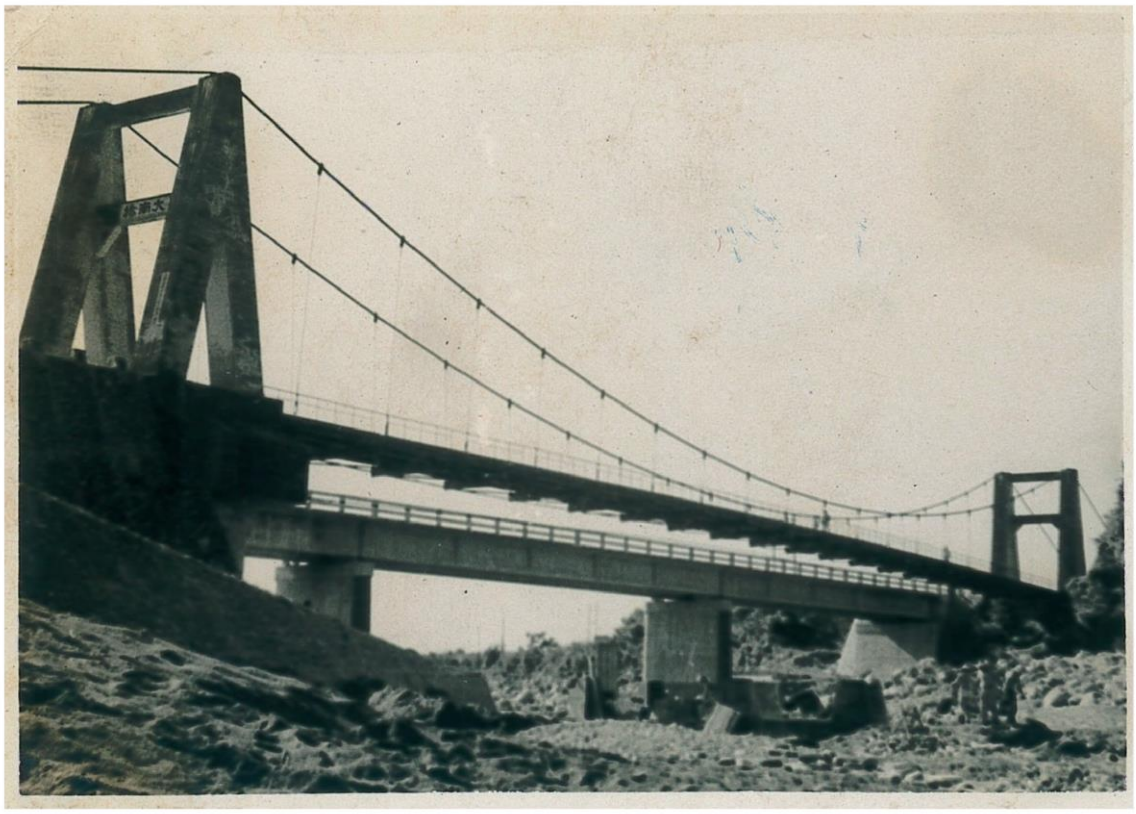

圖28：
民國48年以前臺9線大南吊橋舊貌(50年在下游側改建預力混凝土橋由工程處派林朔芳工程司進駐工地負責監工、90年再改建並更名為新園橋)

圖29：民國48年以前臺9線大南吊橋舊貌

圖30: 民國49年6月2日三段歡送凌聶段長-倪敦培接任

第1排(前排)

左1莊阿萬、2黃龍順、3鍾○○、4張書麟、5林肇基、6倪敦培、7凌聶、
8王新球、9林文燦、10夏福鑫、11曾維衡、12蘇進涇

第2排

左1陳彥麟、2王依泉、3吳錦章、4戴 祺 、5林○○、6(不詳)、7(不詳)、
8謝錦堂、9(不詳)、10劉慈修、11(不詳)、12黃水生、13趙進來、14鄭銀壽、
15徐獻章、16文榮宗、17陳連乾、18(不詳)、19(不詳)、20林剛輝、21周樹興

第3排

左1陳精元、2黃河開、3(不詳)、4(不詳)、5陳水荔、6(不詳)、7游○○、
8李丁貴、9周提揚、10伍行偉、11(不詳)、12施利漢、13包長春、14賴天賜、
15(不詳)、16蘇金發、17(不詳)、18(不詳)、19(不詳)

圖31：民國52年5月22日歡送王新球段長-方國松接任

第1排(前排)

左1夏福鑫、2趙進來、3鄭銀壽、4黃龍順、5陳連乾、6蘇進涇、7倪敦培、8蔡繼昭主任、9王新球、10方國松、11嚴勵、12林肇基、13張書麟、14林文燦、15粘成祥

第2排

左1黃河開、2游○○、3李清賀、4李丁貴、5黃金臣、6林○○、7陳金和、8徐獻章、9文榮宗、10王依泉、11(不詳)、12黃水生、13陳彥麟、14劉慈修、15陳水荔、16陳精元、17莊阿萬、18戴○○、19張福來、20(不詳)、21戴　祺、22(不詳)

第3排

左1(不詳)、2(不詳)、3(不詳)、4林仁誠、5周石、6吳錦章、7(不詳)、8謝錦堂、9伍行偉、10包長春、11(不詳)、12楊文慶、13施利漢、14(不詳)、15(不詳)、16周提陽、17(不詳)、18(不詳)、19(不詳)

圖32：
民國48年以前臺9線大南吊橋舊貌(50年在下游側改建預力混凝土橋由工程處派林朔芳工程司進駐工地負責監工、90年再改建並更名為新園橋)

圖33：大南吊橋於民國55年前後遭颱風摧毀、預力混凝土橋北端引道位於利嘉溪左岸沖毀。

圖34：民國55年前後台9線大南橋(預力混凝土橋)因颱風導致北端引道(位於利嘉溪左岸)沖毀。

圖35：民國50年台9線北迴公路花蓮縣境清水斷崖
(陳連乾任職台東段期間赴台北受訓回台東途中拍攝)

圖36：同圖35

圖37：同圖35

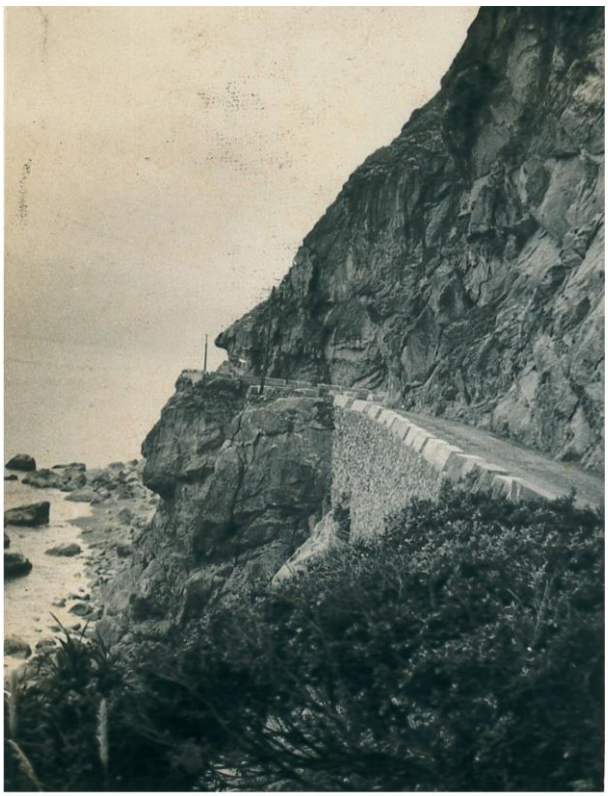

圖38：同圖35

圖39：民國52年，陳連乾(後排左3)率金崙道班房同仁參加賓茂國小校慶打排球聯誼(當時太麻里監工站轄區分為「太麻里」及「金崙」二處道班房，管轄範圍北自大南橋，南至大溪；大溪以南至壽卡屬於大武監工站轄區)。

圖40：民國52年，陳連乾率金崙道班房同仁參加賓茂國小校慶打排球聯誼。

圖41：民國55年歡送王新求段長-張振英接任

第1排(前排)

左1蘇○○、2(不詳)、3蘇進涇、4方國松、5張振英、6嚴勵、7王新球、8林肇基、9粘成祥、10張書麟、11林文燦、12陳連乾

第2排

左1(不詳)、2周樹興、3黃阿開、4包長春、5趙進來、6黃水生、7陳彥麟8鄭銀壽、9陳金和、10文榮宗、11徐獻章、12(不詳)、13(不詳)、14張福來

第3排

左1(不詳)、2林○○、3楊文慶、4林仁誠、5謝錦堂、6戴○○、7周石、8蘇金發、9游○○、10(不詳)、11(不詳)、12陳水荔

圖42：台9線南迴公路422K大溪路段自民國52起辦理台九線改善工程。本路段屬於測量工作第一隊，自華源至大武由蘇進涇工程司領隊，逐年分期分段改善到民國58年全線完成雙線簡易瀝青路面面層(民國54年間拍攝-照片來源三工處提供)。

圖42-1：台9線南迴公路422K大溪路段(拍攝日期104年12月 照片來源：網路google地圖)。

圖43：民國55年，舊南虷仔崙橋橋面打除過程，取其鋼筋運送到舊工程處改建辦公廳舍時使用。

圖43-1：民國55年，舊南虷仔崙橋(照片中央)橋面打除過程(因橋梁引道沖毀而改建成過水路面)。

圖44：民國57年陳連乾於台9線南太麻里橋(逆椿拍攝)

圖45：民國57年11月16日歡送張振英段長-方國松接任

第1排(前排)

左1張福來、2林文燦、3(不詳)、4(不詳-黨部)、5(不詳-運處)、6張振英、7嚴勵、8方國松、9顏國男、10黃鐘藩、11張書麟、12：(不詳)

第2排

左1林仁誠、2(不詳)、3(不詳)、4徐獻章、5文榮宗、6吳藻芬、7楊文慶、8陳彥麟、9粘成祥、10劉慈修、11王依泉、12蘇金發、13陳水荔、14黃龍順、15(不詳)、16伍行偉

第3排

左1陳精元、2(不詳)、3吳錦章、4郭○○、5向○○、6(不詳)、7包長春、8(不詳)、9(不詳)、10(不詳)、11李久英、12周石、13陳金和、14趙進來、15賴天賜、16陳連乾、17黃水生、18(不詳)、19戴　祺、20(不詳)

圖46：民國57年，陳連乾(時任太麻里監工站站長)協助設計台東縣警察局太麻里警察分駐所，台東縣警察局馮局長於工程興建完工啟用時贈送錦旗致謝(當時陳站長除了協助設計以外，於施工過程亦支援營建所需砂石材料，使得工程順利進行。)。

圖47：民國57年，陳連乾立於太麻里監工站大門，當時入口前排建築為宿舍及辦公室、中間為料棚，後面較高平台為陳連乾自行設計興建的道班房(已經拆除)。

圖48：民國58年，台9線南太麻里橋北端引道(現今「台灣牛」前)簡易瀝青路面施工，左為陳連乾(時任太麻里監工站站長-逆樁拍攝)。

圖49：民國58年，台9線遠眺金崙村，照片可見賓茂國中(左下角)、阡仔崙橋，當時還沒有南迴鐵路以及金崙火車站(拍攝地點大約位於現今金崙大橋A1端順樁方向)。

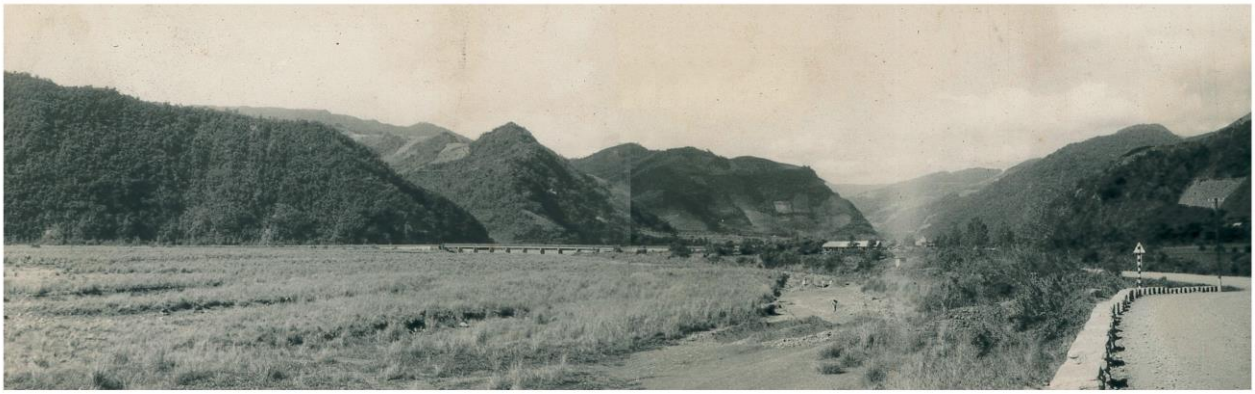

圖50：民國58年，台9線遠眺舊大竹高橋(因莫拉克風災造成危橋並於101年改建為「溪蒲橋」，屬地方道路東68線)，現今大竹高橋位於下游側(順樁方向拍攝)。

圖51：民國59年以前，陳連乾(時任站長)與運輸處韓姓稽查員於太麻里監工站門口合影。

圖52：民國59年以前，陳連乾(左，時任站長)與台南高工同學(任職於水利局台東工程處)攝於太麻里街道南端入口處。

圖53：民國58~59年知本溫泉橋(台東縣政府管轄，公路局代辦施工，由時任太麻里監工站站長陳連乾負責監工)。

圖54：同圖53

圖55：民國59年(澎湖跨海大橋建造)，陳連乾(左)時任太麻里監工站站長率監工站班長，代表三工處赴澎湖示範道路養護技術(當時澎湖縣政府尚無道路養護經驗，本處亦未成立澎湖工務段)。

圖56：民國59年，陳連乾(左)時任太麻里監工站站長，代表三工處赴澎湖示範道路養護技術(照片背景為澎湖跨海大橋-59年12月建造、P.C梁橋，41孔跨徑22M、22孔跨徑22.5M；該橋已於73年7月改建為鋼梁I型梁2孔跨徑50、26孔跨徑30M)。

圖57：同圖55

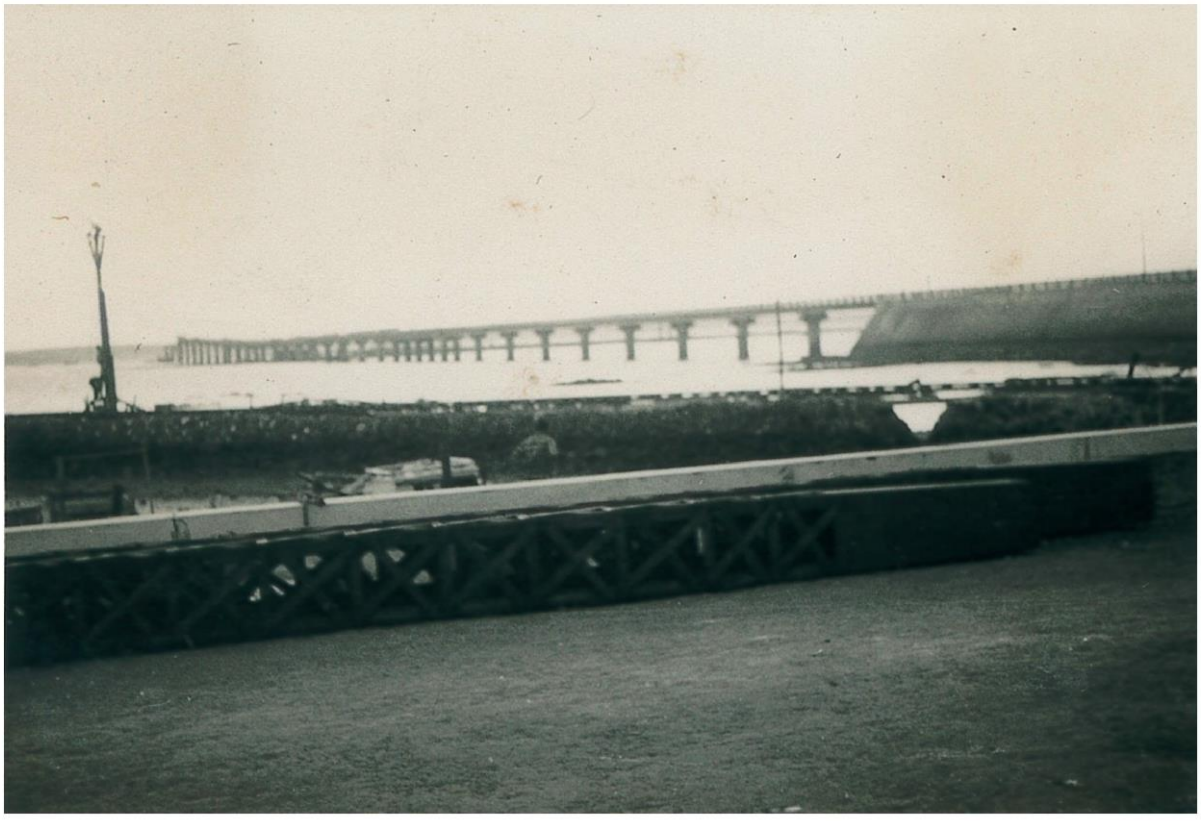

圖58：同圖55

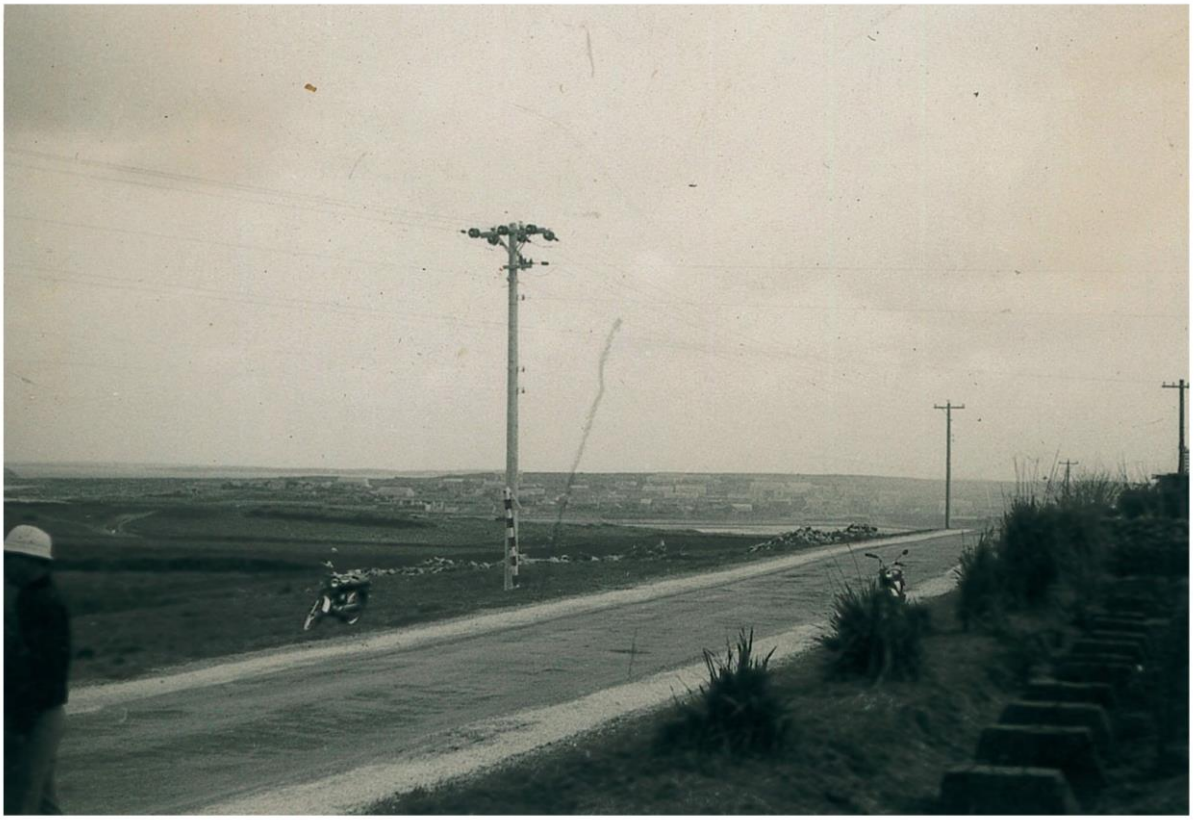

圖59：同圖55

圖60：民國59年以前，陳連乾(時任站長)攝於台9線屏東與台東縣界「壽卡」。

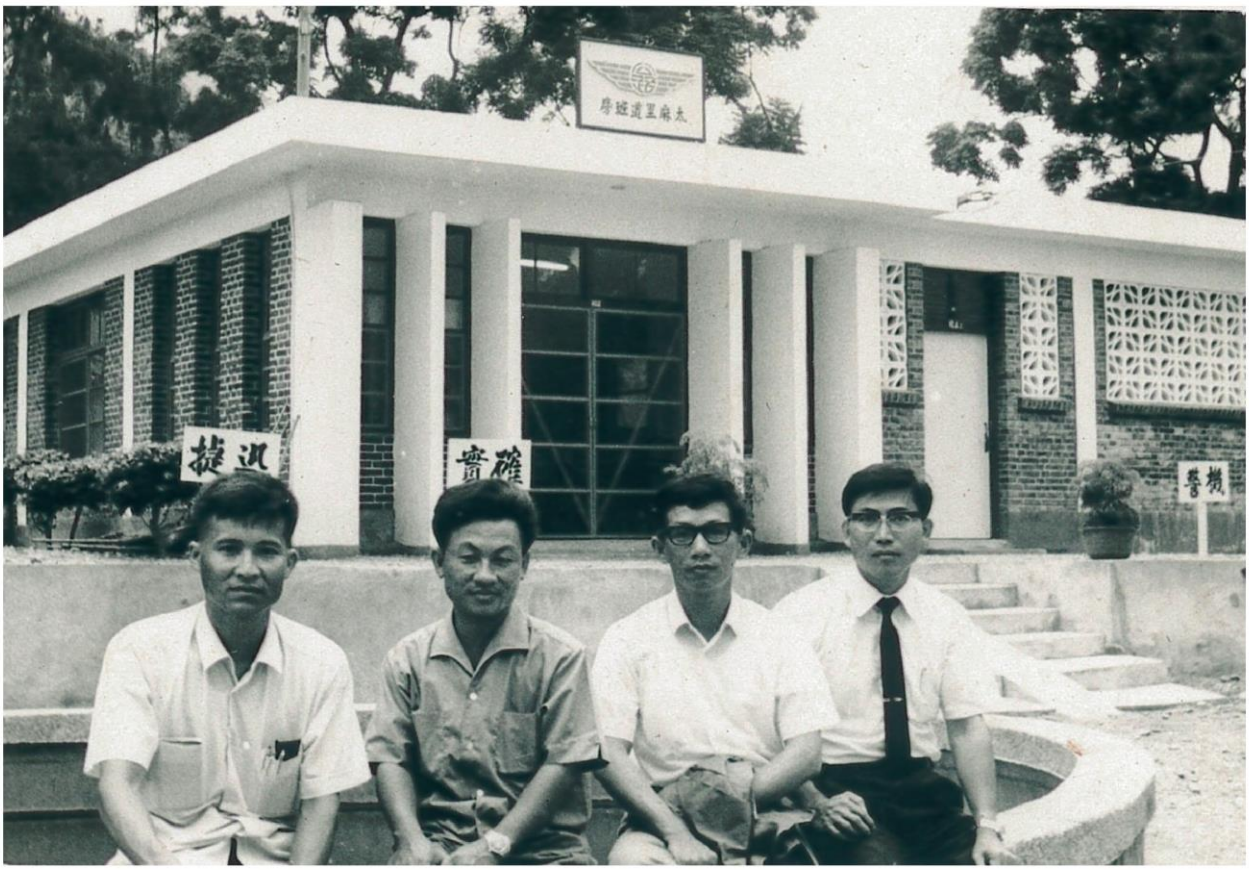

圖61：
民國59年以前，陳連乾(左，時任站長)與台南高工同學(任職於水利局台東工程處)攝於太麻里監工站道班房前(該道班房為陳連乾設計，坐落於現今監工站後方，目前已經打除)。

陳連乾副處長於107年10月15日受訪時，憶及50年前在台東的往事回憶道「太麻里監工站雖是小小的一點滴的小單位，但是在太麻里卻是一個省級單位，與在太麻里的其他公務單位(如鄉公所、警察分駐所、小學、林試所等都會有公私務上的往來。例如國小要建司令台，校長會來洽商提供協助，監工站則以養路卡車從海邊採運砂石提供協助；又如因當時的太麻里警察分駐所房屋老舊要改建，孫所長要求協助。我就畫出詳細建築設計圖並提供砂石協助。完工遷入新分駐所時在慶祝場所上，台東縣警察局馮局長親自特別送我西華名筆一對及錦旗一面以資紀念。現在的警察分駐所仍然存在、就是我設計改建的。」。

圖62：(同圖61)

圖63：民國60年，陳連乾(右)、許金球(大武監工站站長)攝於台20線未通車前霧鹿路段。

圖64：民國60年，陳連乾攝於台20線南橫公路大關山隧道東洞口(當時尚未對外通車)。

附註：南橫公路於民國57年7月動工，61年10月31日通車，歷時4年4個月，施工期間大部分路段均為新闢道路，設計標準比照中部橫貫公路施作，均採用傳統人力方式修築開闢。

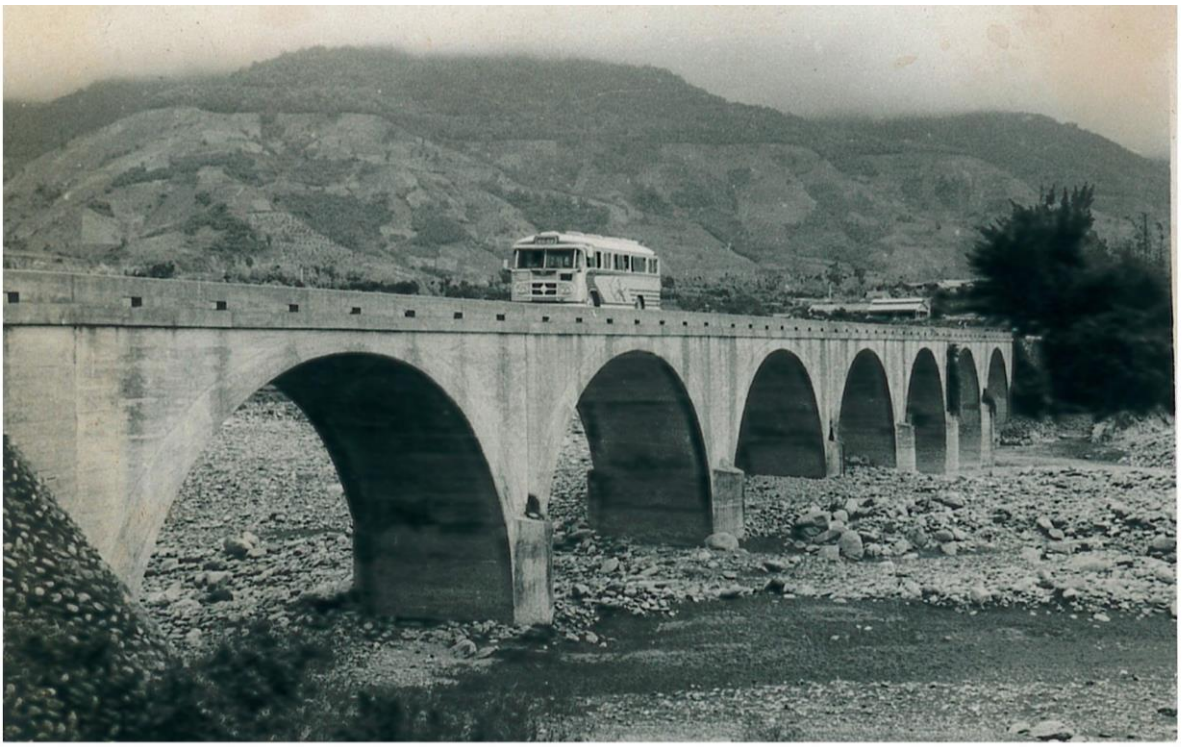

圖65：民國60年，台9線舊知本橋(7@15.6M無鋼筋混凝土拱橋-C.T拱橋民國35年11月建造，寬4公尺單車道)(逆樁方向拍攝)；新知本橋於65年6月建造(5@34.6公尺MP.C)。

圖66：(同圖65) 民國60年，台9線舊知本橋上游左岸(知本端)引道保護工程。

圖67：(同圖65) 民國60年，台9線舊知本橋下游左岸(知本端)引道保護工程。

2. 高屏沿海公路新建(林園~水底寮)工務所時期(民國 60 年 10 月~65 年 4 月，西元 1971~1976)，副座回憶該時期點滴如下：

(1)60 年 7 月高屏沿海公路新建(林園~水底寮)工務所成立，辦公室最初設於潮州工務段二樓會議室。我於 60 年 10 月 1 日報到，初時我每天自高雄至潮州來回以公路普通班車通勤需時約 4 小時(屏東站轉車)真費時費力。後來工務所遷移至東港租民房為據點又於林園租一民房為分所，而二所間相隔下淡水溪河口相望，來往交通是漁船。因我負責林園頂厝橋~五塊厝橋間約 3 公里路段(含路基、路面、涵洞、排水溝、橋梁各項構造物等)設計與施工、因此住在林園。

(2)從林園~水底寮全長共有 30 公里，其中林園~烏龍是新闢公路面寬 12 公尺，曾經有韓國研習人員到來參觀研習。烏龍~水底寮間是改善工程(後來交由新建立工程處辦理)。

全路線從測量及設計(含路線、路基、各項構造物橋梁排水涵洞等)都由工務所同仁自辦完成(後來雙園大橋另成立工務所辦理-主任蔡欣彬)。當時日間工地要監工夜間留在工務所趕設計是常事。大家一心工作無怨言。

測量工作感到最困難者是下淡水溪寬度距離的量測(雙園大橋長度)、當時沒有先進儀器之下只有以普通經緯儀及人工量測，遇到河川主流水深處就租用竹筏一段一段量測，結果與大橋設計圖正確長度相差 3~4 公尺。真是漏氣又見笑。

3. 台一線楠梓~岡山間拓寬工程工務所時期(民國 65 年 4 月~66 年 4 月，西元 1976~1977)，副座回憶該時期點滴如下：

(1)65 年初成立了「高屏沿海公路新建(林園~東港)工程處(處長是邱登獻)」將原來路面寬 12 公尺全線拓改建為 20 公尺，並包括台一線高屏大橋改建。原有第三區工程處工務所解散，員工各自歸建原單位；工務所主任許慶雲調升為工務課長。原盛正運課長調升為副處長。而我就到台一線楠梓~岡山間拓寬工程工務所報

到，工務所主任是剛自日本研習回國的方國松也是我離開台東工務段之時(張儘如段長)的前一任段長（60 年初方國松段長因赴日研習、後由張儘如接段長)。

方國松段長赴日研習一年中自日本寄送我八冊日文的工程実務參考書、要我用功學習之用意、這些書現仍在我的書櫃中立站著。很感念他的用心。我與方國松主任是第二度共事了。

(2)在工務所第一件工作就是台一線中埔橋原寬 7m 改建為 20m 寬長 2@15＝30m 的工程設計，須維持交通情形下設計構想是：下部結構是基樁基礎橋台墩上部結構是Ｔ型梁橋面兩側加寬，新建橋面通行後再打除原橋改建連接新橋面。在這構想下，從上部結構至下部結構的應力計算開始至設計圖及工程預算書完成止都是自己一人完成。費時約四個月、效率不佳。

4.工程處時期(民國 66 年 5 月~87 年 7 月 15 日，西元 1976~1998)，副座回憶該時期點滴如下：

(1)民國 66 年 5 月又奉派到工務課接辦省道養護及災害修復業務，以前在工務段及工務所工作時一直都擔任外業為主，到工務課接辦內業(包括公文處理及設計圖工程預算書之審查)初始感覺不習慣漸漸熟習後就順暢了。且學到了以往很多所不知的公路法規及有關規則條文等資訊對業務的處理助益頗多。

(2)66 年夏天考試院舉辦公路特考，有佐級、員級、高員級等資位。我參加高員級升等考，有幸我以高員級優等成績被錄取，也算補助了我學歷不足的缺陷。67 年 4 月我晉升了幫工程司，九個年好久呀!也好笨喔！

(3)68 年初許慶雲工務課長調升為大局規劃處副處長，方國松工務所主任接任為工務課長；我又三度在方國松課長之下共事了，在他指導之下經辦各項業務均能迎刃而解。而倪思增處長榮陞為副總工程司，由姚長大接任處長。

這年夏天曾經有韓國研習人員三人(其中一人不熟英語，但熟日

語)來到大局，大局派陳式毅(後來當大局材料試驗所所長、著作不少)工程司以英語陪同從北到南來參觀研習；我因為略懂日語而奉方國松課長之命以日語陪同參觀研習本處轄區主要公路。

(4)69 年 2 月工務課因業務需要(課內員工人數多達 62 人)而成立了新工、養護、用地、品檢、收費等股。我呢?胡里胡塗不知原因也沒有被告知卻被任命為養護股長。70 年 6 月晉升為副工程司兼股長，新工股是由顏國男工程司擔任，他是我南工上二屆學長；用地股由蔡玉哲擔任、收費股由丁重善(軍職轉公職)擔任、品檢股由周權英擔任。

(5)71 年方國松課長晉升副處長，陳逢源接任工務課長(台一線楠梓~岡山間拓寬工程工務所主任接任)。

(6)71 年台一線屏鵝公路拓建工程處全面完工後處長蔡瑛璋接任本處處長(也是我南工上二屆學長後升學台南工學院畢業)，姚長大處長接任大局養路處長，後晉升任副局長。

我在各位長官指導下除養護股業務外也學習工務課各項總體性業務。不知不覺時光過得很快、業務也愈來愈多愈忙但都能整合如限完成。

(7) 75 年 4 月中下旬有一天上午聽到謠傳，「處長已上報你為工務課長」?陳逢源課長還在任並無過失呀? 我也沒有被告知而且工務課裡還有老前輩多人學歷資歷能力都比我強，我又沒有擔任過任何外單位主管的經歷，我直接反應這是不可能的。命運捉弄人，果然於 75 年 4 月底想像不到的接任工務課長派令，到 5 月 1 日慌恐的接任課務(副工程司)。

從此一天 8 小時上班時間已不足，更不待言無法午休外每日得自動加班處理公事、課務。又因日間有許多他事須要協商處理，致對較重要事件的公事無法深入思考，得等下班人去樓空安靜時再來處理，當時體力還旺盛，夜間「家」似第二辦公室。

有一天下午嚴啟昌局長要蒞臨本處視導，工務課想必成視導之標

的，因此平時就零亂的辦公室利用當天上午半天時間加強整理，每人辦公桌上僅放置當天應辦的文件外其他物品收入櫃子理，因櫃子不足還是不很整齊。

局長果然進來了，東看看西瞄瞄指示道：「辦公室很零亂不很整齊」。 我答以「局長，老實說今天上午半天我們剛整理過了」局長笑笑說：「還要加強，不立即用到的文件要收入紙箱裡，紙箱上面再做記號」，我只能說「是」。之後局長召開各課室主管坐談會，詢問工務課今年公務預算經費執行情形，我自然清楚地予以報告。

插曲 ：有一天下午 7~8 點下班回到家(坐火車)，因疲倦面無表情(老婆在前)，小狗 Pal(名字)看到主人回到家搖擺著尾巴向我撲來，我摸摸牠笑了。這時老婆講話了(用客語)：「你看到我不笑看到狗狗就笑?」。我答以「狗狗會搖尾巴，妳不會」老婆哈哈大笑又好氣。抱歉我不是故意的請原諒。

前不久(去年)我買了一本日文書籍(書名:しあわせの五・七・五—編者:近藤勝重。漢訳:幸福的五・七・五)。在閱讀時，內有(第 108 頁)一首小詩如下:「私には見せぬ笑顔を犬に向け。——岡本裕子作」 我一看驚嚇一跳。這首小詩(川柳)不就是我老婆以前向我講的那句話(“你看到我不笑看到狗狗就笑”)一模一樣嗎。呀!這位作者(岡本裕子) 太太的丈夫也同我一般壞，不理老婆等待的愛心。

註：所謂 5·7·5 是日本的一種通俗文藝作品格式，我人在日常生活宇宙大自然裡觀察各形各色事物，萬物之靈集譜成由五個字音、七個字音、五個字音共十七字音成一首小詩稱做：川柳或俳句，號稱世界最短的詩(不含季語的叫川柳、含有季語的叫俳句)。

(8)工務課因業務繁雜（課內員工人數多達 62 人)，以業務需要，經

大局報呈省府奉准將原工務課業務分成新工、養護、用地等三課。(收費股因業務結束而結束)。我自 75 年 5 月~77 年 3 月止成為改編前原工務課的末代工務課長，這期間歷經了蔡瑛章、鄭傳燧、及盛正運三位處長。76 年 10 月在鄭傳燧處長任內我晉升為正工程司。

改編後的工務課長由台東工務段長陳昭傑接任。台東工務段長由黃水生接任。

(9)嗣後盛正運處長屆齡退休由陳景基接任處長，我呢?於 77 年 3 月又沒有被告知而糊里糊塗的當了副處長。(副處長職務是由嚴啟昌局長派任的)。同時人事資料經送銓敘部審查核定為副長級資位。

副處長的職位在龐大的公務員體系中只是小小的一點滴的職位而已(省府的四級單位)，並不值得提述。

糊塗的生命過程中也會有糊塗的命運來訪，年輕年華時期到壯年時我並不很在意職務的升遷(這稱做沒有出息的人，自知輕重只想以一個小公務員退休)在意的是學歷不足(因公務體系中很重要)。到臨屆齡時忽然覺醒職稱與升遷的重要性，糊塗的公務員生命過程中得來不易。是沒有出息的人由各級長官鞭策拉拔成的(日語稱 :叩き上げ)。我由衷的感激(因學歷不足)把我叩上來的各級長官，深覺對事對物對人都要有感恩的心。

(10)副處長的職務角色是襄助處長，也是處長的左右手之一，除非處長有務予特別任務者外，平時除擔任考成會召集人及審視各課室轉送來之公文再轉呈處長核閱外，並無固定任務。多數是奉處長之命參加對外單位與本處相關事件的協調會，大局或交通處等不很重要的會議。遇有颱風毫雨災害就自動與當地工務段連繫勘查研究搶修步驟與方式等不定向工作。

有幾件事記得如下 :

① 民國 79 年 4 月 7 日李登輝前總統蒞臨台東縣府視導，順道視

導本處執行中的台九線金崙~大武間易遭災害之沿海路段路基加強保護工程，總經費達 10 億元分期分年編列 3 年內完成。完成後以全年不阻斷交通全年暢通無阻為目標。經準備資料於多良附近設立臨時帳篷及簡易設施向總統簡報。

向總統簡報本應由陳景基處長親自報告的，由於當天陳景基處長感冒身體不適喉嚨發炎聲音沙啞不宜，臨時奉令由我代為簡報。我慌恐的接令。但陳景基處長同行。

總統到達後與在場人員各個握手，簡報後總統質問工程完成後能維持多久?我答「以經驗最少維持十年以上」嗣後總統似乎在默算經費自言，哦!一年花一億元。然後指示要求「要注意工程品質、確實保持全年不阻斷交通，全年暢通無阻為目標。」後離去。

這一幕過程刊登在當時中央日報 79 年 4 月 8 日第三版面。這一幕在我的 43 年公務員生涯裡永遠難以忘懷。我何能何德敢在總統面前撒野。

② 民國 81 年 27 日~5 月 3 日我在當時規劃處處長葉昭雄帶隊下參加了【玉里－長濱新闢公路踏勘】，隊伍有交通部、交通處、本局及第三第四工程處、花蓮縣及台東縣政府及其他有關單位，共有 37 人。

踏勘共選三條路線，每條路線都須登越海岸山脈。有過登越海岸山脈的山友我想必不多，因連續陡坡約 45~60%踏勘登上頂點(標高 958m)的隊員也只有 17 人，我是其中之一人(年已 60)大家並攝影留念。

三條路線全踏勘完成後經各項條件研究後選出現已開闢完成的台 30 線也(時我已退休)。

③ 民國 83 年間有五個颱風毫雨侵襲造成災害，其中一次颱風造成台九線安朔~楓港間坍方。路基坍塌及阿塑衛橋(寬 4 公尺長 96 公尺)左岸橋台沖毀等及沿線多處交通阻斷嚴重災害。一早

我就報告陳景基處長自動以公務車趕忙要去沿路查勘,但公務車到 460ｋ附近被大坍方阻斷車輛無法通過，我單人徒步須走 17 公里路程往前目的地是查勘阿塱衛橋的災情，行走中很幸運沿路有不通路段、路途上遇到山區當地住民、經表明身份後協助以機車接駁到達受災嚴重的阿塱衛橋,我比工務段任何人先到達受災地。

經查勘後，為儘速恢復交通，須在河床修築便道並借道農路與鄉路連接兩岸繞道以維持交通。原橋則研究打除原地加寬重建。回到工程處將情形向處長說明並得到認同後速即轉達楓港工務段(段長：林岡照)急速照辦。

④ 民國 84 年間，為原縣道 184 線位於美濃市區上的美濃橋改建拓寬工程(第三代橋),因新建橋墩其中有一墩與舊(第一代橋)橋墩位置相疊無法施工而停工辦理變更設計。因行政程序與報核期間延誤，以及因施工造成河側居屋有裂痕，造成居民不便不滿而抗議。我奉林澄清處長之命到美濃鎮公所 3 樓會議室主持協調會，主席台前有當時當地出身的鐘省議員、鎮長、鎮公所代表、鎮民代表等。場內有陳姓國代率領鎮民 1~2 百人在鼓動,其中數人就向我投丟小砂包威脅我。所謂抗議是這樣子嗎?讓我覺得美濃人很壞(30 年前以前美濃鎮是產生各科系博士人數最多的很有文風的鄉鎮呢!何以會有如此粗魯事件發生?)。

事件經以「我是客家六堆中萬巒堆的客家人，大家同是六堆的客家鄉親，有意見大家來商量解決」先以族情安穩民眾情緒。協商過程全以客語商議又經由鐘省議員、鎮長的協助轉折，須要改善改進及有受損民宅賠償等獲得解決；協調結果經報大局同意核准後予以執行。

圖68：民國61年，台南市中正路林百貨公司前，陳連乾參加同學會時拍攝。

圖69：民國61年，陳連乾(左)台南高工同學會合照(拍攝地點台南赤崁樓下)。

圖70：民國61年，台17線「高屏沿海公路工程工務所(租屋於東港)」許慶雲主任(前排3)、陳連乾(後排右)、陳昭傑(後排左)暨同仁合照。

圖71：民國61年，陳連乾攝於台20線利稻青年活動中心。

圖72：民國65年，陳連乾攝於本處甲仙三民山地道路工務所，主任為陳景基(當時工務所設施簡陋，類似露營帳篷方式架設)。

圖73：民國66年，現今台29線錫安山下第七號橋施工鑽探，運用美援經費開闢甲仙~三民(現今「那瑪夏區」)線(戲稱麵包或麵粉工程)。

圖74：民國67年工務課大合照

第1排左1洪瑤瑛、2蔣婆(蔣乃時的夫人)、3蔡月綢、4李慶邦
5許慶雲課長、6楊源祥、7陳武雄、8丁重善

第2排左1林本國、2張英賢、3陳連乾、4文榮宗、5吳藻芬
6楊省愈、7張德銀、8(試驗室同仁)、9熊秉達、10張進秀

第3排左1張英宗、2(不詳)、3(不詳)、4江池源、5林嘉明
6江世宗、7(不詳)、8黃○○(晒圖工)、9(不詳-華僑台大畢業後返回僑居地)

圖75：民國68年，工務課(左3許慶雲課長)與高屏沿海公路工程工務所(右1陳連乾)赴墾丁國家公園自強活動。

圖76：同圖75

圖77：民國70年，台24線30.1K(三地門鄉境內)，當年為攔砂壩及過路箱涵，後來改建為梳子壩及橋梁，歷經98年莫拉克風災未遭損毀。

圖78：民國70年工程處自強活動，前往三地門鄉海神宮(185線往青山、青葉方向)。

圖 79 ：同圖78

圖80：民國73年，蔡瑛章處長(左2)調陞、盛正運處長接任(左4)合照：
前排左1譚文元(立)、左2陳景基、左3蔡瑛章、左4(局人事主任監交)、左5盛正運、左6陳連乾。
二排左1詹玉虎、左2鄭熙明、左3賴連順、左4賴美貞、左5張淡嬌、左6張進秀、左7蔡月綢、左8黃策驢
三排左1蔡億成、左2潘木杞、左3陳昭傑、左4蔡玉哲、左5郭耀聰、左6陳四川、左7張森彥、左8楚淑欽、左9林岡照、左10蔣華。
四排左1鄭正志、左2陳武雄、左3周權英、左4江貢南、左5陳嘉彬、左6黃介傑、左7張英賢、左8陳敏益、左9周武傑、左10江世宗。

圖81：民國73年，左起江世宗、張森彥、陳武雄、盛正運、陳連乾、張英賢

圖82：民國73年，蔡瑛章處長(右2)調陞前夕與張英賢(右1)、陳連乾(右3)、張森彥(右4)合照。

圖83：民國74年，台9線398K~399K+604.50拓寬改善工程完工後照片(台東市綠色隧道)。

圖84：民國75年，台20線碧山舊橋橋基保護工程(陳連乾提供，時任工務課課長)。

圖85：民國75年，台20線進涇橋難得一見的雪景，右1陳四川、右2陳連乾、右3張英賢、右4陳朝和(總局養護課長)。

圖86：民國76年，陳連乾時任工務課長(中)，率領同仁(張森彥、陳森林、蔡廷亮)勘查颱風災害研議修復對策(拍攝路段：台9線大溪~多良路段路基災害)。

圖87：同圖86

圖88：民國77年工程處自強活動，前往佳冬海鷗森林公園(自佳冬火車站步行約3公里到達)。

圖89：民國76年，規劃處處長凌聶(右6)率員踏勘台24線三地門~知本路段，陳連乾(右1)時任課長、陳金本(右4)，其餘為總局同仁。

圖90：同圖89

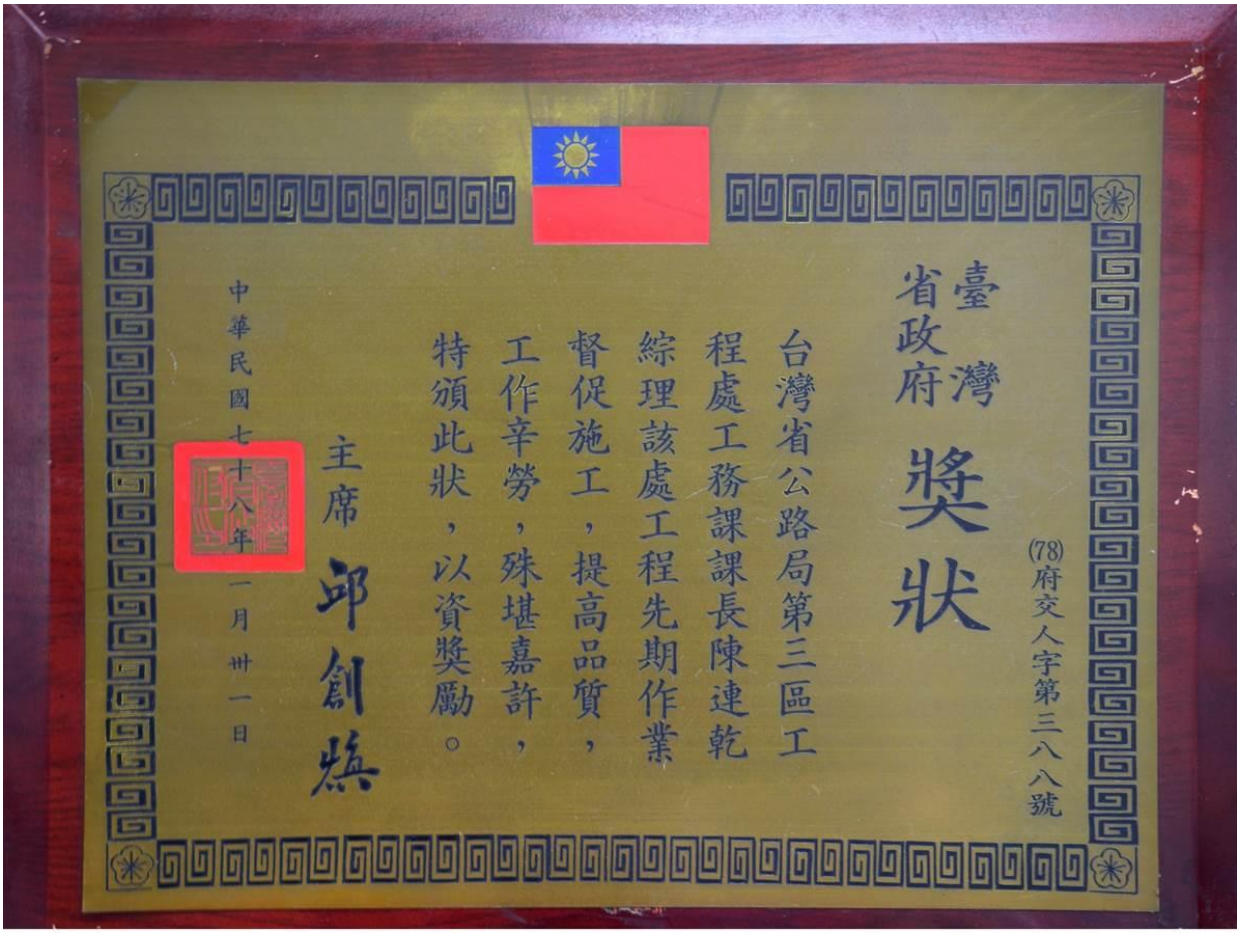

圖91：民國78年，陳連乾於77年擔任工務課課長期間榮獲台灣省政府邱創煥主席頒發銅製獎狀。

民國79年4月7日上午十一時三十分於第九号省公路 $432^{K}+500$ 附近(南迴公路多良至大溪間)過水路面改建橋梁工程工地，向 李總統報告南迴公路易遭災害路段改善計劃，全部工程辦理情形。

簡報完畢後，總統指示要注意工程品質，公路要保持全天候暢通。以改善台東地區對外交通。(連乾副座手稿)

圖92：民國79年4月7日，李登輝總統率行政院政務委員錢復(右)視察台9線南迴公路多良~大溪路段過水路面改建橋梁工程。照片中本處人員包括陳景基處長、陳連乾副處長、羅寬惠政風室主任。

圖93：同圖92

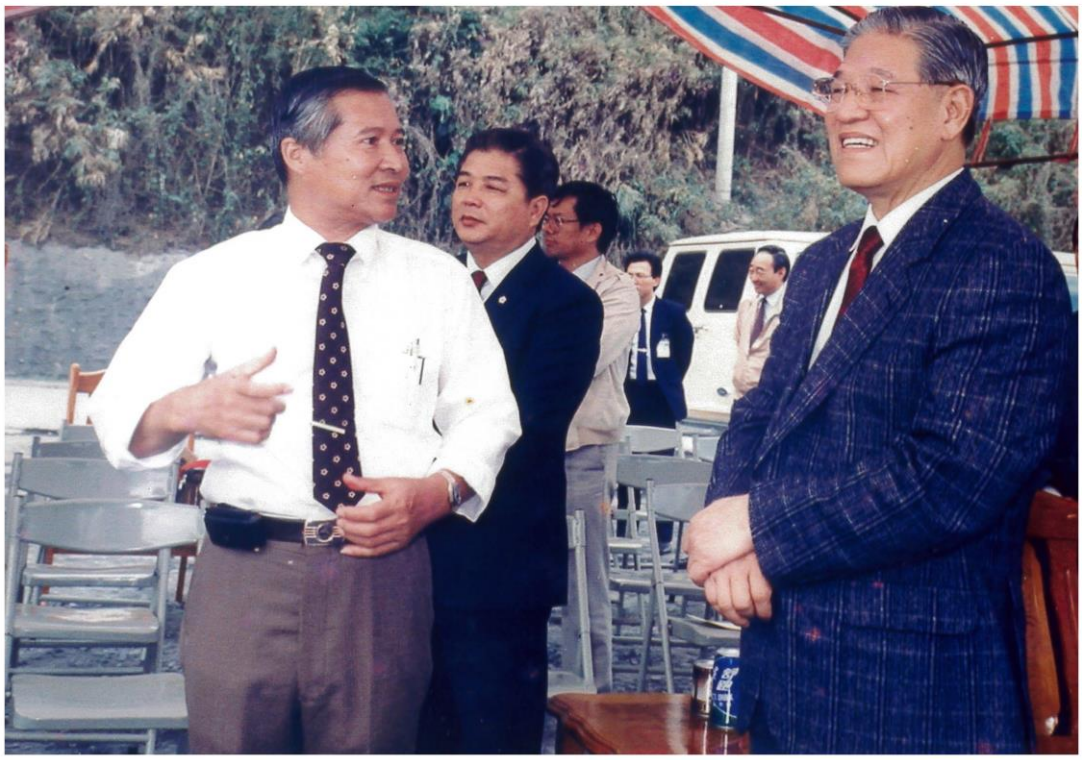

圖94：同圖92

圖95：同圖92

中央日報 《國際新聞》《大陸新聞》 4

中華民國七十九年四月八日 星期日

李總統訪臺東 關懷基層建設

指出國家是一體的，期望地方放遠眼光，不要一味排斥核廢料貯放。

【臺東訊】李總統登輝先生昨天搭乘專機前來臺東縣視察地方建設，並且訪晤中央及省級民意代表，瞭解基層的需求。

李總統係於昨天上午十時抵達臺東縣政府，首先聽取鄭烈縣長的簡報，然後與地方人士交談。省議員高崇熙指出，交通對臺東很重要，希望總統能指示交通部儘速闢建新南橫快速公路。山地籍省議員陳建年請政府重視位處偏遠的臺東地區建設，尤其是在即將召開的國是會議中，盼能多多關心山胞的問題。縣議長李忠憲則建議拓寬東部海岸公路，消除瓶頸路段，以免影響交通及觀光事業發展。

有關蘭嶼核能廢料貯放問題，一直為臺東縣民眾所反對，臺東縣議長李忠憲也向總統提出民眾反對的意見。

李總統特別詢問，核廢料是否已對蘭嶼地區民眾生活造成影響？李忠憲表示並沒有，但民眾在心理上卻認為核廢料存放當地是一種負擔。

為此，李總統認為，政府與民意代表應全力與民眾溝通。他強調，我們的國家是一體的，不能為了只求自己的福祉就一味排斥類似核廢料存放的問題。

總統特別表示，對於地方建設，民眾不要作過多的情緒性反應，特別是核廢料貯放問題，更不要有「為反對而反對」的心理，應把眼光放遠。

十一時卅分，李總統沿南迴公路驅車抵達多良地區，視察這一條臺東對外交通幹道的實際施工情形。公路局第三工程處副處長陳連乾向總統報告，南迴公路太麻里與安朔之間長度四十二公里，其中經常發生災害的路段有廿七處，估計十八點二公里，以致每逢颱風豪雨襲境，交通時告中斷，現在省府斥資十二億元，決心加以徹底改善，全部工程預定在明年六月以前完成。

李總統對施工情形表示滿意，並且要求執行單位注意工程品質，使連繫東西部陸上運輸的南迴公路能夠常保暢通。

中午十二時十分，李總統前往太麻里鄉探望資深國代林祖培，林國代對總統的光臨，顯得非常高興，連忙叫家人端出用冰糖蒸煮的白木耳及蓮子湯待客。李總統殷殷詢問林國代的生活起居情形。

午餐後，李總統略事休息後，繼續訪晤縣籍國代宋彥雄、立委饒穎奇、省議員高崇熙及陳建年，針對地方有關問題交換意見。李總統對臺東的農業也很關心，曾經詢及釋迦、柑桔、蝴蝶蘭等地方特產的生產情形，縣府農業局長陳玉麟一一提出簡報，李總統希望縣府加強運銷管道，以增加農民的收益。

下午三時十分，李總統一行轉往花蓮視察。

圖96：（同圖92）

圖97：民國80年，人事主任詹玉虎(右1)、總局人事室課長(右2)、蔡欣彬(右3)、陳連乾(右4)、陳四川(右5)合攝於台20線大關山東洞口~埡口附近。

圖98：台11線舊東河橋(第2代橋)，該橋梁橫跨在馬武窟溪之間，由臺東縣政府東河鄉公所以及東部海岸國家風景區管理處共同管理與維護，屬於臺東縣政府所列管的歷史建築，並被文建會獲選為「臺灣歷史建築百景」之一。第1代東河橋建造於1930年，由日治時期臺灣總督府指派臺東廳土木課吉田技師進行規畫並建造，東河橋全長440尺，是可供汽車行駛的鐵索吊橋；而在橋建成之前吉田技師因病逝世，為紀念他的貢獻，當時的東河橋特此命名為「吉田橋」。

後來「吉田橋」因颱風損毀，而於1953年重建改採用鋼筋混凝土建築之六孔橋，其中一孔為鋼筋混凝土之空心環拱，另五孔為鋼筋混凝土簡支式丁字橋梁，現今橋寬約4.7公尺，全長127公尺，該橋由於河床地形關係，河中有岩石，連同一端為岩石橋台，適足以建一拱橋，另外一邊河床較深，且河面較寬，故建為五孔丁字梁橋；惟因河床較深，如建實心橋墩所費甚多且不經濟，故改用鋼筋混泥土支架作為橋墩；另外一座橋墩，因建於岩石之上，故用簡單排架建成，該橋於當時式樣新穎且造價經濟，實為不可多得之設計，為今日所見的舊東河橋。

原日治時代架設在溪中石灰岩上的中央橋塔，仍加以保留。

(拍攝日期民國83年 -陳連乾提供)

圖99：台11線東河橋，建造於1992年(民國81年)，臺11線東部濱海公路正在進行拓寬工程，由於當時的東河橋寬度僅能單線通行，因此當地民眾建議在下游處另建新橋，公路局於下游處新建一座型鋼箱梁橋(橋長217公尺、橋寬12公尺)，為現今的新東河橋。新橋南端海側地方道路由社區營造「東河部落屋」，可供遊憩賞景、住宿及消費當地文創商品，也可以依需求客制化套裝規劃，或選擇多個活動安排一日遊程，進行單項併團的竹筏體驗活動。(民國99年6月陳永興拍攝-時任台東段副段長)

圖100：民國81年4月27~30日陳連乾(時任副處長)代表公路局第三區工程處，參加由公路局葉昭雄(時任規劃處處長)領隊辦理「玉里-長濱新闢工程踏勘」。

附註：

台30線全長35.433公里，其中玉長公路（玉里－長濱）為新闢路段，長16.22公里，經安通至台東縣長濱鄉寧埔路段。其中最艱鉅的一項工程，就是貫穿海岸山脈的玉長隧道(隧道長度2660公尺)。

圖101：(同圖100)，左5公路局葉昭雄(時任規劃處處長)領隊、左6陳連乾(時任副處長)、左7曾盛宗(台東段幫工程司)。

圖102：(同圖101)，黃色箭頭方向為陳連乾(時任副處長)。

(96年5月18日聯合報 E8版)

花東新通道 牽成山海戀

玉里連接長濱的「玉長公路」，5月底通車後，
30分鐘便串起山與海的美景。來到花東，包山包海玩個痛快！

沿著花東縱谷的山脈往南走，轉進還在施工的玉長隧道，幾分鐘後，湛藍海洋在眼前豁然開展。全團的人同聲驚嘆，東台灣的山與海，通過一個隧道，就這樣輕鬆的相連了起來！

這條新闢的公路，名爲「玉長公路」；2,660公尺長、連接山海之美的通道，稱「玉長隧道」。從花蓮玉里到台東長濱，讓原本蜿蜒、開車須兩小時的山道，在玉長公路通車後，只要30分鐘，山與海可以快速變色。

偉哉玉長 穿越海岸山脈

玉長公路，從台9線297.85公里的玉里安通橋附近，到長濱林埔村，接台11線96.1公里處，全長16.221公里。預計5月底通車。

玉長隧道，是全台第一條橫越海岸山脈的山岳隧道；海岸山脈位處於歐亞板塊交界，板塊活動頻繁，地質狀況也極複雜，是玉長公路全線通車的關鍵工程。

記者羅建怡／專題報導
記者陳再興／攝影
本報資料照片

安通溪邊的露天浴池頗有野味，可免費泡到爽。

山線遊 玉里安通溫泉

玉長隧道的起點，在玉里鎮安通溫泉區，泉區水質以鹼性碳酸泉爲主。鎮公所在安通溪畔設有免費泡湯池，溪水聲伴著繁星明月，景色極美；若要再享受一點，區內有8家溫泉飯店，食宿兼備，二日遊正好。

【推薦住】

- 紐澳華溫泉會館：位於半山腰，可遠眺玉里鎮美麗夜景。
  03-8887333 S兩人房平日2,400元起
- 玉溫泉民宿：臨安通溪，有野趣。
  03-8886879 S兩人房平日1,800元起

圖103：(同圖100)，民國96年5月18日聯合報登載玉長公路通車後串起山與海的美景盛況。

圖104：民國99年的玉長公路-蒼龍擺尾 陳永興拍攝(時任台東段副段長)
(坐落台30線30K玉長公路於民國96年完工通車，本照片是從玉長隧道東洞口旁產業道路利用旅遊鏡頭往東拍攝，從照片中可以眺望曲曲折折的生態公路，依傍天然地形遊走於青山，彷彿蒼龍遊移大地，見首不見尾。)

圖105：陳連乾於太麻里監工站擔任站長期間(民國44~60年)

圖106：民國87年6月17日陳連乾副處長辦公室內會客間牆壁上掛有二幅水墨畫(老婆的作品)

圖107：民國87年6月17日陳連乾副處長退休前夕攝於辦公室。

圖108：台20線南橫公路埡口雲海(台東縣端、天未明前才能看到)-陳連乾提供

(四)民國 87 年 7 月(西元 1998)屆齡退休之後，副座回憶退休當時至今 20 年來點滴如下：

1. 我在公路局從額外助理工務員至正工程司兼副處長，從年輕最基層至老(滿 65 歲不算老)屆齡共渡過 42 年 9 個月 09 天退休即畢業，在職時多少會有一些酸甜苦辣的事情負荷，但大部分已不復記起。

   一生造橋鋪路造福用路人、處事善良、積德存福子孫，以求晚年健康平安別無他求；最後悔的事是在東部任職時無進修管道，只得靠自習。

2. 退休前一個月起我到各工務段向各位同仁道別感謝長久來的協助與支持，順便將轄區各路線起終點及途中景觀拍照裝訂成冊留作紀念。其中在澎湖工務段有一面「當心飛機」警告標誌景觀，我想這可能是全國唯一的標誌吧！在高雄工務段道別時巧遇大局林嘉典總工程師，感謝林總工程司也列席參加了。

3. 退休時承蒙林澄清處長及各課室同仁盛情地惜別會上致贈名貴的玉石「玉如意」紀念品，又承蒙各課室主管、林慶星主任、孫桂香主任、劉文哲主任、郭鳳章主任、林岡照課長、顏進益課長、張英賢課長、李茂松場長、宋振成兄、鄭素菁小姐共同致贈名貴的磁器花瓶紀念品。誠心感念!

   在惜別會上洪乾元主任及林耀章兄二人在舞台上以吉他伴奏唱離別的名歌曲。又在政風室劉文哲主任辦公室內受到各課室來的一群娘子軍包圍戲弄得暈頭呆腦東倒西歪、難得糊塗。

4. 退休至今已 20 年，真的日月如流水，退休後除道路工程知識略知外，自知各項生活常識知識學識都缺如，不但已遠遠跟不上時空的腳步，連日常生活常識也一樣闕如。

   譬如 65 年前開始公務工作時，算式計算之演變，從紙筆與算盤、計算尺、機械式桌上計算機，很久以後有了簡易型電子計算機，過不久又有了個別專業電子計算機，到今各形各色電腦軟體，到外太空到宇宙已不稀奇。

   時空的變遷使退休後，過一般平凡生活的高齡人難以想像的變化與

適應。因此趁腦袋尚未退化時，到高雄市長青學苑及文化大學推廣部，學習一些各項課程的常識與知識，及實用課程以防發痴呆。

在高雄市長青學苑裡上中國文學欣賞、老人健康、電腦影像處理、動畫製作等課目時，鄭正志夫婦和張進秀、我們夫婦。都是同班同學呢！其他時間各人有各人學不同學科。我老婆則繼續她的國畫、後來成為長青學苑的國畫傳承大使之一。

老婆是很偉大的賢妻良母(對我對家庭而言)，不但長久在不如意的環境下辛苦養育四子女成長，也給了我在生活上工作上無後顧之憂的心境和處境。子女都已成長，負擔減輕後，那時年已 50 歲之中年人了，為自我興趣拜師學水墨畫數年後成績不錯，在高雄市社教館、文化中心等處舉辦聯展多次。在新工程處我的辦公室內牆壁上我也顯掛了一大二中三幅老婆的作品。只可惜老婆於 104 年夏天成為千之風(一首歌曲名)不歸之人。雖然再也欣賞不到老伴的新作品、但相信老婆於天上化為千風守護著我們。

註 ： “千之風”歌曲中文歌詞如下。(原係日文)

《化為千風》

不用望著我的墓碑掉眼淚　那裡已無熟睡中的人
化為風　我已化為千縷微風　翱翔在無垠的藍天裡
秋天吹送陽光 冬天捲起白雪圍繞你
清晨　引領飛鳥喚醒你　夜幕劃出星辰守護你
(間奏)
不用望著我的墓碑掉眼淚　那裡已無熟睡中的人
化為風　我已化為千縷微風　翱翔在無垠的藍天裡
化為千風　飛去奇妙翱翔　在無垠藍天裡
我心靈　已經化為千縷風　翱翔在無垠的藍天裡
(間奏)
不用望著我的墓碑掉眼淚　那裡已無熟睡中的人
化為風　我已化為千縷微風　翱翔在無垠的藍天裡
秋天吹送陽光 冬天捲起白雪　圍繞你
清晨　引領飛鳥喚醒你　幕劃出星辰守護你
化為千風　飛去奇妙翱翔　在無垠藍天裡
我心靈　已經化為千縷風　翱翔在無垠的藍天裡
我心靈　已經化為千縷風　翱翔在無垠的藍天裡

我在學習過程中雖然記性已相當減退，在日薄西山風燭殘年之餘，但所謂「活到老學到老」吧！繼續學吧!就當消遣吧！然而健康管理更為重要。

圖109：民國87年7月14日陳連乾(時任副處長)於退休前夕與郭鳳章(時任總務室主任)、孫桂香(會計主任)巡視澎湖代養鄉道，於全國難得一見的"當心飛機"警告標誌牌面前合影，顯見身為公路養護人員的專業性以及敏感度，以及對於道路相關設施的體察細微程度。

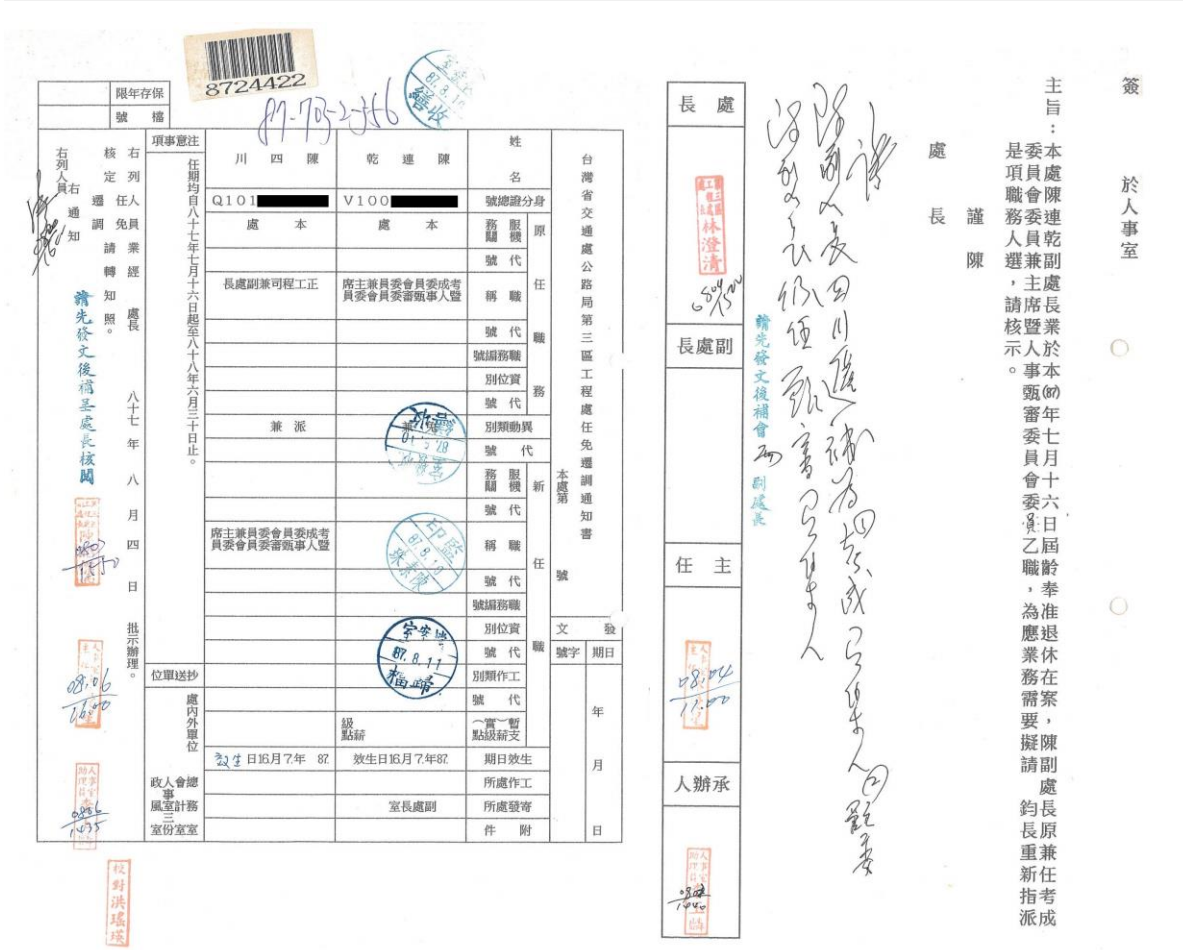

圖110：陳連乾副處長於民國87年7月16日屆齡奉准退休

四、給後進三工人的勉勵話語：

副座非常謙虛的認為自己非常平凡，不敢留下勉勵話語；但是副座想起初中畢業時，班導徐振祥老師以一句日文成語勉勵他：「艱難汝を玉にす(漢譯：不吃苦中苦，難為人上人。)」，以及退休至今21年來的心得「活到老學到老」；著實身體力行於職場生涯以及退休生活之中，謹摘錄與大家分享。

五、結語：

本案訪談承蒙林清洲處長極力推動。自從本處107年6月30日三工秘字第1070058024號簽定「公路總局第三區養護工程處在職及退休員工口述訪談計畫」實施日起，本處立即跨科室成立「檔案應用小組」，小組成員迅速擬定訪談對象、訪談重點，以及工作分配等相關計畫期程；從107年8月7日召開第1次工作檢討會議迄至107年10月17日為止，已經召開9次工作檢討，廣泛蒐羅老舊照片、影音以及文字紀錄成果豐碩。

感謝連乾副座三度(107年10月15日、107年10月30日、107年11月16日)接受我們的專訪，在這短暫的言談之中，從副座出生於屏東縣潮州鎮，幼年時期的「潮州庄」到民國25年10月升格為「潮州街」，再到民國35年1月改稱為「潮州鎮」，歷經臺灣光復以前的日治時期的日式教育，跨越大時代變動期；直到19歲正值青年時期投身東台灣加入台東縣政府建港工程、22歲進入本處台東工務段太麻里監工站，直到38歲近乎壯年才調回西部，整整花了19年的光陰，戮力東台灣鋪橋造路的基礎建設。調回西部之後，堅持刻苦務實的精神，從承辦人一路到股長、課長、副處長，一再的以笨拙謙稱自詡，也從來不居功，且退而不休的持續關注三工處的古往今來，從副座的堅毅神情也讓我們見證了優秀工程人員的風骨，以及早年物資及工程機具匱乏，利用傳統人力工法、打鑿修路之艱辛，再度感謝公路前輩以及家人們的付出，感恩！

圖111：民國107年10月15日，陳連乾副處長接受工程處訪談情形。

六、致謝：

(一)本處退休人員：陳連乾副處長提供歷史照片並接受訪談。

(二)本處檔案應用小組：

產管科陳永興科長(小組長兼主訪者)、陳桂娥、曾素娟小姐。

秘書室蘇美足主任、蔡明珠小姐。

勞安科王蒲香小姐。

攝、錄影人員：陳柏宇、涂璟紘。