

朱海燕 编著

大胜关

纪事

体量大 世界首座六线铁路大桥

跨度大 名列世界同类高速铁路大桥之首

荷载大 目前世界上设计荷载最大的高速铁路

速度高 设计时速 300 公里, 为世界同类桥梁



东南大学出版社
SOUTHEAST UNIVERSITY PRESS

大月胜关

纪事



东南大学出版社
南京

图书在版编目 (CIP) 数据

大胜关纪事 / 朱海燕编著. —南京: 东南大学出版社, 2013.1

ISBN 978-7-5641-4076-2

I. ①大… II. ①朱… III. ①纪实文学—中国—当代
IV. ①I25

中国版本图书馆CIP数据核字 (2013) 第005909号

大胜关纪事

编 著	朱海燕
出版发行	东南大学出版社
地 址	南京四牌楼2号 (邮编210096)
出 版 人	江建中
责任编辑	叶 娟
网 址	http://www.seupress.com
电子邮箱	press@seupress.com
经 销	新华书店
印 刷	南京顺和印刷有限责任公司

开 本	700mm × 1000 mm 1 / 16
印 张	15.5
字 数	250千
版 次	2013年1月第1版
印 次	2013年1月第1次印刷
书 号	ISBN 978-7-5641-4076-2
定 价	80.00元

本社图书若有印装质量问题, 请直接与营销部联系, 电话: 025-83791830

大月胜关

纪事



东南大学出版社
南京

图书在版编目 (CIP) 数据

大胜关纪事 / 朱海燕编著. — 南京: 东南大学出版社, 2013.1

ISBN 978-7-5641-4076-2

I. ①大… II. ①朱… III. ①纪实文学—中国—当代
IV. ①I25

中国版本图书馆CIP数据核字 (2013) 第005909号

大胜关纪事

编 著	朱海燕
出版发行	东南大学出版社
地 址	南京四牌楼 2 号 (邮编210096)
出 版 人	江建中
责任编辑	叶 娟
网 址	http://www.seupress.com
电子邮箱	press@seupress.com
经 销	新华书店
印 刷	南京顺和印刷有限责任公司

开 本	700mm × 1000 mm 1 / 16
印 张	15.5
字 数	250千
版 次	2013年1月第1版
印 次	2013年1月第 1 次印刷
书 号	ISBN 978-7-5641-4076-2
定 价	80.00元

本社图书若有印装质量问题, 请直接与营销部联系, 电话: 025-83791830



大江东去有遗篇（代序）

—

《大胜关纪事》这部书严格说来只是长篇纪实报告《龙腾京沪——京沪高速铁路建设报告文学集》中的一部分，大约只占其中的十分之一。纪实报告杀青之后，我将京沪高铁南京大胜关长江大桥的这部分文稿，传给中铁大桥局党委书记文武松同志，征求一下他的意见，看看还需要做哪些修改。因为在大胜关长江大桥建设期间，他是大桥局的副局长兼大胜关长江大桥的项目经理。我在大胜关长江大桥采访时，我们曾多次交谈，并结下了深厚的友谊。

两天后，大桥局党委宣传部回电话说，准备将我写的大胜关长江大桥这部分文稿，再加上一些照片，单独成书出版，让我写一篇或序或跋之类的东西，对它的来龙去脉作一些说明。

我仔细一想，觉得是有必要交代几句。因为《大胜关纪事》是京沪高铁纪实报告《龙腾京沪》其中的一部分，开始并没有想把它独立成书，从结构上也不是把它作为一个“独立单元”来处理的。许多关键性的历史细节和写作构想，有必要在这里作一些交代。

路，是人一步一步走出来的。

京沪高铁亦然，它也是一步一步走出来的。

京沪高铁的历史，就像一幅波澜壮阔、绚丽多彩的漫长画卷，经过近20年惊涛骇浪中的艰苦跋涉，不管中间有过多少曲折和痛苦，



中国铁路人终于在 2008 年之春，迎来了京沪高铁开工典礼的日子。

但是，一个真正的局内人，如果从京沪高铁更长的历史系列和连续的发展过程来看，你就会得出另一种结论：那就是大胜关长江大桥开工的日子，才真正是京沪高铁开工的日子。

京沪高速铁路，是划时代的伟大工程，它不仅是史无前例，更为举世瞩目。这项伟大的工程实施起来，当然有很大的困难。不能不建立一个体系，不能不确定它的技术路线，或者最低限度说它必须得有一个“框架”。

2003 年 9 月 1 日至 9 月 5 日，轮轨派和磁悬浮派在北京依然论战得十分激烈。40 多天后，大桥局党政联席会就任命文武松为南京大胜关长江大桥的筹备组组长，这个历史细节读者是万万不能忽略的，虽然，这是关于京沪高铁建设历史中局部的、具体的一个细节，但知道了这个细节，就知道了京沪高铁未来是个什么样子了，就知道京沪高铁是采用磁悬浮技术，还是采用轮轨技术了。

“总画面”需要了解，但了解了“细节”，才能对总画面有更清楚的认识。否则，就会只见树木，不见森林。当时许多媒体朋友，眼睛仅仅盯着轮轨和磁悬浮两派论战的专家们，只喜欢观看历史的树木，他们忽视了文武松出任大胜关长江大桥筹备组组长这个细节的存在，于是，也便忽视了从北京至上海将采用轮轨技术建设高速铁路的这片即将破土而出的森林。

2003 年 10 月 18 日，文武松的履职，证明京沪高铁采用轮轨技术的问题，已板上钉钉。

二

2008 年，一个不同寻常的年份。

这一年，中国的改革开放走过了 30 年的历程。

这一年，是中华民族百年梦想的北京奥运会举办之年。

这一年，中国人民期盼了近 20 年的京沪高铁举行了开工典礼。



这些都决定了这一年，必将成为开启更深刻、更全面的社会变革之路的新起点。

在这一年里，我们自然自豪与憧憬同在，骄傲与省思交集，回顾与展望并存……

置身在这样一个历史发展的节点上，那时，我作为一个从事传媒业的记者，固有的新闻敏感和职业思维，使我更多地思考这个年份的历史意义，设想着为它写点什么留给历史。当然，作为铁路新闻人，我更多的是想怎样将自己的着力点，下在京沪高铁上。我以为，将着力点放在这里，一个传媒人对民族命运的探寻就不会停止，对改革开放的思考就会意犹未尽。

生命不一定有轮回，但世事肯定有因果。一切现实，都是历史发展所产生的结果。如何从历史角度去追寻民族的命运、探讨中国的发展之路，是多年来我为自己设定的一个长期选项。

一个偶然机会，我在河北廊坊工地采访时，遇见了京沪高铁公司董事长蔡庆华，他说：“铁道部准备为京沪高铁写三本书：一为《伟大的决策》，二为《伟大的工程》，三为《伟大的建设者》。你不要逃避，我建议你把《伟大的决策》这部书的写作任务承担下来。”

领导如此发话，我没有承诺，但也没有拒绝，原因是这三部书不好写，“伟大的决策”涉及“伟大的工程”，“伟大的工程”必然由“伟大的建设者”去完成，这“三位一体”的问题，大卸三块由三个人去写，不孤而孤，谁能写好？

从另外一个角度而言，中国铁路从新中国成立以后，发生了天翻地覆的变化，由最初的2万公里发展到2008年的9万公里左右，但这期间，关于铁路题材的文学作品又有几个是成功的呢？修那么多铁路，建那么多大桥，不如解放初期解放军修二郎山下那一段公路，那段百里长公路的修建，居然产生了“二呀么二郎山高呀么高万丈”这首举国传唱的歌来；青藏铁路建成了，通车了，一首《天路》唱响了大江南北，但那毕竟不是铁路人的艺术创造！我们建成了武



汉长江大桥、南京长江大桥、成昆铁路、京九铁路、南昆铁路等等改变了中国经济命运的伟大工程，但就文艺作品的贡献而言，则微乎其微！也许，中国铁路人只是一个纯粹的体力劳动者，干出力的活很在行，而搞起文学创作来则是外行。我们没有灵感！我们实在太笨！

但除此之外，有没有其他因素呢？诸如对文艺创作的规律把握得不对，用不适合领导文艺的方法和手段去领导文艺，没有艺术家创作的自由和空间等等。总之，凡涉及铁路的大的题材，我是不愿涉及的。谁也改变不了，“一个运动员上场，十个裁判员裁判”的这种局面。而这种局面，使得那些路外作家们也不愿介入铁路题材的创作。反之，人家不理你，写了，出版了，铁路的“裁判员”们也丝毫没有有什么脾气了。因为，他是外来的和尚好念经。据说，一位作家写了一篇报告文学，征求意见时，有关部门给他提了一大堆否定性意见。那位作家撂下一句话：“我一个字不改。”后来发表了，铁路方面反而号召大家去学习，写体会文章。说怪真怪，说不怪一点也不怪，这可能就是一些部门、一些人的习惯性思维方式。

这些种种因素，可能是我多年来不愿去写铁路长篇报告文学的主要原因。写一些应景的通讯，写得好也罢，写得差也罢，写得不好不差中不溜也罢，只要有那么一大块，谁也不会横挑鼻子竖挑眼。

但是，写京沪高铁一书的任务最终还是落在了我的头上。有关部门如何选择了我，我不清楚。反正，大约是在2009年夏季的一天，京沪高铁公司专家组成员，原铁道部政治部副主任、宣传部部长李广品和京沪高铁公司办公室副主任崔喜利带着京沪高铁公司党委的信函来到中国铁建，与中国铁建党委领导沟通，让我来执笔采写《京沪高铁长篇报告文学》一书。

领导答应某件事是不需费劲的，而我要承担这一写作任务，就不那么轻松了。那时，我还在《中国铁道建筑报》社长、总编辑的任上，除完成繁杂的报社行政和编务工作外，还要挤出大量时间去京沪高铁工地采访。



就是在这期间，我走上了大胜关。

大约半年后，连我自己都没有想到，铁道部又把我这么一位年过半百的老人调回铁道部，任工程管理中心副主任，专司京沪高铁一书的写作。因为年龄关系，对写作已产生某些恐惧感的我，写也得写，不写也得写，写得好也罢，写得不好也罢，总之，必须把它写出来。

开始，我轻估了京沪高铁，认为有两个月的采访，100天的写作，便可完成一部约50万字的书稿。但真正走进京沪高铁之后，才知道它涉及之广，科技含量之高，涉及人文地理之博。在这些方面，京沪高铁堪称世界之冠，它本身就已经构成了一个罕见的奇观。“京沪高铁”这四个字已经远远超越了单纯的“高速”和“京沪”速度和地理的概念，进而形成了中国现代化、城市化、空间概念进程中一个极具特色的政治、经济、文化现象，深化为一串值得审视、探究的历史、文化符号和密码。

没到大胜关长江大桥工地之前，我对大桥局这个企业还是有所了解的，但这种了解是肤浅的，因为我仅去过他们三个工地，一是京九铁路上的孙口黄河大桥，一是京九铁路上的九江长江大桥和芜湖长江大桥。这种蜻蜓点水式的接触，起码让我了解到一点：这个企业是征服长江黄河的企业，在中国建设大桥，无有比肩者。

到大胜关长江大桥工地的第一餐饭，陪我的是项目经理部党委副书记陈建新和办公室主任赵志刚。赵志刚向我介绍大胜关大桥所采用的种种新技术时，我像听“天书”一样，似懂非懂。但是，有一点我还是明白的，那就是大胜关长江大桥之于京沪高铁，之于南京市来说，意味深长，意义重大。

大胜关长江大桥的建设样式，不仅决定了京沪高铁采用轮轨方式，另外，大胜关长江大桥的桥位确定，也决定了一个新的南京正在崛起。它是这座六朝古都再度崛起的“定盘星”。大千世界，万城林立，每个城市都在不断选择自己的发展路径，每个城市都走过了别具特色的演进历程，每个城市都留下了形态各异的历史轨迹。



不同的路径，延伸出了不同的发展方向，并且最终决定着这个城市的兴衰荣辱。

大胜关长江大桥决定了南京车站的站位，而南京车站的站位又决定了南京城南和江宁的发展。在这个意义上，大胜关长江大桥将永远留在南京城市发展的记忆上。它是南京再度崛起的传奇，是南京走向国际大都市的期冀。

当然，在大胜关工地采访的日日夜夜，我也在思考着历史，思考着南京，思考着长江。历史一向存在着多种观察角度，存在着多种阅读方式。这座跨越长江的6线铁路桥蕴藏着多少丰富的内涵啊，等待人们走近它，阅读它，发掘它，阐释它。它不仅让我感受到了写作表现的挑战性，同时，也强烈地刺激着我的想象力。

跨越长江，本身就构成了人民共和国发展史的一种叙述方式。

我在南京采访期间，下榻在距长江不远的一个宾馆里，从宾馆的窗口可以望见近处的中山码头。那个地方是让人浮想联翩的地方。

它使我想到了孙中山。

1912年的元旦上午10时，孙中山带着新年的喜气，从上海乘车来到南京，就任中华民国临时大总统。他是中国铁路建设的积极倡导者，早年进行革命时，就格外重视铁路建设。就任临时大总统后，立即颁布命令，指出“富强之策，全藉铁路交通，亟宜从速兴筑。”

他住在南京总统府的西花厅内。去西花厅必经西花园。西花园的池塘里停泊着一条船，那是一条永远也不能起航的石舫。据说，这座石舫是总统府里最古老的建筑。1764年前后，清朝两江总督尹继善为迎接乾隆南巡，投其所好，特意在这座江南园林里修造了一个北方风格的石舫，一向舞文弄墨的乾隆皇帝为石舫题名曰：“不系舟”。

不系舟，本应是不受绳索羁绊的、自由的、肆意纵横江河湖海的远航之舟，乾隆将池中的石舫命名为“不系舟”实在荒唐。

孙中山在这里住了3个月，便辞去了临时大总统之职。辞职的



主要原因，是他在南京执政的三个月里，政府资金匮乏，军费无处筹措。显然，这些困难，使他对中国国情有了更清醒的认识。所以，他才感到发展经济的重要性和迫切性。他在即将离开总统府的临别演说上，大力宣扬自己的铁路梦和开矿梦。

他说，中国当取法于德，能令铁道延长至二十万里，则岁当可收入十万万，只此一款，已足为全国之公用而有余。

他在《建国方略》中，这样评价南京：“其位置乃在一美善之地区。其地有高山，有深水，有平原，此三种天工，钟毓一处，在世界之大都市中，诚难觅此佳境也……南京将来之发达，未可限量也。”

他在《实业计划》中，提出了修建 10 万英里铁路的计划，将浦口列为建设重点。而对他的这一计划，准备在 5 ~ 10 年内建成实现。

直到目前，很多人仍然富有激情地称赞孙中山先生的伟大构想。但是，关于孙中山的铁路梦，原香港《德臣西报》副主笔，曾先后担任过孙中山、张学良、蒋介石政治顾问的威廉·端纳，在给友人的信件里批评他：这是异想天开。

10 万英里铁路，就是 16 万公里铁路，一个资金匮乏、军费都无处筹措的民国政府怎么能在 5 年至 10 年内完成这一庞大的计划呢？笔者对民国铁路的建设史不甚了解，我想，如果要修建 16 万公里的铁路，其中又以浦口为中心，那么铁路要几次跨越长江？跨越长江，有跨越长江的资金和人才吗？

孙中山是伟大的革命家、思想家，但在《实业计划》中，他却很少谈到铁路如何跨越长江的问题，而这个问题若是避而不谈，落实《实业计划》就是总统府内西花园的“石舫计划”，就是梦想的“不系舟计划”。他在主政中国铁路期间，我想，他所修的铁路绝不会超过 5000 公里。

1925 年 3 月 12 日上午 9 时 30 分，孙中山这位一生执着于中国



革命事业的伟人永远离开了中国，离开了这个世界。

但是，他的离去给后来的中国人留下了难题，那就是他的灵柩如何运送过江的问题，解决了这个问题，灵柩才能安放在中山陵。

过江的地点就在中山码头，那时叫下关客运轮渡码头，担负着长江南北客运和货运的重任，成为民国时期南来北往旅客的中转站。南下的客人乘火车到达浦口车站后，必须乘船过江，在中山码头登岸转车；而北上的旅客，也必须由中山码头乘船过江，到浦口车站再乘火车。

孙中山这位倡导铁路建设的伟人，灵柩通过长江时，却没有一个铁路桥梁承载！对于孙中山，对于中华民族来说，真是悲乎哀哉！

孙中山的安葬大典，定在 1929 年 6 月 1 日举行。为解决灵柩过江问题，早在 1928 年 8 月 8 日，南京特别市政府便成立了“首都道路工程处”，专门负责修建全长约 12 公里的迎榑大道，从下关江边起，经中山桥、挹江门、鼓楼、新街口、逸仙桥，东出中山门与陵园大道相连。

有时，我在中山码头站得久了，时常冒出一个荒唐的想法：那时，如果民国政府有一个大桥工程局，有文武松率领的建设大胜关长江大桥的队伍，奉安大典还需要那么折腾吗？

当然，那个时代，中国不可能产生这样的英雄企业，也不可能出现像文武松这样的建桥团队。

三

毛泽东把长江看得很重。

蒋介石把长江看得也很重。

没有见过长江的斯大林把长江看得也很重。当国民党反动派大势已去之际，人民解放军直捣南京黄龙之时，蒋介石想凭借长江天险，做最后一搏。守住长江，便有他的半壁江山。

斯大林甚至对中国提出“划江而治”的问题，想把一个“统一的中国”，搞成一个“南北中国”。

毛泽东断然不能接受！中国人民断然不能接受！中华民族断然不能接受！

于是，在西柏坡的毛泽东向人民解放军发布“将革命进行到底”的命令，号召人民解放军横渡长江，解放全中国。他的那首《人民解放军占领南京》，是他一生写下的最后一首战争诗。他深信，渡过了长江，解放全中国的大局已定，中华民族的一统江山属于人民的大局已定。

夺长江而定天下！这是毛泽东坚定而不变的信念。

在中国共产党的领导下，长江上后来有了武汉长江大桥、南京长江大桥、九江长江大桥、芜湖长江大桥，以及刚刚通车不久的大胜关长江大桥，还有数不胜数的公路大桥。

长江不再是天堑，而是国人眼前的一道风景。面对这样的伟大巨变，我常想，大桥局的创业者，不仅仅是纯粹的建桥人，还是融合了中国南北地理的人，还是沟通了中国南北经济的人。如果长江上没有这么几座铁路大桥，中国是个什么样子？中国经济是个什么样子？南北交通困难到什么样子？你便可想而知了。

从大胜关长江大桥开始，胡诌漫扯地说了一通题外之话，但我以为，这些又是题中之议。中国近代的衰落至今仍然让所有的中国人痛心疾首。越是如此，我们越应该理性地回顾历史，评价历史。其实，审视历史，就是审视我们自己，审视我们和我们祖先走过的路。

四

在大胜关长江大桥工地采访的情景至今使我难忘，那现场的一幕幕情景至今时常出现在我的梦中。大桥建成了，他们转场了，手机号变了，我也很难和他们再取得联系，但他们的名字，他们的形象，却永远镌刻在我的心灵之壁上。

文武松是一位十分坚强的企业领导者，我万万没想到，在他的



办公室里，当他谈到动情处，竟泪流满面……

王玉胜是东北大汉，任大桥局二公司董事长多年。和各种人物接触，我相信他的拿捏程度都会十分到位。但是，他接受我的采访后，在院子里高呼另一位同志时说：“赶快过来吧，这位记者和其他记者不一样，不会给你添任何负担，东拉西扯说什么都行。”

大胜关，是京沪高铁最重要的工程，是各方记者关注的焦点，王玉胜作为常务副总经理，接待过的记者成百上千，他能如此评价我，说明我“走基层”走及格了，“转作风”转得还可以，得到了基层建设者的认可。

宋伟俊是大胜关长江大桥的项目总工，此人十分内向，不善言谈。但在我长时间的采访挖掘中，他多次掩面吟泣，哭红了双眼。吃晚饭时，他提出“不出去了”，怕别人发现他哭红了眼睛……

袁先留是大胜关长江大桥大桥局四公司项目经理，我和他见面的时候，他已升任四公司董事长了。那天，他是到工地检查工作的，当我提出采访时，他说没时间；我又一次恳求他，他说给我20分钟的时间，我说我只需15分钟。

没想到，打开他的心灵之门后，他整整谈了一个上午。一个上午，他多次仰天长笑，多次嚎啕大哭。我没想到，这位红安人，这位革命烈士的后代，家庭的红色历史中竟深藏着如此动人的故事。我常对朋友讲，京沪高铁采访了近千人，故事最生动的是袁先留，他的故事足以拍一部电视剧。

采访王建华时，他咳得像一位七八十岁的老人，几乎上气不接下气，但他每天仍没日没夜地战斗在大桥工地上。离开大胜关工地之后，他曾给我打过一次电话，说到沈阳的一个工地去了。尽管我对他日思夜想，但我并不知道，是否有机会再见到这位“东北虎”。

在大胜关工地，我接触了许多青年工程技术人员，他们不仅技术好，而且文学素养也相当高。其中一位和我谈论了半天的我国桥梁文学，他向我介绍单名桥：



较著名的有：“鹊桥”，神话传说，“七夕织女当渡河，使鹊为桥”；“蓝桥”，在陕西蓝田县蓝溪上，“传其地有仙窟，即唐代裴航遇云英处”；“枫桥”，在苏州，唐代诗人张继有《枫桥夜泊》诗；“断桥”，在杭州西湖；“虹桥”，在张择端所画的《清明上河图》上。

这位年轻的技术员还告诉我：

单名之桥往往不限一地，其中以材料或形状为名的则更多，如：“石桥”、“铁桥”、“板桥”、“浮桥”、“山桥”、“市桥”等等。

单名的桥不少，但双名的桥更多。如“安济桥”、“赵州桥”、“万里桥”、“垂虹桥”、“万寿桥”等等。桥名，有表扬的，有纪事的，有抒情的，有写景的，有纪念的。

我们对建桥人的要求，并不是希望他成为诗人或者作家，但从这位技术人员的谈话中，我便了解到为了桥梁，他曾查阅过多少古籍文献，背诵了多少诗词名句。他学识之渊博，尽可一目了然了。

现在有些青年人，学理工的不通文史，学文史的不通理工。而大桥局的一些青年建桥者，不仅是技术的精英人才，而且可称之为有为的作家和诗人，我想，这些都将有助于他们向建桥大师迈进。

五

中国铁路企业，没有任何一家企业能像大桥局这样集中式、爆发力很强、长久性一以贯之地展示它的实力和擦亮它的品牌的。

这是大桥局最值得骄傲的一点。

1956年6月，毛泽东写下了《水调歌头·游泳》。那时，社会主义改造的时代到来了。其中词中有“风樯动，龟蛇静，起宏图。一桥飞架南北，天堑变通途”之句。不少人说，那就是毛主席给大桥局作的“广告词”。在社会主义建设时期，毛泽东以社会主义建设为题材，仅写下这一首词，而这一首词，写的就是武汉长江大桥，而武汉长江大桥又是由大桥局人建的。现在这个企业吹自己“不得了”，那个企业说自己“了不起”，如果大桥局人问他们：“毛泽东给你们



这个企业专门写过词吗？”恐怕再能吹的企业也就不敢吹了。

我参观过大桥局的荣誉室，荣誉室里党和国家领导人视察他们工地的照片比比皆是。

我还看到，荣誉室里有一幅丝织的速写画，画面是武汉长江大桥建设时的情景。大桥建设期间，苏州市丝绸厂一批女工来大桥工地参观，于是给大桥局留下了这份极其珍贵的艺术品。我曾对大桥局的同志说，为何不就此再做一篇文章呢，题目就叫《参观武汉长江大桥工地的苏州丝绸女工今安在？》，这样在苏州市肯定会掀起寻找那批女工的热潮。

大桥局的首任局长彭敏，此前，他是铁道兵团副司令员，首任政委是王任重，那时，是湖北省委书记，一个工程局有如此之高规格实属罕见。

在赴大桥局采访之前，我曾获得一份珍贵的材料，即毛泽东听取王任重和彭敏汇报的材料。万万想不到日理万机的毛泽东向王任重和彭敏询问：当年修建钱塘江大桥的那些老同志还在吗？

多么意味深长呵！

当年建造钱塘江大桥时，茅以升发函给各大学，请他们介绍工科毕业生来钱塘江大桥桥工处就业，那时桥工处还是当时交通部的桥梁设计工程处，另一个名字叫“重庆国营中国桥梁公司”。这样全国不少大学介绍了许多工科的三年级学生到钱塘江大桥工地。茅以升常常亲自给他们讲课。他们中的很多人，后来参加了各地的建造工程，有的成为著名的建桥大师。

在茅以升的教育和影响下，涌现出一批建设桥梁的人才，他们是：曾任武汉长江大桥总工程师的汪菊潜，曾任南京长江大桥总工程师的梅旸春，曾任郑州新黄河桥总工程师的赵燧章，曾任南昌赣江大桥总工程师的戴尔宾，曾任世界上最长的云南盘江公路石拱桥总工程师的赵守恒，曾任南京长江大桥副总工程师的刘曾达等等。

梅旸春早年就读清华大学土木系，后又入电机系，1923年毕业，