

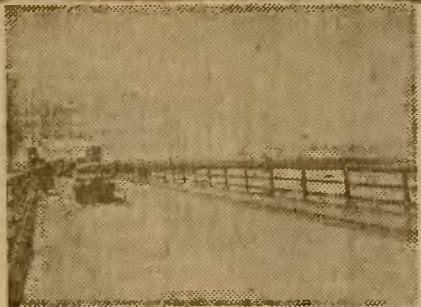
地方通信

錢江大橋逐步恢復舊觀
已完成第五主墩桿件的加固
今年上半年工程款是六百億元

【本報杭州通信】浙贛鐵路是東南的大動脈。錢江大橋總算算是東南的咽喉要津。這不僅是浙贛貫通的大橋，也可說是中國最大的橋梁。東南一角的文化和其他一切，都依賴着這條橋而溝通，而交流。大橋全長五千五百九十呎，內正橋孔十六孔，共長四千五百五十呎，其餘一千零四十呎是副橋。以往我們浙江人因為錢江河床是砂質的，相對不能立橋架橋，認為建橋是不可能的。但是經過茅以昇氏用盡心血，孜孜研究，結果，竟被他設計建築成功了。我們不能不佩服科學的進步，用人力來完成這艱鉅的工作。茅氏打破了幾千年的一般成見，用事實證明建橋是可能的。

抗戰時自動炸燬
從此帶了一身毛病

【本報杭州通信】浙贛鐵路是東南的大動脈。錢江大橋總算算是東南的咽喉要津。這不僅是浙贛貫通的大橋，也可說是中國最大的橋梁。東南一角的文化和其他一切，都依賴着這條橋而溝通，而交流。大橋全長五千五百九十呎，內正橋孔十六孔，共長四千五百五十呎，其餘一千零四十呎是副橋。以往我們浙江人因為錢江河床是砂質的，相對不能立橋架橋，認為建橋是不可能的。但是經過茅以昇氏用盡心血，孜孜研究，結果，竟被他設計建築成功了。我們不能不佩服科學的進步，用人力來完成這艱鉅的工作。茅氏打破了幾千年的一般成見，用事實證明建橋是可能的。



修理計畫畫完成
副橋欄杆電燈修好

【本報杭州通信】浙贛鐵路是東南的大動脈。錢江大橋總算算是東南的咽喉要津。這不僅是浙贛貫通的大橋，也可說是中國最大的橋梁。東南一角的文化和其他一切，都依賴着這條橋而溝通，而交流。大橋全長五千五百九十呎，內正橋孔十六孔，共長四千五百五十呎，其餘一千零四十呎是副橋。以往我們浙江人因為錢江河床是砂質的，相對不能立橋架橋，認為建橋是不可能的。但是經過茅以昇氏用盡心血，孜孜研究，結果，竟被他設計建築成功了。我們不能不佩服科學的進步，用人力來完成這艱鉅的工作。茅氏打破了幾千年的一般成見，用事實證明建橋是可能的。



(圖七)下層鐵路橋面通火車

【本報杭州通信】浙贛鐵路是東南的大動脈。錢江大橋總算算是東南的咽喉要津。這不僅是浙贛貫通的大橋，也可說是中國最大的橋梁。東南一角的文化和其他一切，都依賴着這條橋而溝通，而交流。大橋全長五千五百九十呎，內正橋孔十六孔，共長四千五百五十呎，其餘一千零四十呎是副橋。以往我們浙江人因為錢江河床是砂質的，相對不能立橋架橋，認為建橋是不可能的。但是經過茅以昇氏用盡心血，孜孜研究，結果，竟被他設計建築成功了。我們不能不佩服科學的進步，用人力來完成這艱鉅的工作。茅氏打破了幾千年的一般成見，用事實證明建橋是可能的。

兩墩在錢江潮水高漲時，水深達七十呎，施工困難，所以首先要着手修理兩墩。工作方法是先在橋墩四周圍就地分層築造鋼筋混凝土套箱，下沉於原有沉箱的頂部，然後於箱體建立鋼塔，支撐梁桁的臨時節點，鑿出損壞的墩身。而換以新墩。這個設計因為要同時維持火車和汽車的行走，方法特殊，所以茅氏對記者說，這工程可說在世界工程技術上還是一個罕見的工程。

工程定額的動跳
計估以難程工

【本報杭州通信】浙贛鐵路是東南的大動脈。錢江大橋總算算是東南的咽喉要津。這不僅是浙贛貫通的大橋，也可說是中國最大的橋梁。東南一角的文化和其他一切，都依賴着這條橋而溝通，而交流。大橋全長五千五百九十呎，內正橋孔十六孔，共長四千五百五十呎，其餘一千零四十呎是副橋。以往我們浙江人因為錢江河床是砂質的，相對不能立橋架橋，認為建橋是不可能的。但是經過茅以昇氏用盡心血，孜孜研究，結果，竟被他設計建築成功了。我們不能不佩服科學的進步，用人力來完成這艱鉅的工作。茅氏打破了幾千年的一般成見，用事實證明建橋是可能的。

錢江春潮漲
浪頭打翻十幾隻船
船戶十多人被怒潮捲去

【本報杭州通信】廿五日下午三時後，海潮湧錢江疾奔而上，奔騰澎湃，浪頭高達五尺。數里外可聽到轟轟之聲。南橋碼頭一碼頭停靠江邊船隻被浪打翻的，有十幾艘，十多人遭溺斃。當潮汛來時，江邊看潮的人聚集，船戶也紛紛準備，有將鐵錘拋下水的，有用粗繩將船繫在岸旁木樁上的，有移動泊船位置，情形很緊張。當怒潮沖擊岸旁時，有的船隻斷而破，有的船隻傾覆，也有大船撞沉小船。沉沒的船隻很多被潮捲向上游，有的打撈上岸。落水船戶，大部份都被救起，另有十多人遭滅頂。有某船夫在潮汛來時，怒潮疾捲而至，一剎那就不見人影。他又有一隻鹽船，避潮到海月橋上首錢江岸旁。不料怒潮已隨後而至，該船想拿船頭和浪頭對抗，正在掉船頭時，船身就傾覆而去。當時有五人落水，經內河水警隊救起三人，其餘二人已隨波而去。又：廿六日上午四時多鐘南星橋第一碼頭有紙船兩艘，因潮浪沖擊而互撞，船身破裂，幸未沉沒，不過紙已浸濕。當時另有民船一艘被浪沖擊傾覆。(迪民廿七日寄)