

江西省中正橋  
通車紀念刊

熊式輝



上海新聞書局藏

中華書局



# 江西省政府中正橋通車紀念刊目錄

總理遺像

蔣委員長肖像

張鐵道部長嘉璈肖像

熊主席式輝肖像

龔廳長學遂肖像

陳主任安潤肖像

部派人員合影

本處暨馥記職員合影

東岸橋頭全景

正橋全景

龔廳長學遂序

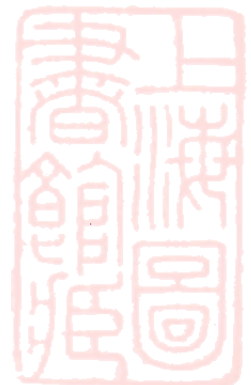
蕭委員純錦獻辭

王廳長次甫題辭

江西省政府中正橋通車紀念刊目錄

上海新聞書局藏書

上海圖書館藏書



1574044

文廳長羣題辭

程廳長時燦題辭

李委員德釗題辭

熊委員遂題辭

劉秘書長體乾題辭

## 一、概論

(一) 建築緣起

(二) 全橋概略

(三) 籌辦經過

## 二、計劃概說

(一) 橋址選擇

(二) 地質試驗

(三) 贛江河流

(四) 全橋計劃



## 三、工程紀實

- (一) 橋墩建築
- (二) 橋身安裝
- (三) 兩岸工程

## 四、經費

- (一) 經費來源
- (二) 概算及決算
- (三) 保管及支付

## 附錄

馥記承包本橋工程合同原文(附合同附則及合同原文加註)



江西省政府中正橋通車紀念刊目錄





# 總理遺像



# 總理遺囑

余致力國民革命凡  
 四十年其目的在求  
 中國之自由平等積  
 四十年之經驗深知  
 欲達到此目的必須  
 喚起民眾及聯合世  
 界上以平等對待我  
 民族共同奮鬥  
 現在革命尚未成功  
 凡我同志務須依此  
 余所著建國方略建  
 國大綱三民主義及  
 第一次全國代表大  
 會宣言繼續努力以  
 求貫徹最近主張開  
 國民會議及廢除不  
 平等條約尤須於最  
 短期間促其實現此  
 所至囑



蔣委員長肖像

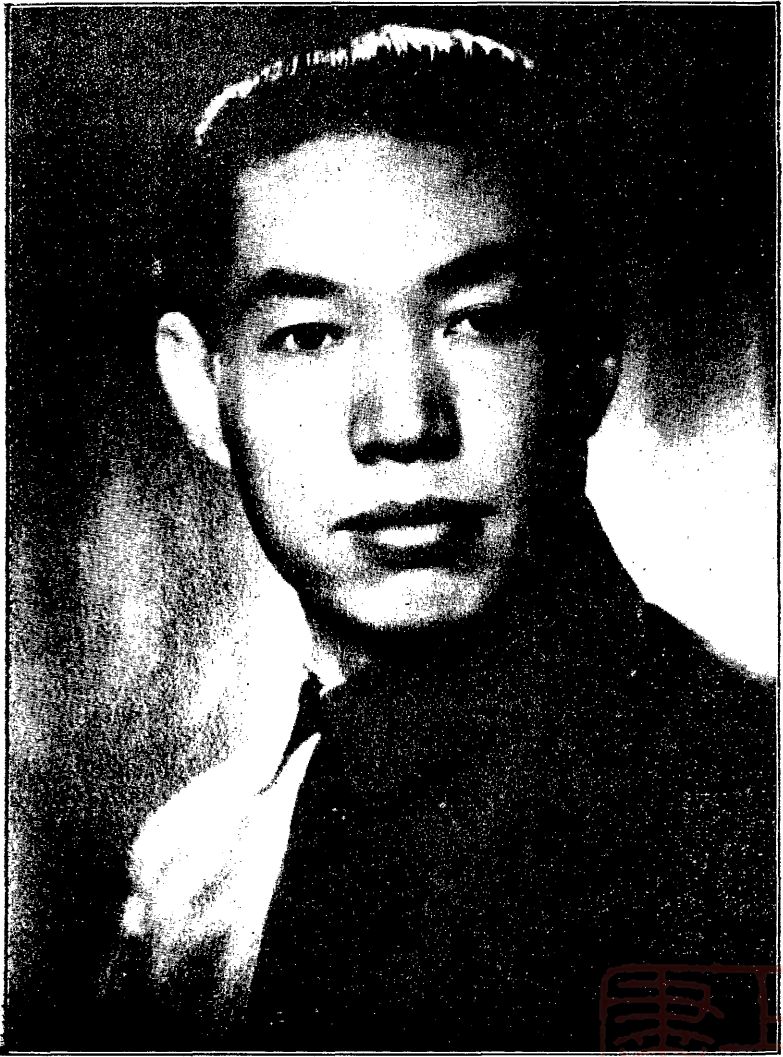




張 部 長 嘉 璈 肖 像





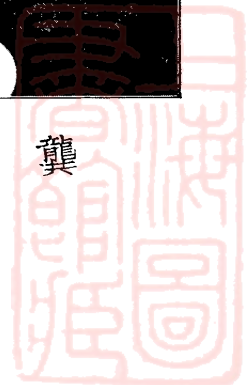


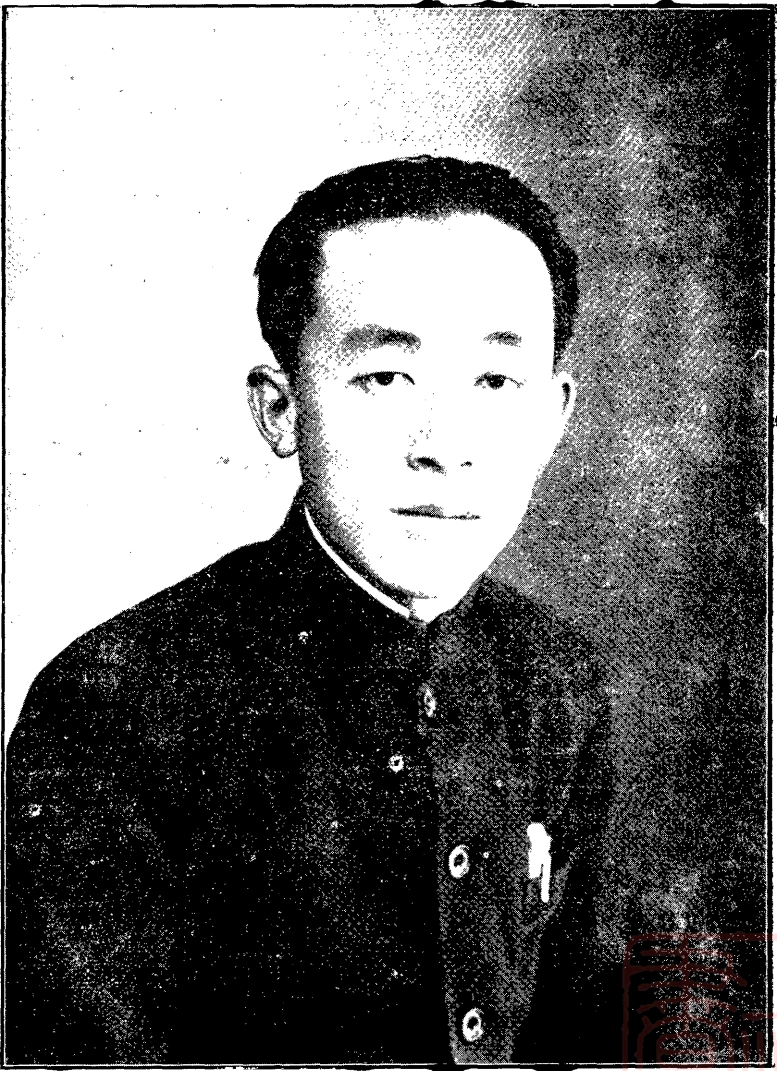
熊主 席 式 輝 肖 像



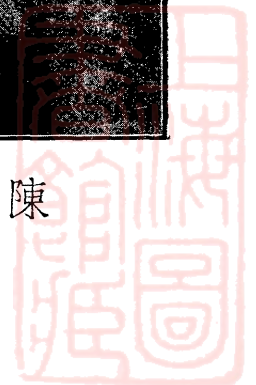


龔 廳 長 學 遂 肖 像





陳 安 潤 主 任 肖 像





部 派 人 員 合 影

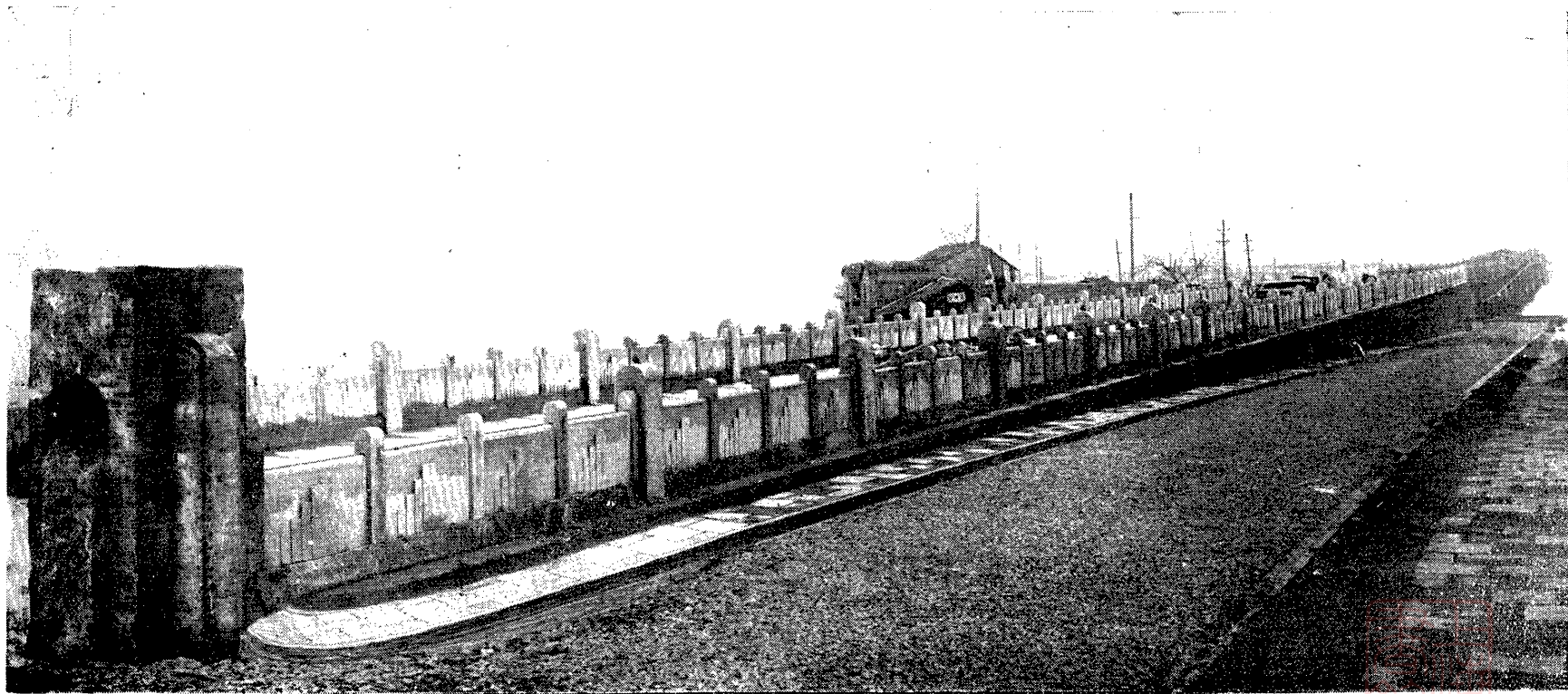




本處暨馥記職員合影







東岸橋頭全景



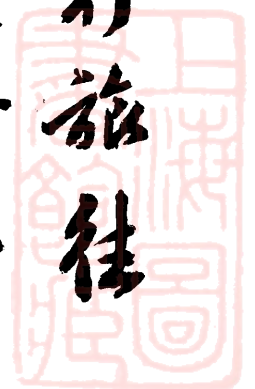


正橋全景



中正橋序

南昌牛行之間橫以大江行旅往  
來航行之外尚須踉蹌泥沙以  
登岸其不便孰甚焉古或大  
風揚波復生渡前則舟楫  
不通影鑿尚小如果船居中流  
颶風陸作則進退不可安設隨  
之歷年來因此葬身魚腹者



繫也其不便又孰甚焉

委員長蔣主席熊有鑒及此

乃命學遂建一橋以利交通於

是正位辦方鳩工充材鑽之

探之負責設計者吳君啟佑

如董之督之竭力完成者陳

君安潤也高時三載而是橋

以成昔周公得禾以名其書



漢武得鼎以名其年志不忘  
也今是橋勦辦之時昂  
委員長蔣在翰勦匪成功之  
日遂名之曰中正橋亦所以銘  
殊勦而留紀念如是為序

中華民國二十五年十一月

日

龐若學遂





## 中正橋落成典禮獻辭

蕭純錦

中正橋位於南昌市之西，橫跨贛江兩岸，遙望宛如長虹臥雲，烟水無際，溯自民國二十三年十二月二十日興工，歷時兩載，用款近百萬，計全長一千零八十公尺，寬八公尺，荷重可達十噸，較之本省涂家埠，貴溪及梁家渡，諸橋樑工程，未遑多讓，今值茲橋落成之際，特一貢所見，惟邦人士垂察焉。

江西襟江帶湖，古稱雄勝，南昌爲省會所在地，九江據長江中部，早經闢爲商埠，兩處交通，惟賴南潯鐵路以取聯貫，而贛河中梗，必取舟渡，中外商旅，咸爲蹙額。茲橋落成，則賓主往來，安穩便捷，此其利一也。南新兩縣隔河相望，茲橋不啻爲一天然之義渡，直接可惠濟兩岸行旅，間接

可增進南昌市商務上之繁榮，此其利二也。贛浙鐵路，全線通車，贛湘鐵路，工已逾半，二路終點南昌，與南潯鐵路形成垂直式之國防陣線，茲橋溝通其間，形式上可謂三路接軌，東西南北，運輸無阻，此後本省各縣之各種產品，均將以南昌爲一大集散市場，其裨益於江西整個經濟之發展，良非淺鮮，此其利三也。復次，蘇浙皖贛鄂湘豫閩八省公路，早可聯絡通車，而吾贛各線公路汽車，直至今日始可藉此一橋，以開始聯絡互運，於本省公路營業之發展，可操左券，此其利四也。至茲橋之成，本以紀念

蔣公，而蔣公之功在國家，非斯編所能及述，惟八年以來，肅清吾贛匪禍，出吾民於水火而登諸衽席，斯則吾民百世所不能忘，顧名思義，又豈獨便利交通而已哉。

南昌中正橋以落成紀慶

總理曰欲地方進富  
強之域首重道路交  
通橋梁乃交通建  
設之一斯橋又首成



於贛省匪患救平  
之後全贛富強實  
利賴之

王次甫敬題



為省會交通最便利  
之大建築開贛江流  
域有光榮之新紀元

文羣敬題





中正橋落成紀念

輿梁斯成命以中正唯吾

領袖盛

德之微通滄控湘連杭引興湯

艤水迺可飛越豈無舟颿波濤寬

難鄭子所悲離人斯歎橋成數里

厚載未已行者從容擔者可倚憶

赤禍朝梓森糜爛唯我領袖轉

危稟安今茲立國豈無風波復此

安梁未感奮如何

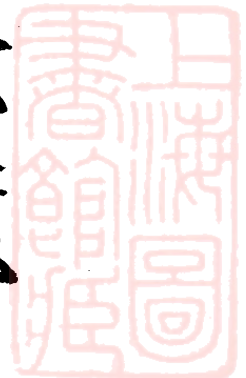
程時燧題



中正橋通車紀念

通商惠工 萬民安渡  
章合貢而長流  
橋與名俱不朽

李法釗



中正橋成功紀念

利沙大川

熊遠敬題



赫々元戎鉞鉞定亂鷹武既揚鴻  
伐斯建章責安流地庶被澤橋成  
錫名用紀勳烈惟我熊公嘉直衆黔  
九柯十匠燦古震今子多產乘與濟人  
溱洧以彼視此厥切疇偉民不病  
涉長虹臥波若以斯年行者謳歌

中正橋遠築完成頌詞劉體乾敬題



概

論





# 一、概論

## (一) 建築緣起

南昌半行間，橫亘贛江，行旅往來，貨物起卸，厥惟舟楫與輪渡是賴，航運既不便利，復難確保安全；試詳觀察，非僅兩岸間旅客咸懷戒畏，貨運因之停滯而已，即全省交通文化商業軍事等項，亦莫不同受障礙，茲將本橋未建之前，各方所受之影響，撮述於次：

(1) 關於交通方面：贛江發源於大庾嶺及九連等山，本省南部之水，奔流千里，直趨南昌近郊，至是又與撫河匯合，其勢益張，每值水漲之際，江面遼濶，風帆往來，備極艱危，且其載重有限，需費甚昂，流急風逆，尤多阻滯，偶一不慎，即有覆舟之虞；比年雖經南昌市政委員會及江西公路處分設輪渡，載運旅客，行駛兩岸，然因人多擁擠，每當波濤洶湧，輒覺顛簸難堪，行旅至此，視爲畏途，其妨害交通，何可勝言。

(2) 關於文化方面：交通建設，首在傳播文化，啓發民智，年來本省交通事業，雖已突飛猛進，但贛浙贛粵贛皖等路，終以贛江天塹，未能與贛湘贛鄂等路取得密切之聯絡，交通上仍多阻滯，以致外來文化不易普遍灌輸，內地民俗未得互相溝通，興念及此，益覺此橋之興築，不能或緩也。

(3) 關於商業方面：本省自民國十七年以還，內地人民，備受匪禍之慘，田園荒蕪，村

落頹廢，農村經濟，瀕於破產，迺者匪患枚平，農產品與工商業漸有起色，祇以一江之隔，出自贛東者不易推銷於贛西，產於贛西者亦不易暢行於贛東，遂使全省商貨坐失週轉靈活之機，南昌市商業之不振，良有以也。

(4)關於軍事方面：數年前省政當局，鑒於本省赤匪憑藉天險，蟠踞山林，致使剿匪軍事，進展甚緩，厥後勵行「交通清匪」政策，其效大著，不久匪患得告寧息，人民漸見綏輯，是軍事與交通實有密切之關係也。惟南昌牛行之間，因此一水之隔，每當軍事緊張之秋，飛渡維艱，貽誤戎機，殊非淺鮮；猶憶曩時曾以軍事關係，於南昌牛行間架設臨時浮橋，耗費不貲，由此亦可想見兩岸溝通之重要也。

詳察上述各點，南昌牛行兩岸之聯絡，不僅便利一隅之交通，實屬含有啓發民智，推進生產，鞏固國防之重大意義；二十三年江西匪患肅清，熊主席於努力生產建設，復興農村經濟之下，更倡議建築大橋，橫跨贛江，旋令龔建設廳長及財政當局會同籌劃進行，並請鐵道部派員蒞贛設計，歷時三月，計劃就緒，時值委座駐節贛垣，督剿勝利，乃顏之曰中正橋，以資紀念云。

## (二)全橋概略

本橋東岸位於南昌之塘子河，與沿江路中正路王陽明路互相連貫，經市內幹道直達浙贛

鐵路南北兩站，及南昌汽車總站；西岸近臨牛行之有記碼頭，介於南潯鐵路南昌站及贛湖贛鄂公路汽車站之間，對於兩岸鐵路公路及南昌市內之聯絡，均稱便利。

本橋全長三千五百三十五呎六吋半，東岸引橋計長一百二十四呎六吋半，西岸引橋計長四百四十三呎，橋樁全屬鋼筋混凝土結構，正橋二十八孔，每孔跨度一百零六呎，計長二千九百六十八呎，橋墩內部均係鋼料結構，外裹混凝土，上架一百呎六節下承桁式之鋼樑，橋面寬度二十六呎，中間汽車道十八呎，兩旁人行道各四呎，汽車道載重十噸，人行道每平方呎載重七十磅，橋面及橫直各樑，概用洋松鋪釘。(第一圖)

### (二) 籌辦經過

自龔廳長奉令籌劃橋工及鐵道部技正吳啓佑等來贛後，即開始計劃全橋一切進行事宜，茲將當日籌辦經過分述如次：

(1) 建築經費：全橋建築經費總額，原定爲國幣六十四萬一千七百元，嗣因建築橋基計劃暨欄杆式樣變更，遂追加造價，復因橋工期間延長，行政費亦隨之追加，又因橋墩樁柱上部包裹混凝土及安裝全橋電燈等項，經費預算次第增至九十六萬七千六百四十六元八角四分四厘四毫。上項經費來源，計由 委員長行營補助二十萬元，其餘歸鐵道部南潯鐵路管理局暨江西公路處平均攤派，當時各該局處均以此項鉅款，一時無法籌措，旋經省務會議一再提

出討論，決定出面担保，先向裕民銀行息借，分令局處按期歸還，並由龔建設廳長竭力贊助，進行尙稱順利，於此亦可想見省政當局之熱忱毅力也。

(2) 招標審標：本橋建築經費既經確定，即採用有限制之詢價通訊招標辦法，當時國內外廠商前來投標者，計有數家，及至開標結果，以上海陶馥記營造廠所估價格相當，當由原設計人吳技正啓佑審定，呈經省府批准，由該廠承包建築，旋即訂立合同，關於工程方面所需材料工暨各項工程做法以及完工後所負保固年限等項，莫不詳爲規定，此招標及審標之大概情形也。

(3) 組織經過：省府當局鑒於橋工浩大及促進工事起見，令飭組織工程監督處，專司督促查核之責，當於二十三年十二月十五日頒布組織規程，令派原設計人吳啓佑爲本處主任兼總工程師，卽於是日遵令成立，開始辦公，嗣因部派人員中有他調，吳技正亦迫於事勢，無暇兼顧，致未就職，所有事務實際均由龔廳長代爲主持，迨龔廳長奉令出國考察，省府以該處主任一職，責任重大，未便虛懸，遂於二十四年十一月二十五日改派安潤兼任，爰本前規，賡續進行，所有本橋正橋橋墩鋼樑橋面工程，幸獲依次完成，此本處組織之經過也。

(4) 工作程序：該橋在未開工之前，曾經訂定工作程序，交由包商按照實施；查此項程序，係斟酌贛江形勢暨廠商情形而定，蓋藉以指示工程進行步驟，務使全部工作不致中輟，或於可能範圍內各部同時興工，以期縮減時間，迅速完成，故該程序實施後，雖迭遭意外事

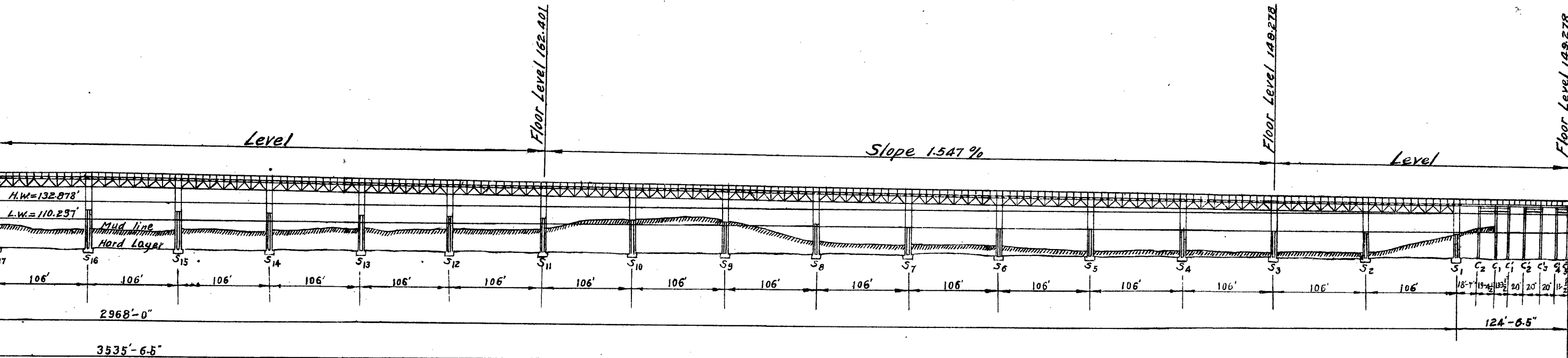
變，但工程上幸未受多大影響。

(5)督造經過：本處成立後，當以橋工重要，刻不容緩，遂定民國二十三年十二月二十日爲正式開工日期，祇以時間過於匆遽，未及充分準備，故進行較緩；嗣幸材料及傢具陸續運到，各部工程得分別進行興築，工人蟻集，情形極爲緊張。惟事有出人意外者，卽於施打護橋樁時，地層發生異態，乃卽停止打樁，一面將各項材料積極準備，一面再行鑽探河床，輾轉數月，始於民國二十四年四月底將正橋計劃確定，其時又以夏汛水漲及鋼板樁未到，工程進行，仍爲遲緩，及至年底始行興築正橋橋墩，從此循序前進，工程得以迅速完竣。

綜上所述，本橋籌辦期間，屢經波折，今者得觀厥成，未始非上下一致努力之結果，茲略述其梗概，以備他日之考證云。

江西省政府中正橋通車紀念刊

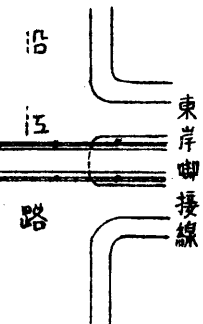




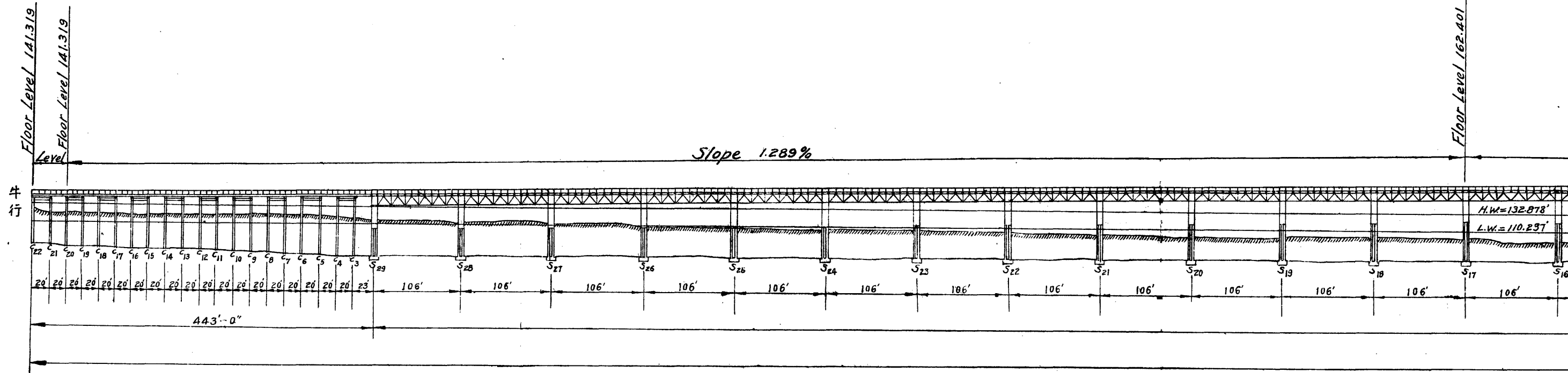
SIDE VIEW  
SCALE 1"=120'-0"

PLAN  
SCALE 1"=120'-0"

即







西岸脚接線

SIL  
SCA

A  
SCA



計  
劃  
概  
說



# 二、計劃概說

## (一) 橋址選擇

凡建築工事之要求，厥惟基地之選擇，本橋計劃之初，對於橋址一項，歷經勘測，結果始選定東岸塘子河及西岸有記碼頭爲起迄點；蓋西岸橋頭介於南潯鐵路車站及贛湘贛鄂公路車站之間，在目前固甚便利，將來如須改建鐵道公路混合式橋樑，是處尤爲適當；又東岸橋頭與中正路沿江路王陽明路互相連貫，對於市內聯絡，亦頗通暢，其次橋之方向，應與水流成直角，始能減少沖刷，便利航行，而固橋基；但南昌市附近，正值撫贛二水會合之衝，流向恆因水位漲落而變易，橋與流向，勢難終年保持直角，僅可以洪水時期最急之流向爲標準，本橋所定方向，即以此爲原則，而該處江面較狹，經費亦可節省，故從交通橋基經費任何方面着想，所擇橋址，尙屬相宜。

## (二) 地質試驗

地質試驗，爲橋樑設計之主要工作，初因未曾借得鑽探機件，乃用實地試樁法替代，計在南昌塘子河近岸處，試打五十呎圓木樁一根，打入河底三十三呎，當時水位甚高，因限於木樁長度，未能過事打深，惟至此已足證明河底在三十三呎內，並無石層，河底係一種紫黃

色硬土，在八十六至九十呎高度地位，有極堅硬之泥土一層，厚約三呎，當時用四噸重之鐵錘，提高十呎半下墜，每次祇能入地一吋半，經過此層後，地質稍鬆，鐵錘提高十五呎下墜，每次入地三吋，計算其荷重能力，當可在三十噸以上，繼又在江中試打工字鐵樁兩根，其情形與前試之圓木樁相若，當工字鐵樁由河底拔起時，樁尖帶有堅硬紫黃色泥土；又牛行有記碼頭近岸處，亦打有五十呎圓木樁兩根，其中一根入地三十五呎，他一根在離岸二千六百六十四呎處完全打入河底，亦未遇有硬層，而最堅硬之地層，亦在水平高度八十六呎強之地位，以四噸之鐵錘，提高七呎半下墜，每次祇能入地半吋，經此硬層後，地質亦較稍鬆，情形與南昌近岸大致相同；按此次試驗結果，原擬採用之鐵樁及鐵筋混凝土樁，可以打入泥層相當深度，使能承受橋樑上所需之載重；不意施打護橋樁時，工程上發生極大困難，因此對於地層，實有鑽探必要，乃向浙贛鐵路借用鑽探工具，當將江中第一洞鑽入硬層三十英尺，平均每小時能鑽十二吋許，雖無石層之證明，但打鑽時握其鑽管則覺震手，細辨鑿聲，極似石類，而所沖出之物質，亦爲紫紅色細末，與市面常見之紅石色彩相彷彿，經擇要鑽探，比較上大致相同；惟塘子河附近比大巷口近岸河底較高五呎左右，江心沙洲亦較下游稍高，橋墩基礎得此較優地質，增加全橋之堅固不少，但江底泥沙以牛行岸至江心洲一帶爲多，自西徂東，傾斜甚急，而硬層地位，南昌岸反較牛行岸爲高。（第二圖）

## （三）贛江河流

贛江發源於大庾嶺九連等山，蜿蜒千里，縱貫全省，繞南昌西北方出鄱陽湖而入長江，本省南部之水，概納斯流，據最近數年水利局記載，南昌贛江最高水位一百三十四呎左右，最低水位一百零八呎以上，相差約二十六呎，（第三圖）牛行附近江面最深處約在最低水位以下七呎，其地沙灘甚厚，漸向江心傾斜，每遇水位高漲，流勢湍急之際，沙層必受冲刷，計劃橋基，應加考慮；南昌岸附近江面最深處約在最低水位以下二十三呎，江心沙洲淤積，平時分爲二流，每屆春夏泛汛，贛東信河等流，同時匯注鄱陽湖，湖口宣洩有限，以致湖水泛濫，贛江水位與之俱漲，江心沙洲往往因之淹沒，致東西二水合而爲一，流向與速率，亦隨之變易。本橋桁樑下弦最高處，與最低水位相距約四十二呎，與最高水位相距亦有十六呎，全年往來舟楫，卸桅卽能通行，可無窒礙。

## （四）全橋計劃

本橋全部計劃，概由鐵道部吳技正啓佑主持，頗費苦心，歷時三月，始克就緒，當卽擬具中正橋計劃紀略，連同設計圖樣呈送省府審核，經委託羅英茅以昇諸君代爲審查，羅氏對於原擬計劃之橋墩載重，橋樑材料，施工困難及其他重要問題，諸多貢獻，比由省府仍交原

設計人依據審查意見，加以考慮，以期完善，此爲全橋計劃之大概情形。

按本橋計劃之先，曾經規定各要點以爲設計之標準：一、本橋建築經費，不甚充裕，暫以修築公路式橋樑較爲適合實際，如將來浙贛鐵路須與南潯鐵路啣接，則可改建鐵路公路混合式橋樑。二、就現時所擇橋基之江面寬度，及兩岸情形，確定全橋長度爲三千五百三十餘呎，因兩岸水淺，施工較易，又於東西兩端設置跨度較窄之引橋，藉以節省經費。三、橋面中間爲汽車道，兩旁爲人行道，車道寬度，須能容車輛交錯。四、橋樑爲固定式，其距離最低水位須有十六呎之淨空，以利航運。五、橋樑載重須能行駛十噸重之汽車，人行道須顧及人羣密集之重量。

依據上述標準，並參照有關紀載，及橋樑規範，以計劃全橋之各部，茲將橋墩橋樑橋面各項計劃，順序記述於次：

(1) 橋墩：橋墩分正橋與引橋兩種。

正橋二十八孔，每孔跨度一百零六呎，橋墩共二十九座，原擬用不銹鋼樁直接打入硬層，每座係由四柱組成，四柱之間，概用支撐連接，每柱內外鋼柱兩根，向外者爲I形，向內者爲H形，鋼樁高度不等，且形鋼樁計長七十二呎左右，I形鋼樁自四十呎至六十呎，共分甲乙丙丁戊己六種，甲種三座，乙種九座，丙種六座，丁種六座，戊種三座，己種二座，甲種橋墩承重七十一噸，據初次地質試驗，每樁約能承重三十噸，現用樁兩根，當可承重六十



噸，并於鋼樁兩旁另加長木兩根，以資承受其餘載重，此為最初之計劃；嗣以地質過硬，不易直接打入，乃變更做法，於橋墩鋼料周圍包裹一三六混凝土，下層填築一二四混凝土之基礎，以臻堅固。（第四第五圖）

引橋二十七孔，每孔跨度二十呎，橋墩計二十九座，每座用鋼筋混凝土樁二根，直接打入硬層，每隔一孔，前後兩座連以支撐，照原擬設計圖樣，曾依硬層地位及樁頂高度，確定每一橋樁之長度，並於每種長度橋樁支撐連接之地位，預留鋼筋接頭，以便橋樁打定後，搗築鋼筋混凝土之支撐，橋樁高度共分甲乙丙丁戊五種，甲種六十呎，乙種五十五呎，丙種五十呎，丁種四十五呎，戊種三十五呎，橋樁橫斷面為十六吋見方，但施工後，各樁因地層關係，打入深度，未能一致完全適合預定計劃，因此所有預留之鋼筋接頭位置，遂稍有變易。

#### （第六第七圖）

（2）橋身：橋身包括正橋下承桁樑，全橋橫直大樑，橋面及欄杆等項，下承桁樑直接架設於橋墩，橫直大樑依次與正橋下承桁樑之上弦及引橋橋墩之上端相接，橋面鋪築於直樑之上，兩旁裝以欄杆，（第八圖）現分別說明於左：

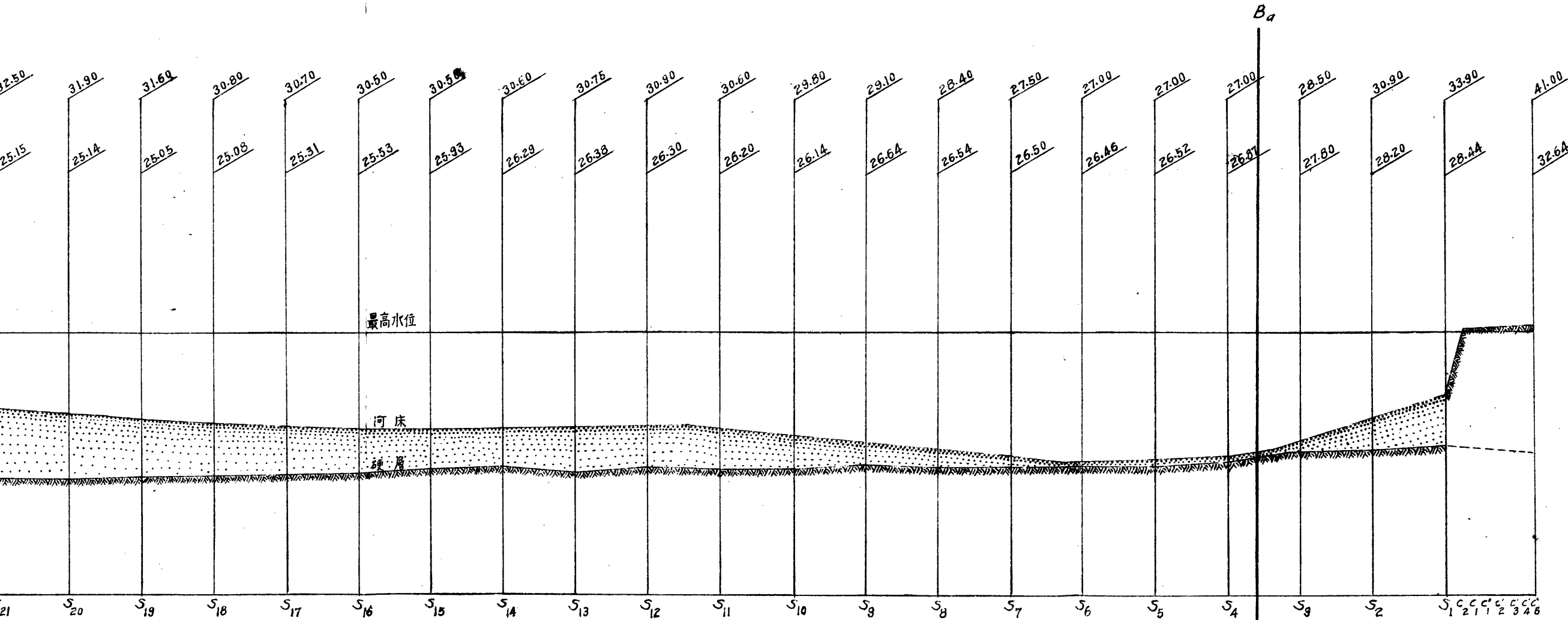
下承桁樑採用華倫式之構造，原料為鋼質，跨度一百呎，計分十二節，每節八呎四吋，桁樑高度八呎，兩桁樑中心距離二十呎，所有桁樑之節點，均用鉚釘鉚固。（第九圖）

橫直大樑，概用洋松，正橋橫樑中心距離，即等於下承桁樑，每節之間隔，樑長三十四

呎，寬十六吋，高十八吋，兩端伸出桁樑之外，構成翅臂式；引橋橋樑中心距離，即等于橋樑跨度，樑長三十四呎，寬十二吋，高六吋，僅用作樑頂墊木；直樑中心距離爲二十吋，樑長二十二呎至三十八呎，寬四吋，高十二吋，關於橫直大樑之質料，曾有採用鋼鐵之議，惟以橋面亦係洋松，將來橋面與鋼樑之啣接稍感困難，同時經費亦應增加，結果仍用洋松。

橋面分人行道與汽車道兩種，所有材料，概用洋松，人行道橋面板直鋪，汽車道橋面板橫鋪，前者爲二吋厚六吋寬，後者爲四吋厚十二吋寬，每板相隔半吋，兩旁欄杆及電燈柱，直立橫樑兩端，中間連以欄杆兩節，各部銜接，概用螺栓及方頭釘，橋身所用木料，均塗柏油或油漆，以防潮濕浸蝕，關於橋面材料，曾有主張用鋼筋混凝土者，惟改用洋灰橋面，所有橫直各樑，以及欄杆電柱等，亦應採用鋼質，計增多鋼料一千餘噸，洋灰路面九百餘平方，且洋灰橋面之重量，超過原設計時所用重量百分之七十三，於此倘不將橋身加重，無異減少橋樑活荷重之能力，故橋墩勢須加強，依據上項預算，約須增加工料費三十餘萬，故最後決定，仍用洋松；按木質橋面，亦爲公路上所常用，蓋取其質料輕便，造價低廉，若平時加以相當保養，亦可延長耐用年限。

橋基地質圖



離南昌岸242'  
鑽探時間  
24年2月11日  
至3月8日

層深	描述	深度
水		36.67
27.52	浮沙及泥	27.52
26.38	黃沙泥硬層	26.38
25.57	紫紅色硬層	25.57
28.84	紫紅色硬層	28.84
19.77	紫紅色硬層	19.77
18.64	紫紅色硬層	18.64
17.16	紫紅色硬層	17.16



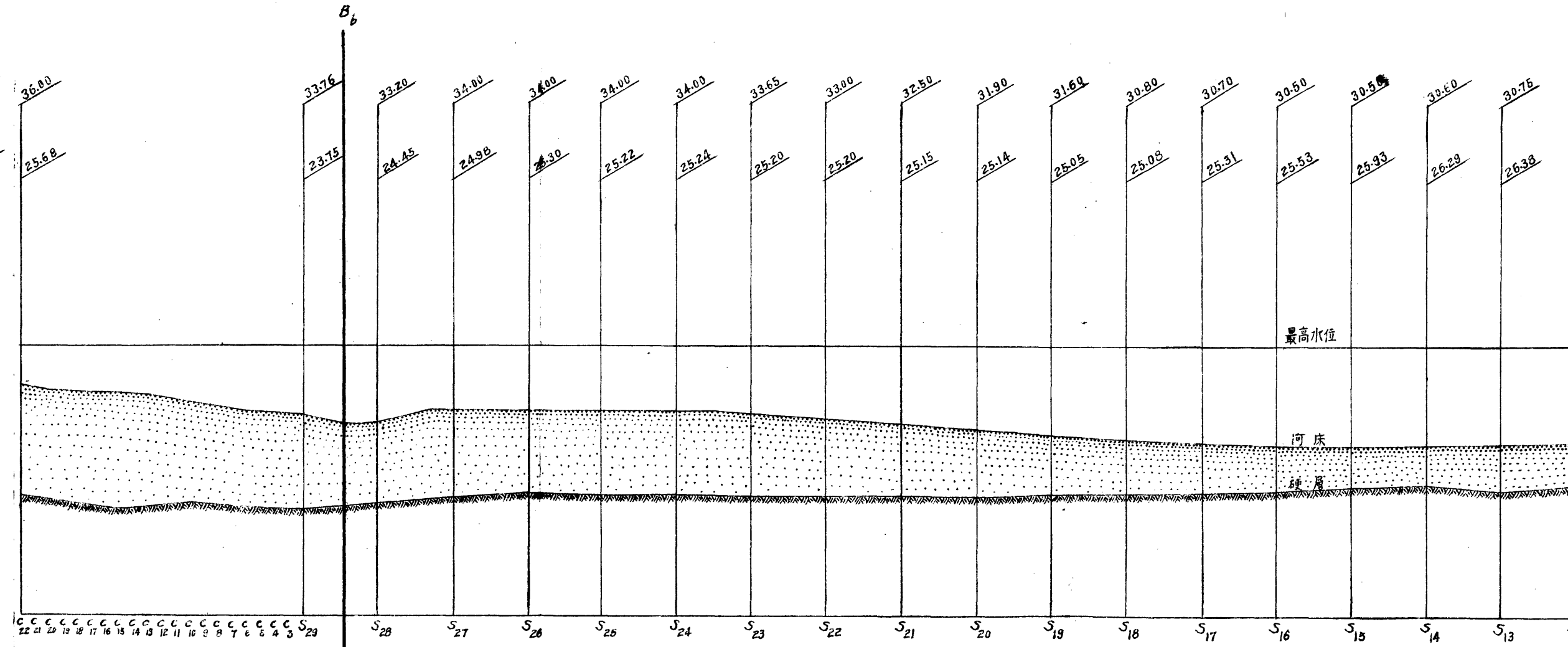
B<sub>b</sub>

離牛行岸 540'  
鑽探時間 24年  
3月10至16日

水  
深灰 33.14  
黃  
細  
沙 29.78  
灰黑軟泥  
灰 28.66  
黃  
泥  
沙 25.01  
灰黃細沙 25.10  
24.43  
灰黑層  
紫紅  
硬層 22.16  
層 21.71

河床高度  
硬層高度

45  
40  
35  
30  
25  
20  
15  
10  
5  
0



最高水位

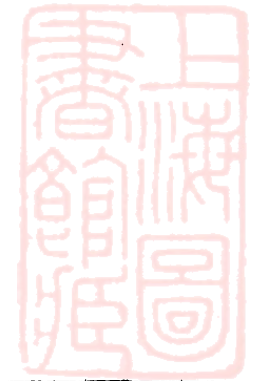
河床

硬層

B<sub>b</sub>

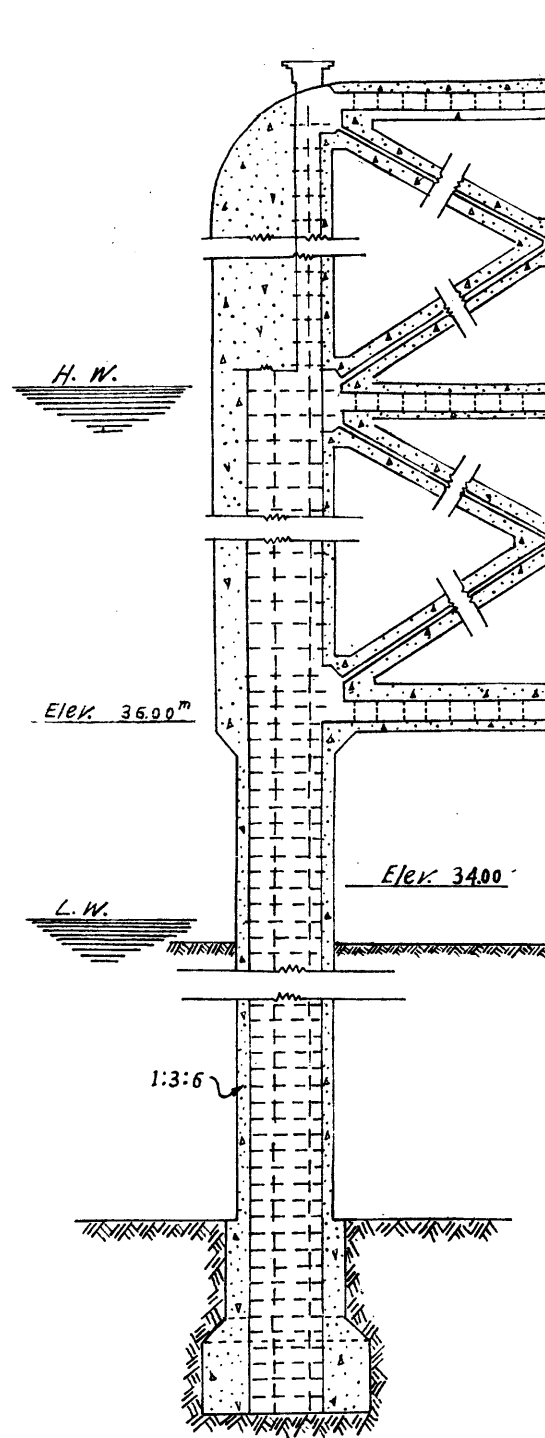
B<sub>b</sub>

B<sub>b</sub>





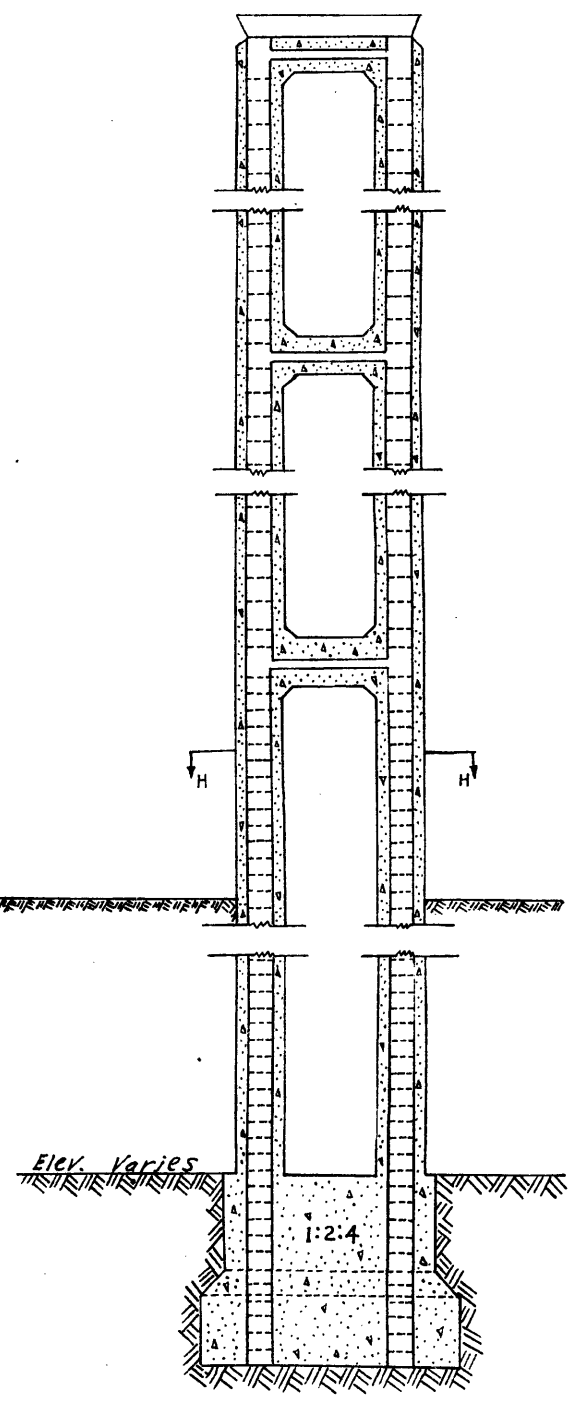




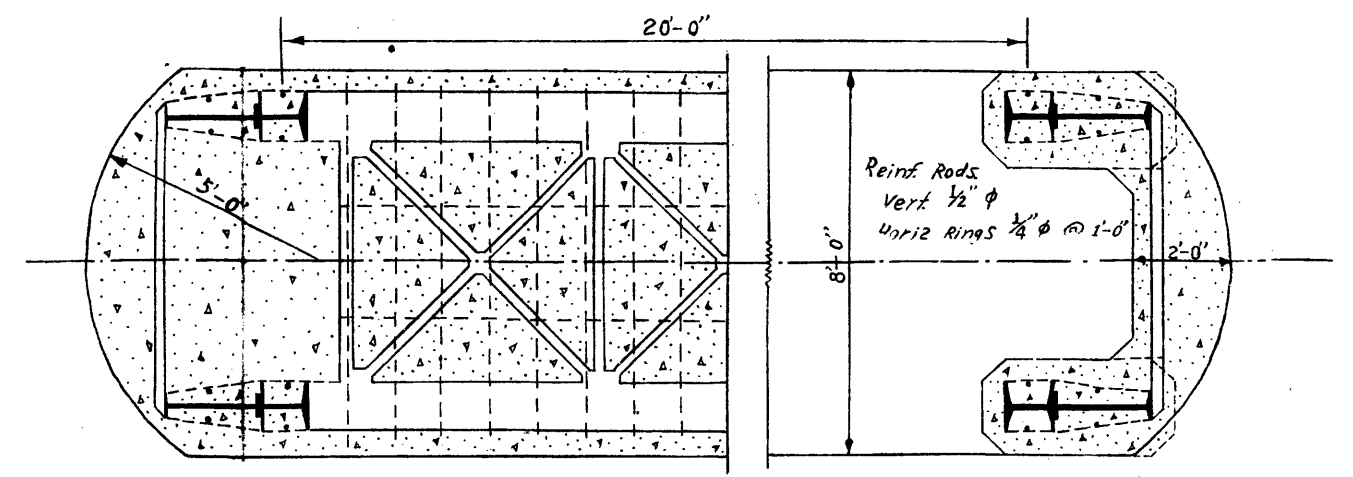
HALF SECTION C-C

For Piers No. 1 & No. 10 to No. 29 Inclusive

Scale:  $\frac{1}{8}'' = 1'-0''$

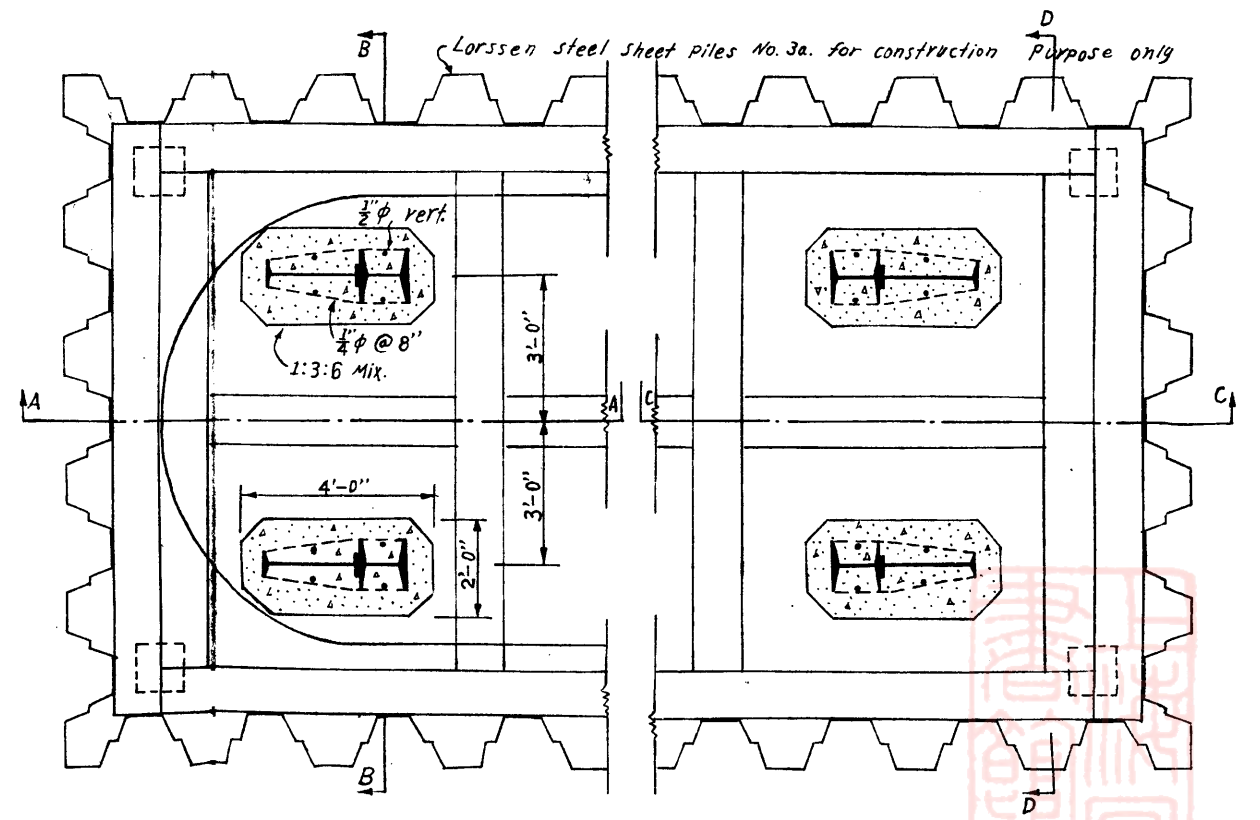


SECTION D-D



HALF SECTION E-E

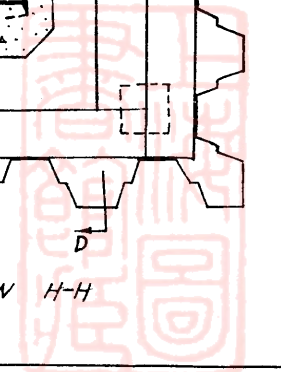
SECTION F-F



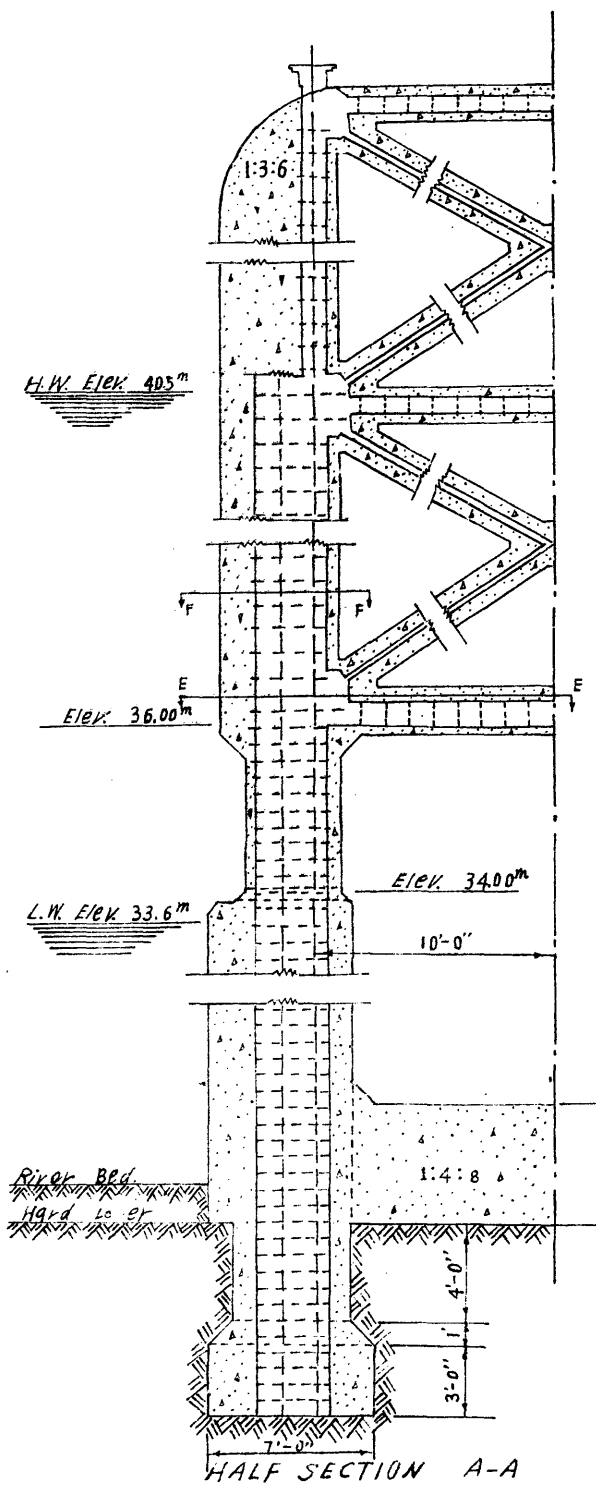
SECTION G-G

SECTION H-H

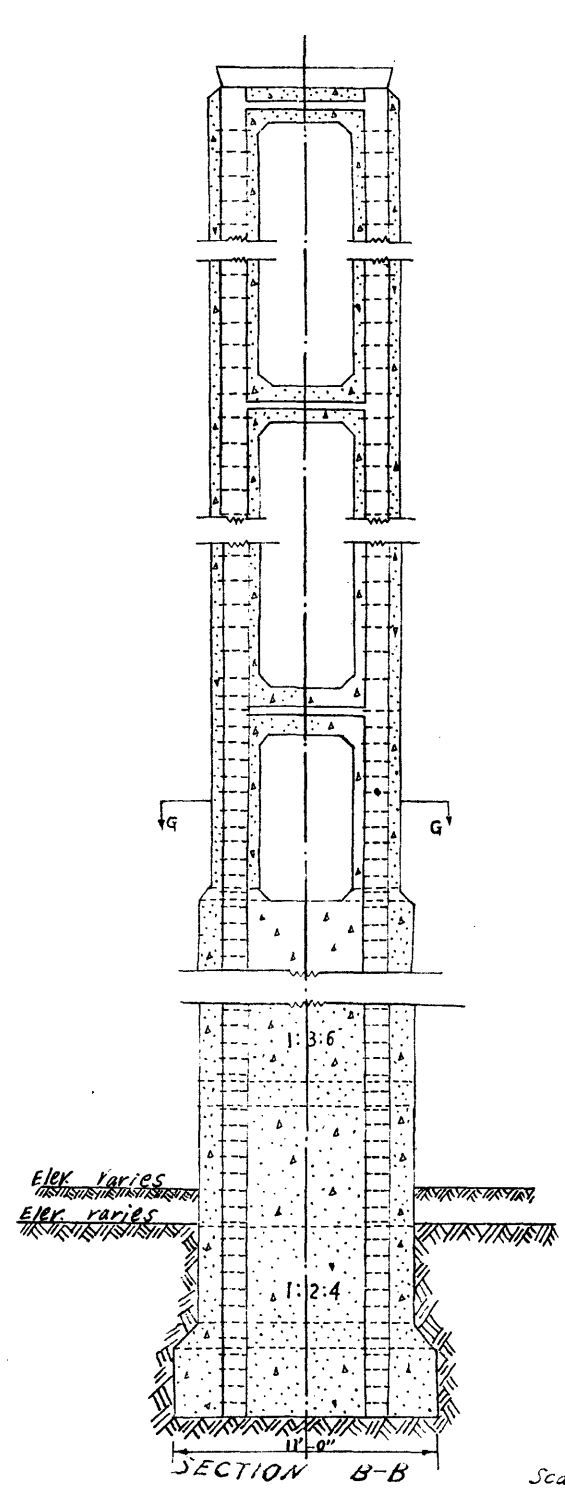
Scale:  $\frac{1}{4}'' = 1'-0''$



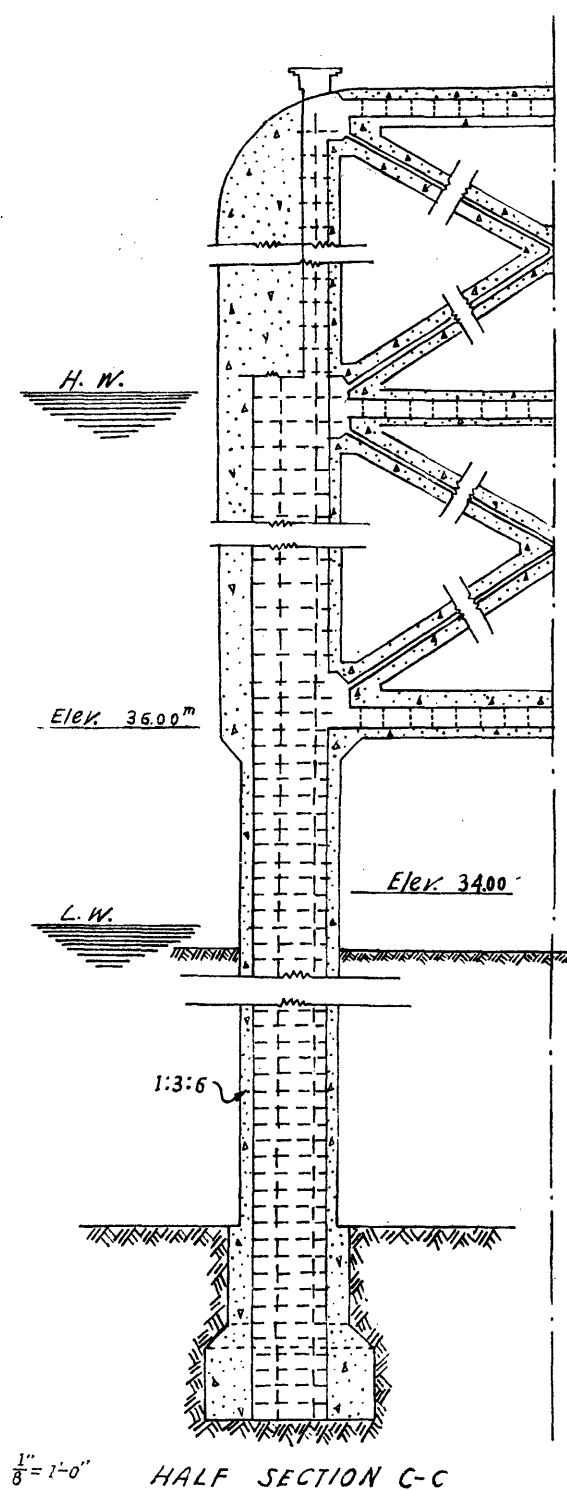




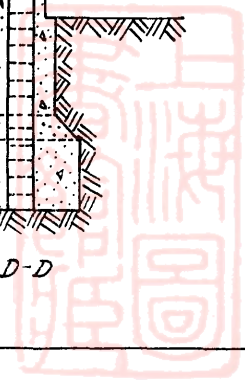
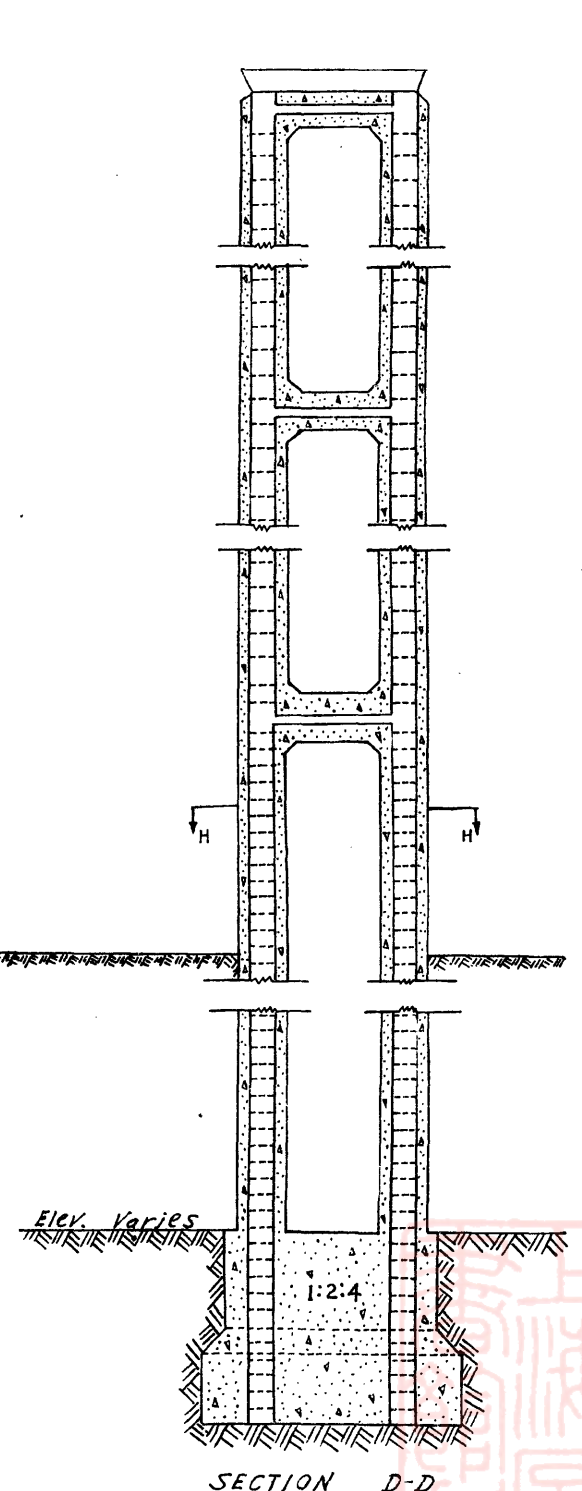
For Piers No. 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 & 9 only

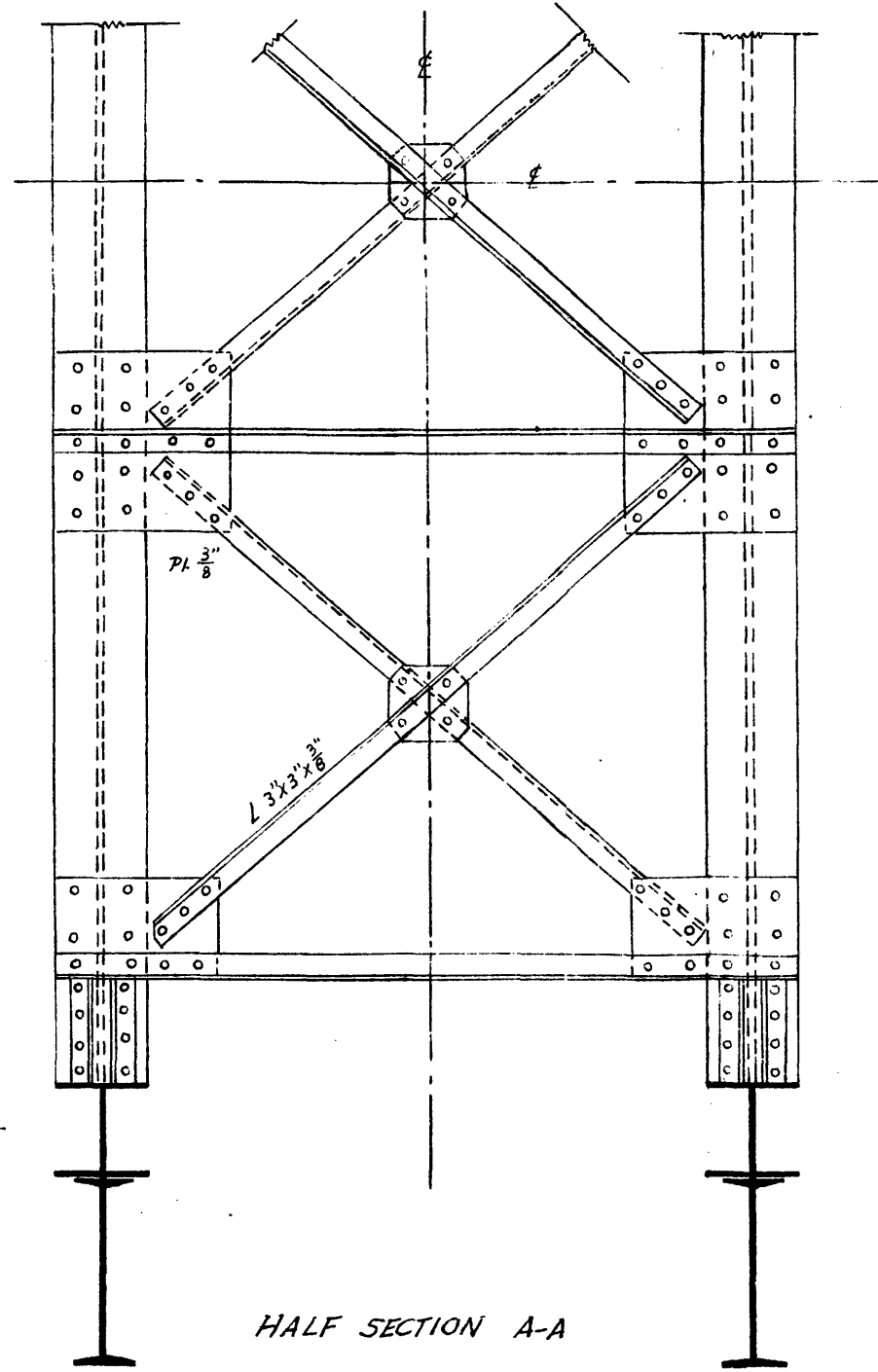
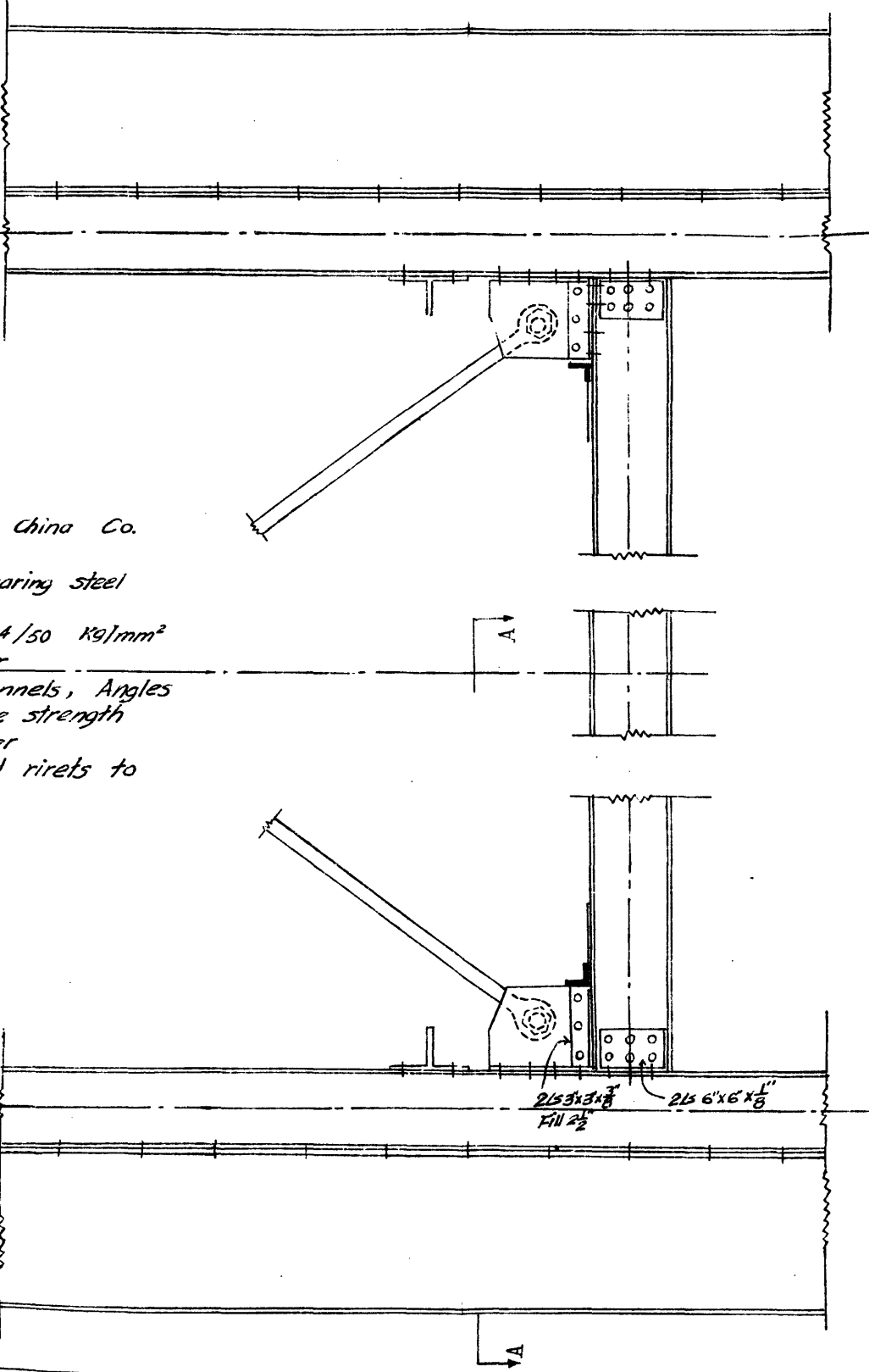


Scale:  $\frac{1}{8}'' = 1'-0''$



For Piers No. 1 & No. 10 to No. 29 inclusive etc

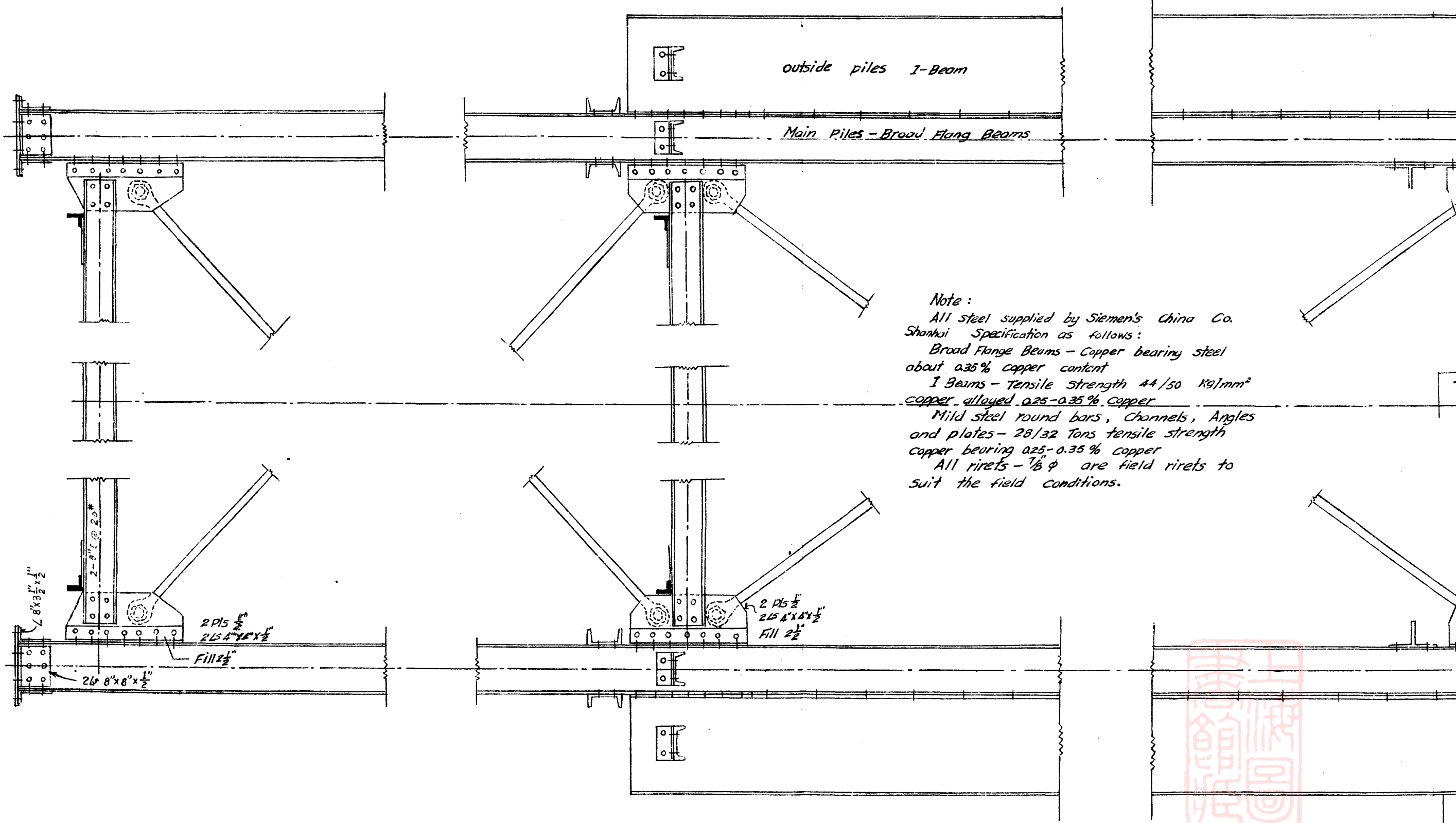




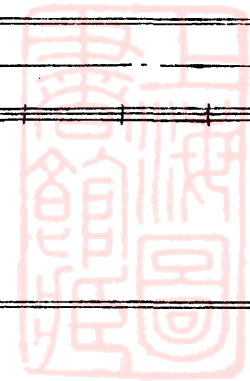
HALF SECTION A-A

Pier No.	Main Piles		Outside Piles		Diagonal Rods
	Section	Length	Section	Length	
S <sub>1</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	52.5489	18"x7 1/2"@50 <sup>#</sup>	40'-0"	2"φ
S <sub>2</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	53.3296	16"x7"@40 <sup>#</sup>	42'-8"	2 1/8"φ
S <sub>3</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	54.6416	18"x7 1/2"@50 <sup>#</sup>	40'-0"	2 1/4"φ
S <sub>4</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	59.3320	16"x7"@40 <sup>#</sup>	42'-8"	2 1/4"φ
S <sub>5</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	62.1200	21"x8 1/2"@63 <sup>#</sup>	46'-0"	2 3/8"φ
S <sub>6</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	62.6700	24"x9"@74 <sup>#</sup>	46'-0"	2 3/8"φ
S <sub>7</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	65.4656	21"x8 1/2"@63 <sup>#</sup>	49'-0"	2 3/8"φ
S <sub>8</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	67.6485	24"x9"@74 <sup>#</sup>	59'-0"	2 1/4"φ
S <sub>9</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	68.4045	18"x7 1/2"@50 <sup>#</sup>	46'-0"	2 1/4"φ
S <sub>10</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	71.5664	24"x9"@74 <sup>#</sup>	56'-0"	2 1/8"φ
S <sub>11</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	73.0094	18"x7 1/2"@50 <sup>#</sup>	53'-0"	2 1/8"φ
S <sub>12</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	73.6816	24"x9"@74 <sup>#</sup>	46'-0"	2 1/4"φ
S <sub>13</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	72.4192	21"x8 1/2"@63 <sup>#</sup>	59'-0"	2 1/4"φ
S <sub>14</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	72.7144	24"x9"@74 <sup>#</sup>	59'-0"	2 1/4"φ
S <sub>15</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	73.8952	21"x8 1/2"@63 <sup>#</sup>	53'-0"	2 1/4"φ
S <sub>16</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	75.2112	24"x9"@74 <sup>#</sup>	59'-0"	2 1/4"φ
S <sub>17</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	76.9288	21"x8 1/2"@63 <sup>#</sup>	53'-0"	2 1/4"φ
S <sub>18</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	75.8187	24"x9"@74 <sup>#</sup>	56'-0"	2 1/4"φ
S <sub>19</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	74.0483	18"x7 1/2"@50 <sup>#</sup>	49'-0"	2 1/4"φ
S <sub>20</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	72.3896	24"x9"@74 <sup>#</sup>	46'-0"	2 1/4"φ
S <sub>21</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	70.9760	18"x7 1/2"@50 <sup>#</sup>	49'-0"	2 1/4"φ
S <sub>22</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	69.4639	24"x9"@74 <sup>#</sup>	46'-0"	2 1/4"φ
S <sub>23</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	68.0961	16"x7"@40 <sup>#</sup>	43'-0"	2 1/8"φ
S <sub>24</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	66.6004	24"x9"@74 <sup>#</sup>	46'-0"	2 1/8"φ
S <sub>25</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	65.3016	21"x8 1/2"@63 <sup>#</sup>	46'-0"	2 1/8"φ
S <sub>26</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	63.6714	24"x9"@74 <sup>#</sup>	46'-0"	2"φ
S <sub>27</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	63.3515	16"x7"@40 <sup>#</sup>	46'-0"	2"φ
S <sub>28</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	63.7304	24"x9"@74 <sup>#</sup>	46'-0"	2"φ
S <sub>29</sub>	12.1"x11.7"@65.8 <sup>#</sup>	66.6587	16"x7"@40 <sup>#</sup>	46'-0"	2"φ

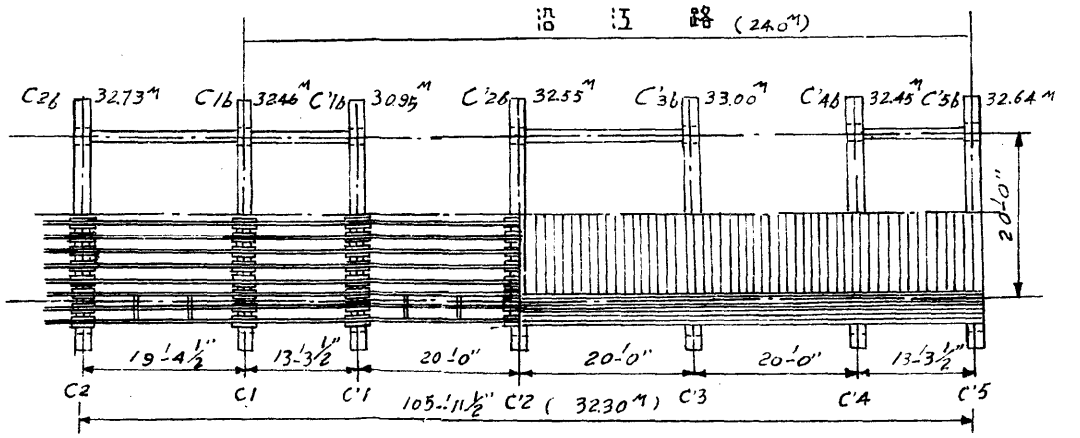
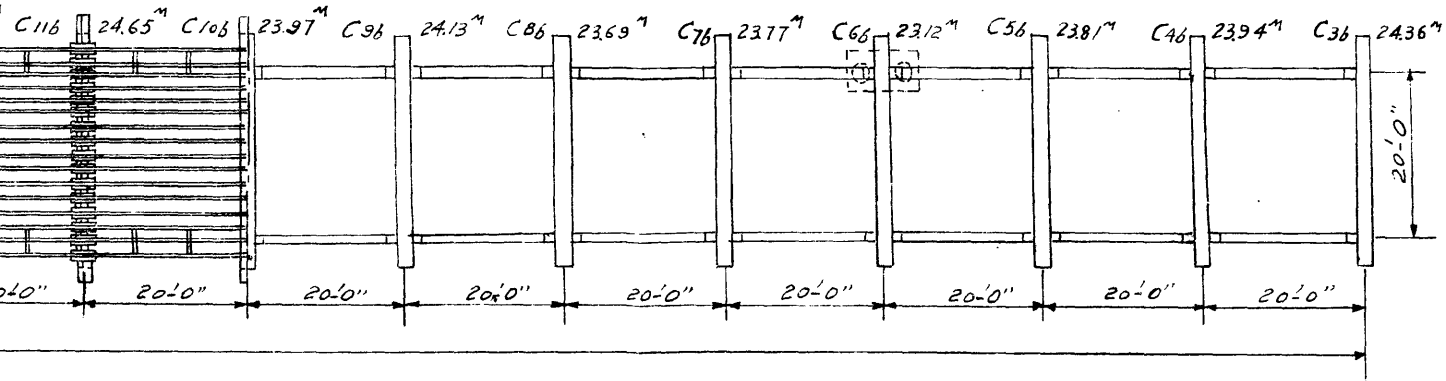
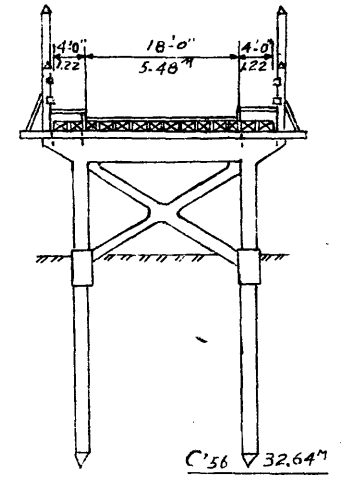
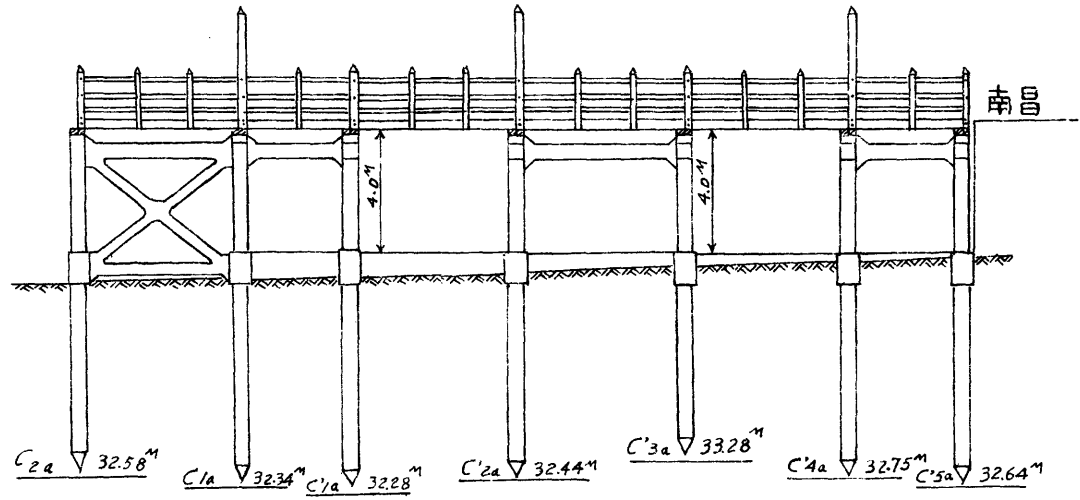
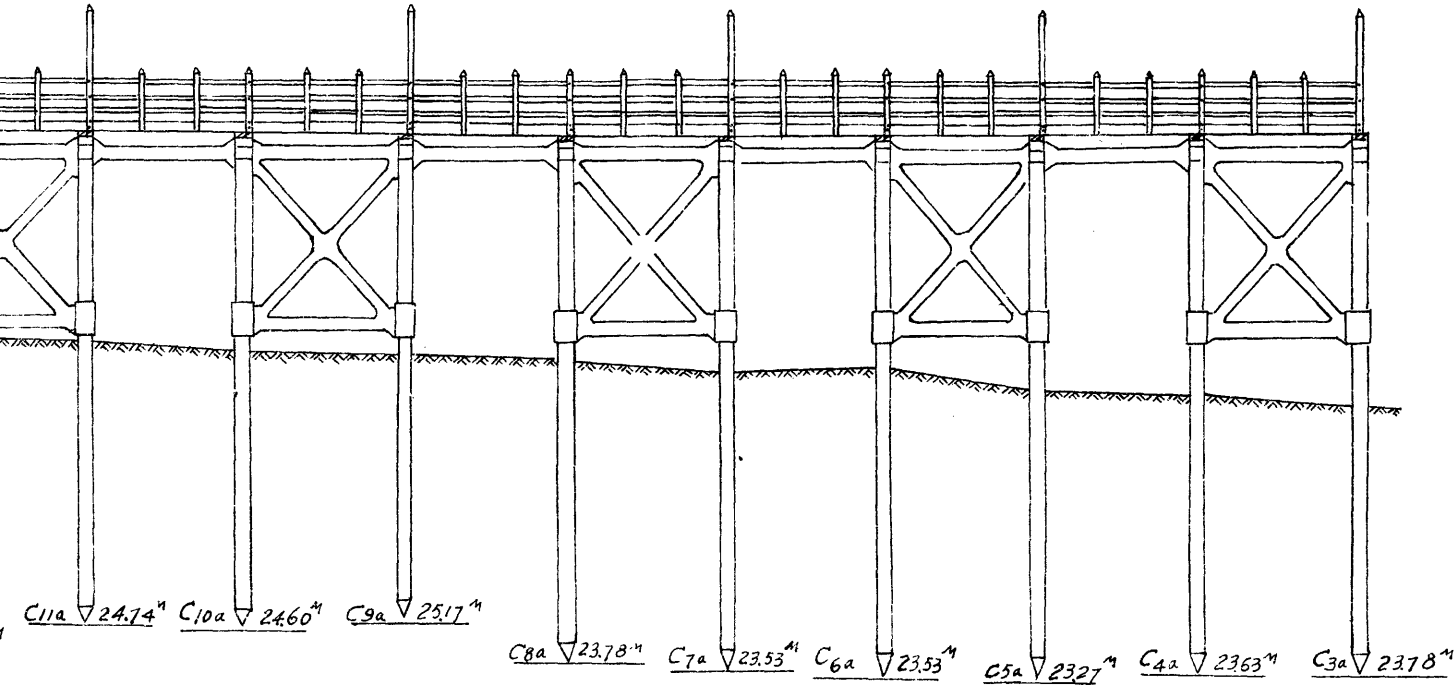
Scale 1" = 2'-0"



Note:  
 All steel supplied by Siemens China Co.  
 Shanghai Specification as follows:  
 Broad Flange Beams - Copper bearing steel  
 about 0.35% copper content  
 I Beams - Tensile strength 44/50 Kg/mm<sup>2</sup>  
 copper alloyed 0.25-0.35% copper  
 Mild steel round bars, Channels, Angles  
 and plates - 28/32 tons tensile strength  
 copper bearing 0.25-0.35% copper  
 All rivets -  $\frac{1}{8}$ "  $\phi$  are field rivets to  
 suit the field conditions.

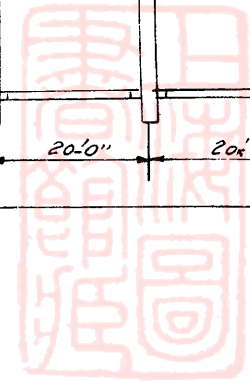
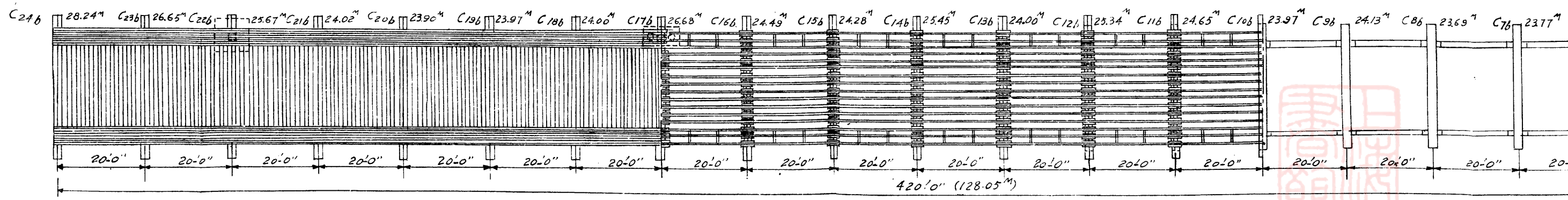
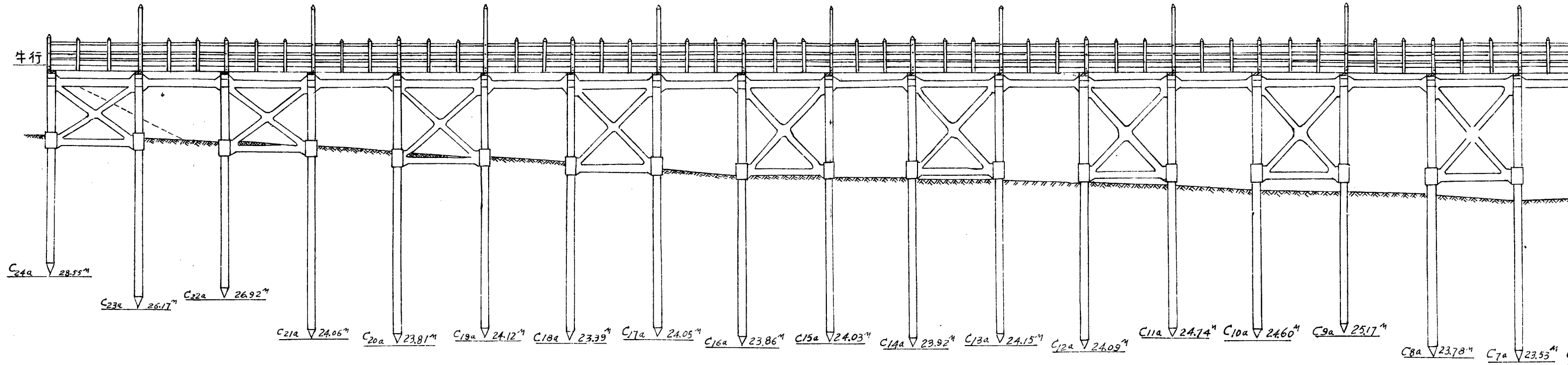


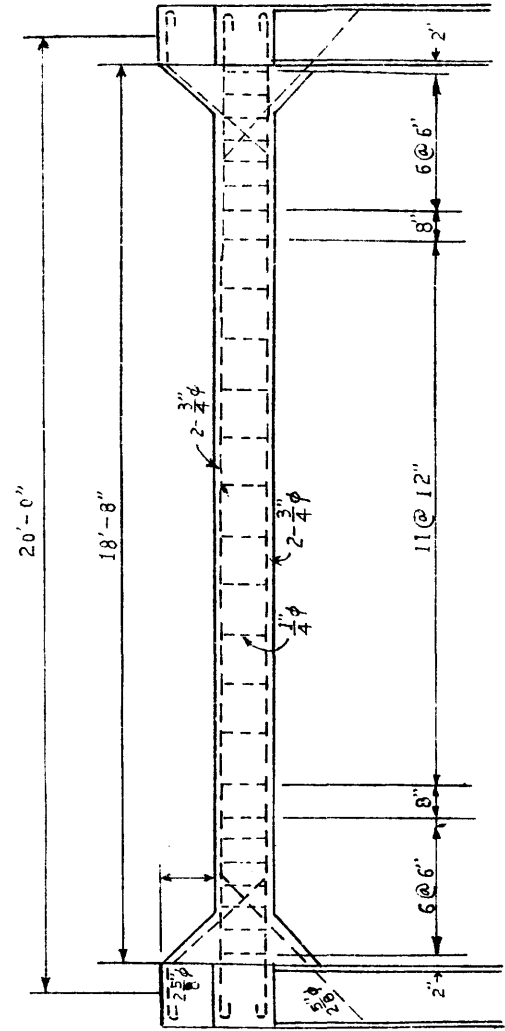
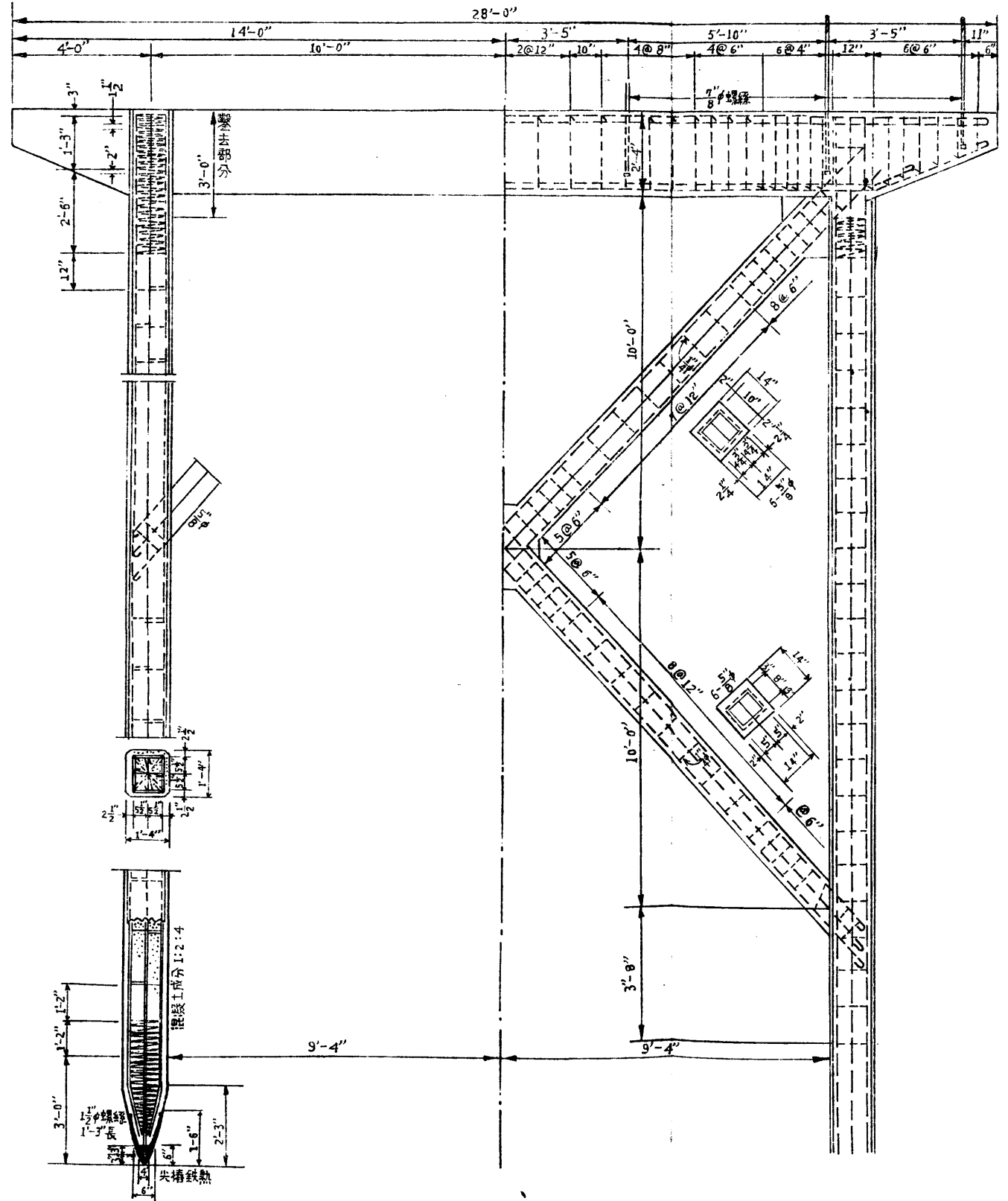
两岸引桥图



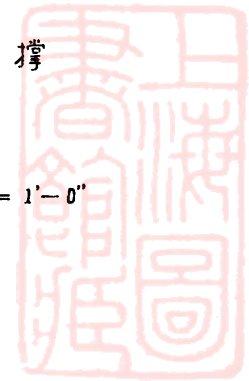
Scale 1"=24'-0"



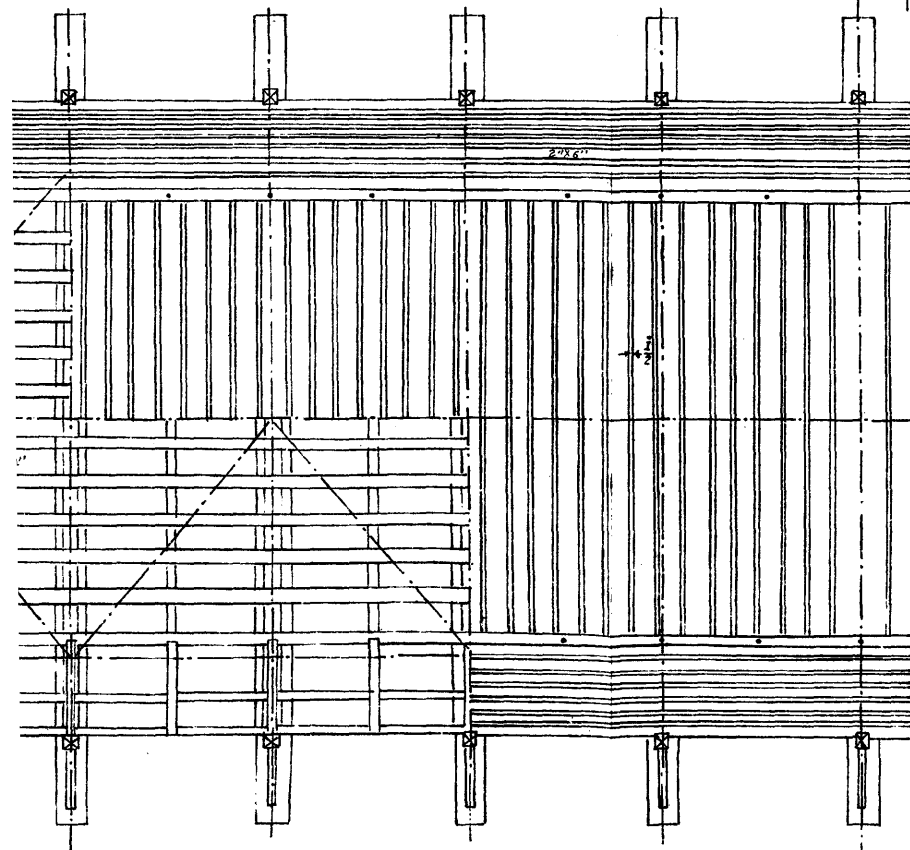
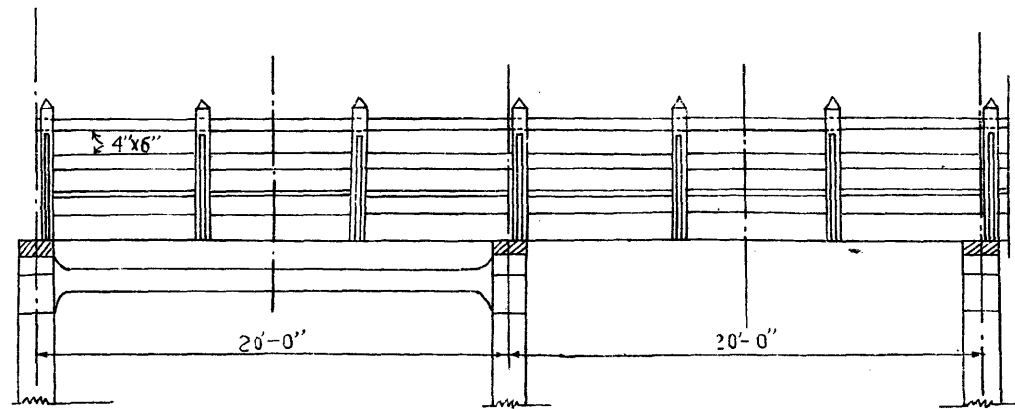
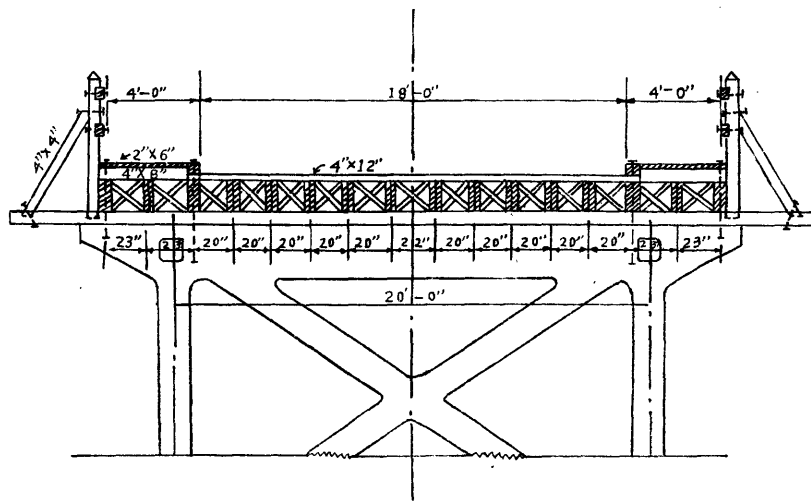
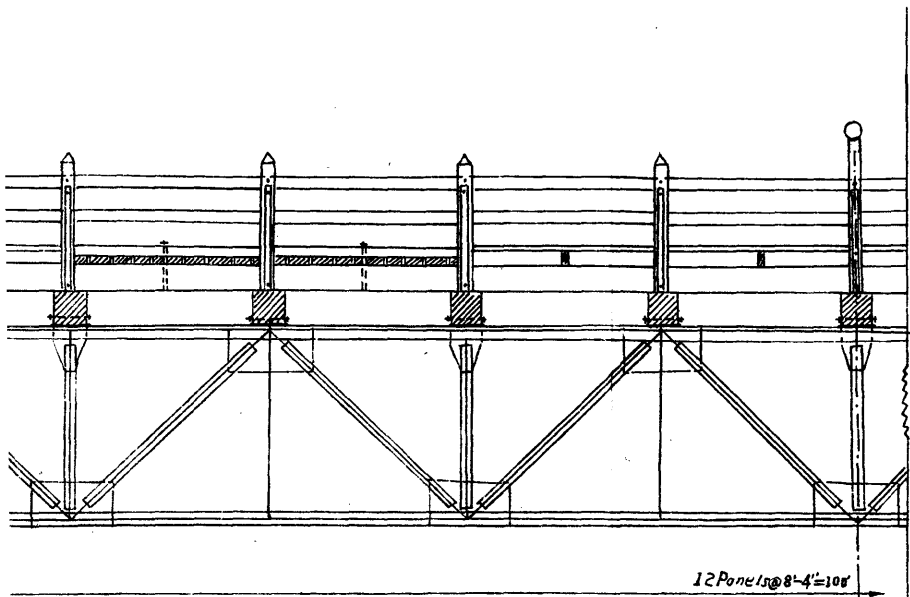




Scale  $\frac{1}{4}'' = 1'-0''$

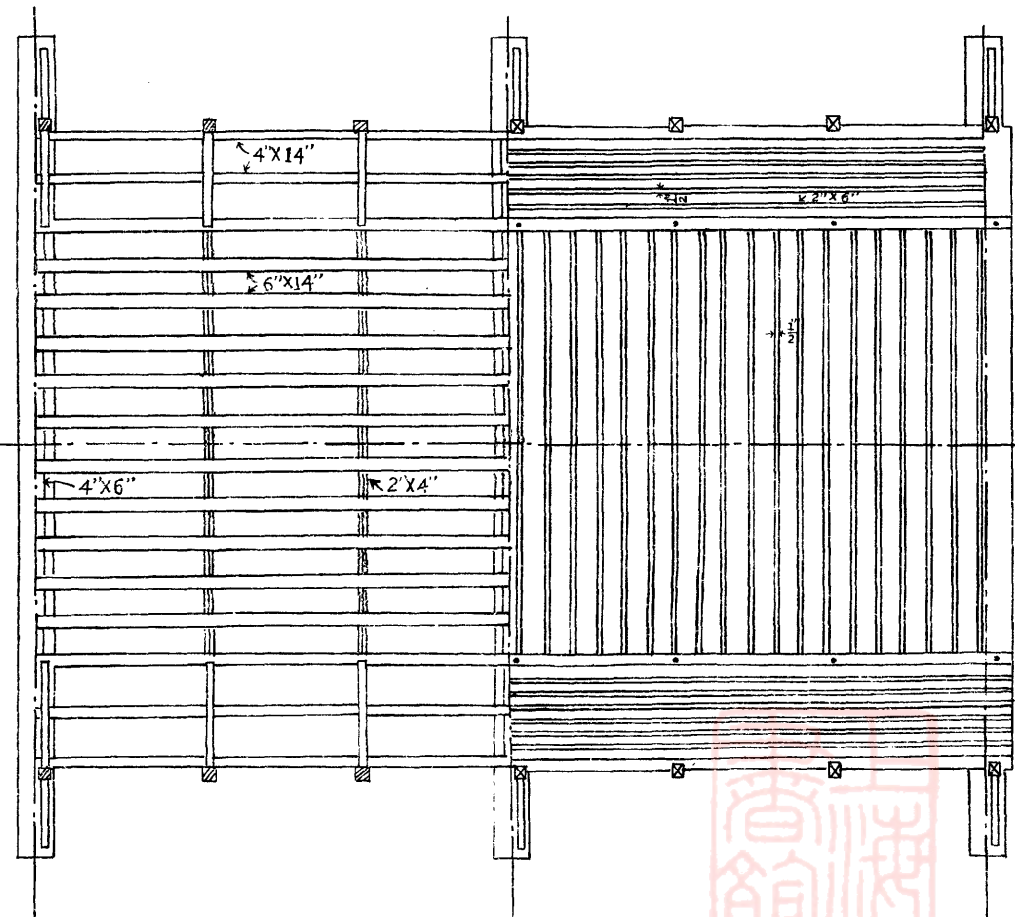




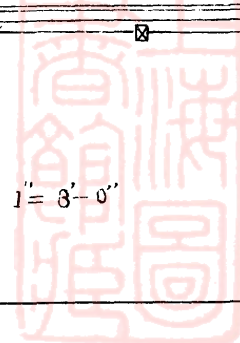


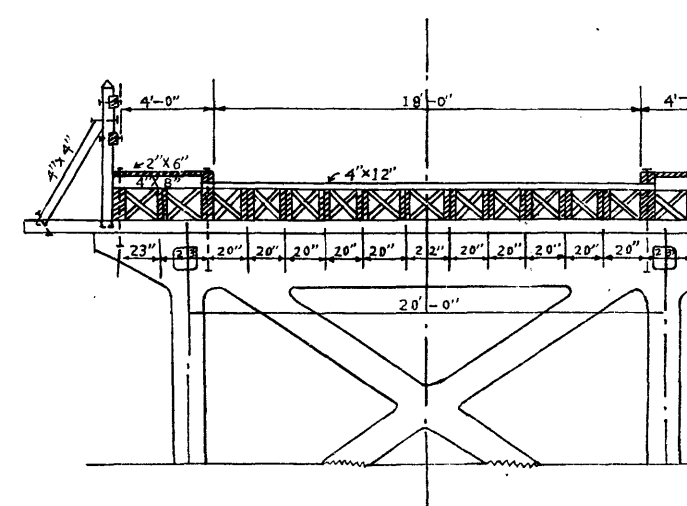
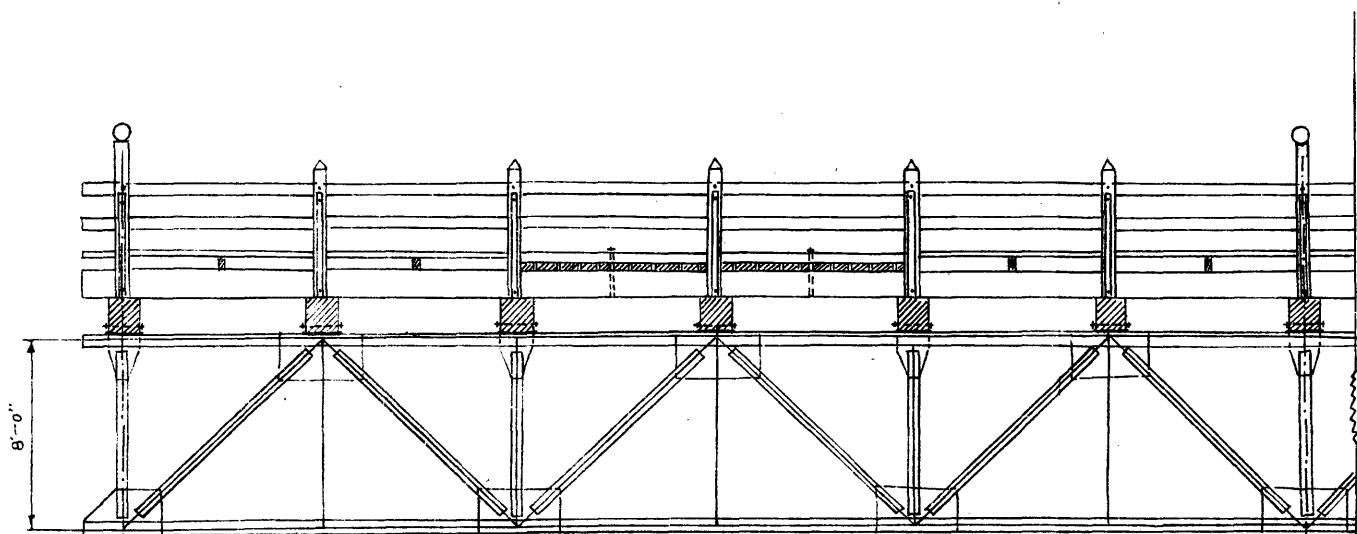
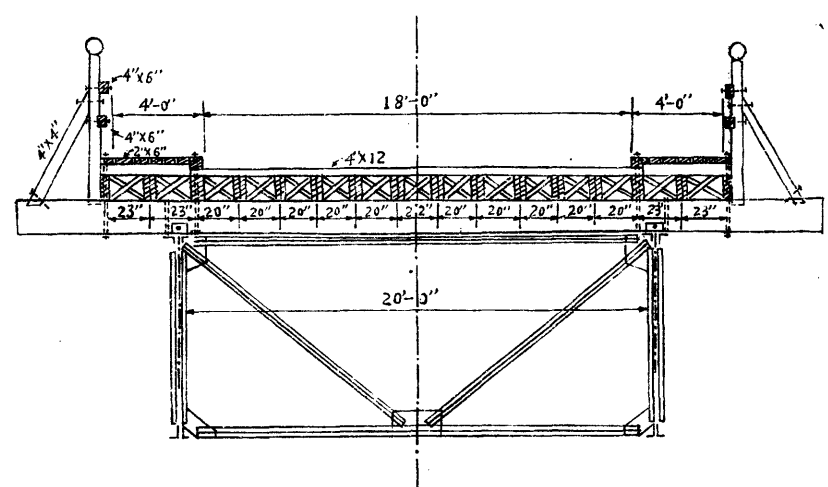
橋面木料及螺絲配件表

種別	形狀	單位	數量
橋面板	2" x 6" x 20'	塊	14
橋面板	4" x 12" x 38'	塊	10
直梁	4" x 14" x 22'	根	4
直梁	6" x 14" x 22'	根	12
路沿木	6" x 6" x 40'	根	1
小橫梁	4" x 8" x 32'	根	1
欄杆柱	6" x 6" x 30'	根	1
欄杆柱	4" x 6" x 22'	根	4
斜擋	4" x 4" x 16'	根	1
斜擋木	2" x 4" x 30'	根	4
橫隔木	4" x 6" x 20'	根	1
燈柱	6" x 8" x 34'	塊	2
燈柱	12" x 12" x 14'	根	1
螺絲	3/8" x 4'-4"	根	8
螺絲	3/8" x 2'-2"	根	6
螺絲	3/8" x 1'-6"	根	2
螺絲	3/8" x 1'-1"	根	12
螺絲	3/8" x 1'-2"	根	2
螺絲	3/8" x 1'	根	14
方頭釘	3/8" x 7"	枚	480
洋釘	40d 5"	枚	45
洋釘	20d 4"	枚	70
洋釘	16d 3 1/2"	磅	120
瓦斯	3 1/2" x 3 1/2" x 1/2"	個	16
瓦斯	3 1/2" x 3 1/2" x 3/8"	個	40
瓦斯	1" x 1" x 1/4"	個	32



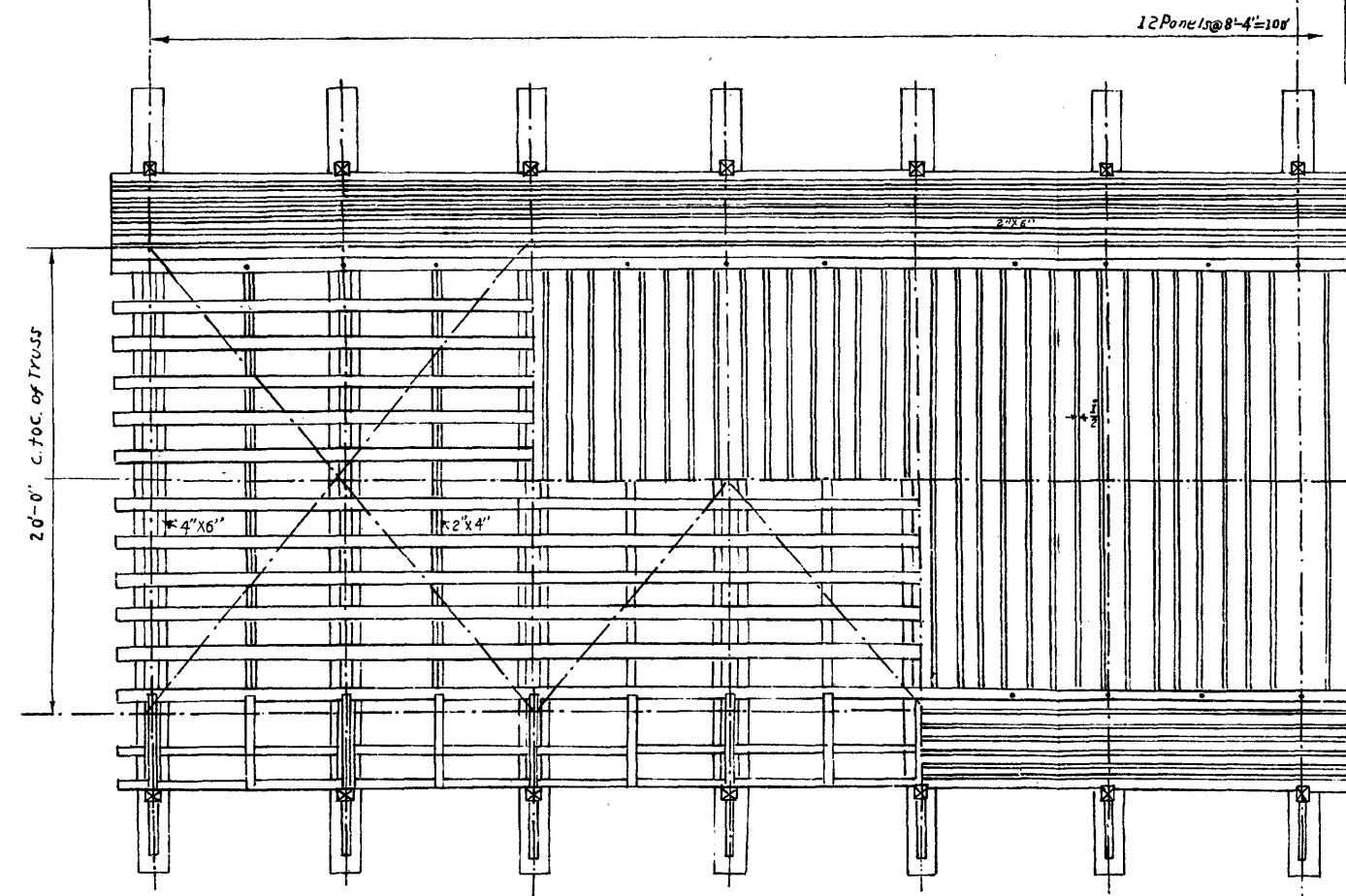
Scale 1" = 3'-0"





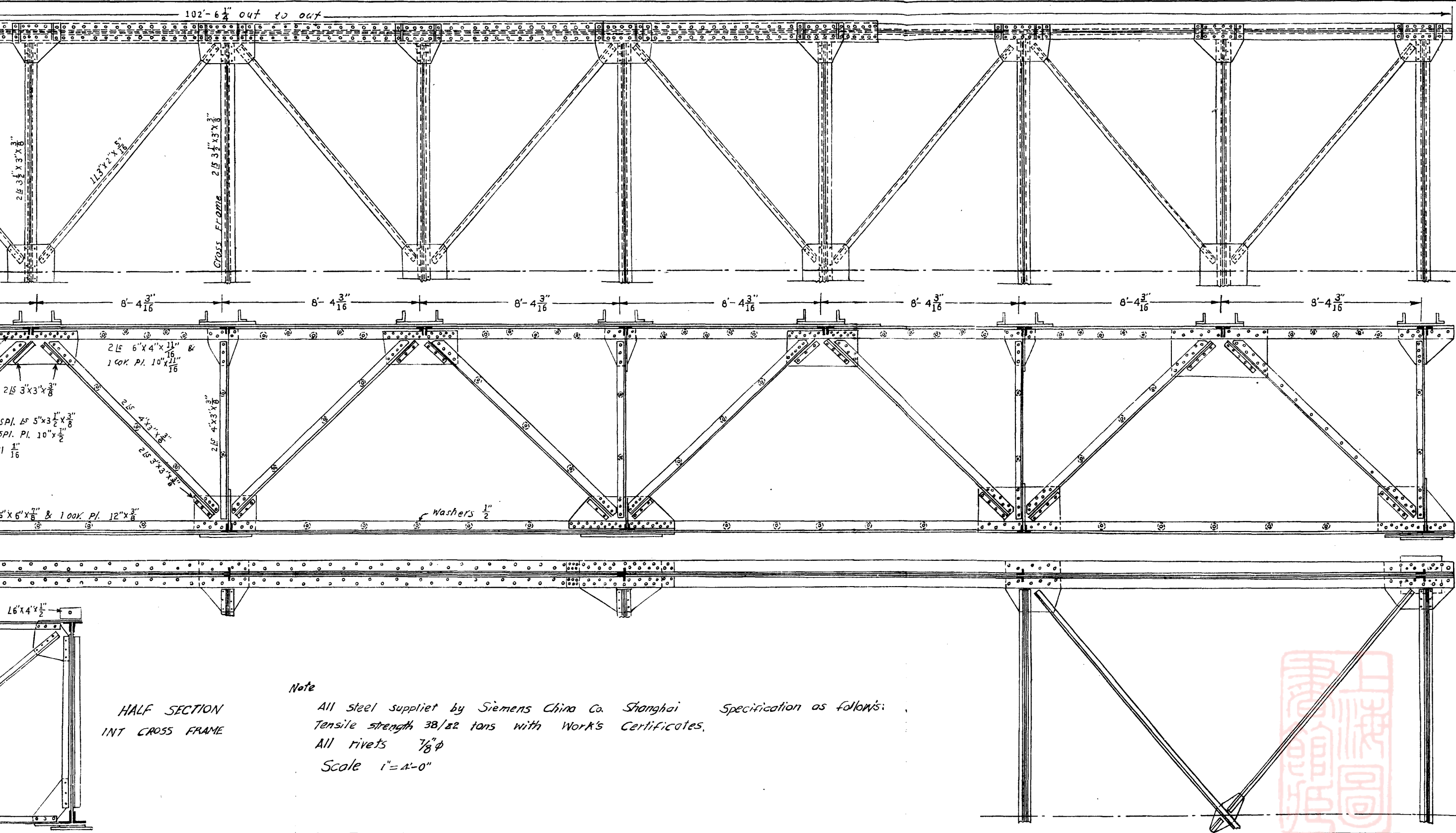
橋面木料及螺絲配件表

種別	形狀	單位	數量	附記
橋面板	2"x6"x25'	塊	42	
橋面板	4"x12"x32'	塊	14	
直梁	4"x12"x38'	塊	51	
直梁	4"x12"x34'	塊	8	
直梁	4"x12"x40'	塊	4	
直梁	6"x12"x34'	塊	24	
直梁	6"x12"x40'	塊	12	
路沿木	6"x6"x36'	根	6	
小橫梁	4"x8"x20'	根	10	
欄杆柱	6"x6"x24'	根	7	
欄杆	4"x6"x34'	根	8	
欄杆	4"x6"x40'	根	4	
斜撐	4"x4"x22'	根	7	
斜撐	4"x4"x30'	根	1	
斜撐擋	2"x4"x26'	根	26	
橫隔木	4"x6"x20'	根	13	
橫梁	16"x18"x34'	根	13	
電燈柱	12"x12"x14'	根	3	
螺絲	3/8"x40"	根	26	
螺絲	3/8"x42"	根	26	
螺絲	3/8"x19"	根	26	
瓦斯	3 1/2"x3 1/2"x 1/2"	個	156	
螺絲	3/8"x24"	根	24	
螺絲	3/8"x12"	根	52	
瓦斯	3 1/2"x3 1/2"x 3/8"	個	152	
螺絲	3/8"x11"	根	78	
瓦斯	1"x1"x 1/4"	個	156	
方頭釘	3/8"x8"	個	26	
方頭釘	3/8"x7"	個	2500	
洋釘	5"	桶	15	
洋釘	4"	桶	1	



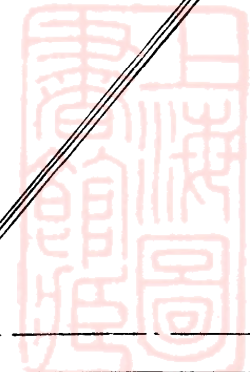
橋面木料及螺絲配件表

種別	形狀	單位	數量
橋面板	2"x6"x20'	塊	14
橋面板	4"x12"x38'	塊	10
直梁	4"x14"x22'	根	4
直梁	6"x14"x22'	根	12
路沿木	6"x6"x40'	根	1
小橫梁	4"x8"x32'	根	1
欄杆柱	6"x6"x30'	根	1
欄杆	4"x6"x22'	根	4
斜撐	4"x4"x16'	根	1
斜撐木	2"x4"x30'	根	4
橫隔木	4"x6"x20'	根	1
墊木	6"x8"x34'	塊	2
電燈柱	12"x12"x14'	根	1
螺絲	3/8"x4'-4"	根	8
螺絲	3/8"x2'-2"	根	6
螺絲	3/8"x1'-6"	根	2
螺絲	3/8"x1'-1"	根	12
螺絲	3/8"x1'-2"	根	2
螺絲	3/8"x11"	根	14
方頭釘	3/8"x7"	枚	480
洋釘	40d 5"	枚	45
洋釘	20d 4"	枚	70
洋釘	16d 3 1/2"	磅	120
瓦斯	3 1/2"x3 1/2"x 1/4"	個	16
瓦斯	3 1/2"x3 1/2"x 3/8"	個	40
瓦斯	1"x1"x 1/4"	個	32



HALF SECTION  
INT CROSS FRAME

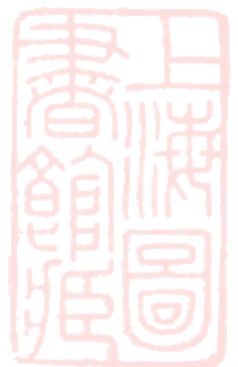
Note  
 All steel supplied by Siemens China Co. Shanghai Specification as follows:  
 Tensile strength 38/52 tons with Works Certificates.  
 All rivets 7/8" φ  
 Scale 1" = 4'-0"







工  
程  
紀  
實



### 三、工程紀實

#### (一) 橋墩建築

橋墩工事既繁重，而橋基樹立之河床，初因缺乏機件，及限期迫促，未能精密試驗，以致橋墩計劃，略有變更，工程進行，遂多艱阻，茲將正橋與引橋橋墩建築經過記述於次：

正橋橋墩原擬用鋼樁直接打入硬層，當民國二十三年十二月開始施打護橋樁時，發現地層過於堅硬，乃由原設計人決定鑽探河床，以明地層真象；嗣經研究結果，遂於民國二十四年四月底將原有直接打入計劃，改變做法，關於施工步驟及各部結構，亦經重行釐定，其時因值夏汛，江水泛漲，並以部派來贛襄助人員多奉調他往；迄至民國二十四年十一月始行興築正橋橋墩，初由牛行岸附近二十九號起築，每墩施工步驟，係先裝製木框設法沉下，（第十圖）每隔六呎，計設一層，及降至江底，再插入鋼板樁，以圍繞木框，（第十一圖）每檔約需鋼板八十塊，旋用約三噸半重之打樁錘，將鋼板逐一打入江底硬層，作成圍檔，（第十二圖）然後安設馬達幫浦，將圍檔內江水抽盡，同時掘挖泥沙，並加裝木框，以支撐圍檔，使風力水力不致推動，迨泥沙掘淨，即於硬層上鑿成寬七呎，長十一呎，深入呎之深坑，隨將橋柱安妥，灌搗洋灰混凝土，及至硬層以上，混凝土之面積，則即縮小，僅將鋼樁四周包裹半呎左右，使其外表類似橢圓，藉以減少水之衝擊力，每墩混凝土填築地位，皆至水平高一

百一十八呎爲止，四柱安設後，方開始裝置拉撐。(第十三圖)

惟自第二號至第九號深水部分之橋基硬層，發現巨大石罅，並有多量江水噴出，以致所搗洋灰，盡行浮起；比經考查罅內水壓固大，但所用洋灰混凝土凝結太慢，且又成分過薄，不克制服水壓力，亦爲最大原因；故補救方法，厥惟改用快性洋灰混凝土，較爲妥善，惟快性混凝土價格約值普通洋灰三倍，且南昌市尙無此項現貨，勢須向海上定購，則爲時間與經濟所限，不得已將全部橋墩配合成分改爲一二四，其意即使一部洋灰被水沖起，其他一部尙可拌和，同時另將第二號至第九號之八座橋墩混凝土數量，特別增加，俾資穩固。

橋墩築至十六號後，河床地質，稍覺懸殊，即在紫紅色硬層上，積有沙石一層，當鋼板樁樁進抵該層時，恍如達到最後之硬層，未能再行打入，及將圍檔內之泥沙挖淺，該層卵石受水壓沖動，檔外江水，汹涌而入，江底工作人員，設非迅爲趨避，立有滅頂之虞，經此沖動以後，鋼板仍可繼續打入，此亦爲橋墩施工上之一困難問題。

橋墩原擬設置之護木樁，嗣以河床堅硬，打樁不易，改變計劃，將該項護木樁費用歸併橋墩內，及橋墩完成數座後，經過舟楫木筏，間有衝撞之情事發生，爲防範影響橋基安全起見，復有設置護橋工事之議，當經一再研究，認爲打樁既非易事，埋設石填木柵盒，亦將減少水流面積，增加航行危險；其較適當辦法，厥惟一面將樁墩上半截之鋼柱，繼續搗築混凝土，增加橋基堅固，一面限制上游木筏寬度，減少衝撞機會，故完工後，橋墩表面皆爲混凝土。



土所包裹。

每一橋墩工事，如無意外變故，約一月可以成事，計安插鋼板一星期，打入鋼板一星期，抽洩江水，掘取泥沙，或加打鋼板一至二星期，掘鑿硬層，埋設鋼樁，搗築混凝土一星期；所有正橋橋墩開工完工日期及每日工作人數均有詳細紀錄。（第十四圖）

引橋橋墩係用五噸重之錘，將鋼筋混凝土橋樁直接打入硬層，然後搗築拉撐；當民國二十三年十二月開工以後，即行依照設計圖樣，製就橋樁，（第十五圖）至民國二十四年五月即行興工打築，先從南昌岸施工，（第十六圖）其地斜坡稍急，引橋較短；次及半行岸，惟該處沙灘廣濶，引橋較長，（第十七圖）所有橋樁深度，均未依照計劃之規定，因實際情形與橋樁降落之難易，未能全與理想一致之故，所以搗築拉撐，不獲利用預留之接頭，須從新鑽鑿橋樁，安放鐵筋，搗築洋灰，然後於接頭處加大橋樁厚度，當將各樁最後六錘所入之深度，詳為記載，藉知引橋橋墩所能承受之載重；（第一表）又半行岸附近沙層甚厚，一遇急流，易受冲刷，為防範影響橋基起見，故從上游江岸修築木壩一道，斜至引橋與正橋脚接處為止，藉資保固。

## （二）橋身安裝

橋墩逐步完竣後，即可安裝橋身，其步驟由桁樑而橫樑，而直樑，依次以達於橋面欄杆

等。

桁樑先於岸上依照圖樣，將每孔鋼料分兩邊鉚接，係用氣動鐵鎚，故每分鐘可鉚二顆，勻稱貼服，遠勝人力所造，桁樑鉚妥後，即行移置方船上，用起重機吊上橋墩，校準位置放落。(第十八圖)然後配搭臨時木架，將上下弦支撐等項鋼料鉚接妥當，(第十九圖)於是桁樑工事乃告完畢。(第二十圖)

橫樑置於桁樑每節上弦所備三角鋼板之間，橫墊木安於引橋橋墩之上，各用螺絲旋緊，伸出桁樑及樁頂之外，以供人行道及裝設欄杆等之用；橫樑及墊木以上，架設直樑，樑間加設斜交支撐，藉資穩固，橫直樑安裝後，即行鋪築橋面欄杆燈柱等項工程，(第二十一圖)所有全部木料加塗相油，以防腐蝕，欄杆及燈柱亦概加油漆，藉壯觀瞻。(第二十二圖)

橋面兩旁設路燈一百六十二盞，為防止發生障礙及下半夜燈光減少起見，用總線二路，行於橋下，各用單相二線制供電，以每間一燈為一路；所有路燈，均備避雨耐濕堅固之燈架護罩，及保險絲之裝置，各路總開關總保險絲，則設於橋之東岸，於是水陸兩道，皆可徹夜通行。

### (三)兩岸工程

本橋東岸之沿江路，地勢稍低，與橋面高度，相差四公尺，與中正路北端高度，相差亦

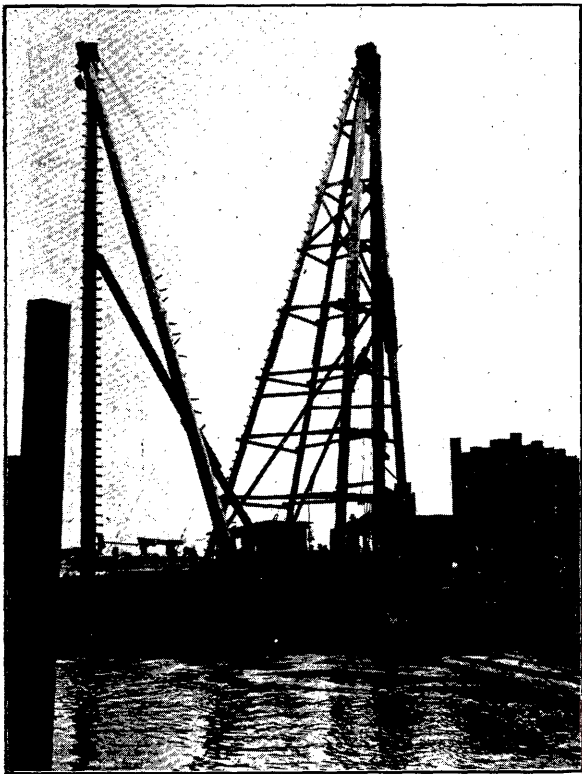
同，爲使本橋完成後，能與沿江中正等路，取得密切之聯絡起見，乃於建築東岸引橋橋樁時，依照沿江路車道及人行道之寬度，配置距離，使沿江路車馬行人，得從橋底經過，同時於本橋與中正等路銜接處，修築駁岸，中間填築與岸身寬度相同之銜接路，兩旁修築道路，使中正等路與沿江路互相溝通，於是東岸橋頭各路縱橫錯綜，以調節交通，並於銜接路終點空地，建一廣場，既可疏散行人，復能點綴風景；西岸地勢稍高，聯絡較易，惟堤岸單弱，江水冲刷，不無潰決之虞，故除在橋頭修築護岸外，並於原有堤身加築駁岸，以垂久遠，此東西兩岸工程之大概情形也。

江西省政府中正橋通車紀念刊





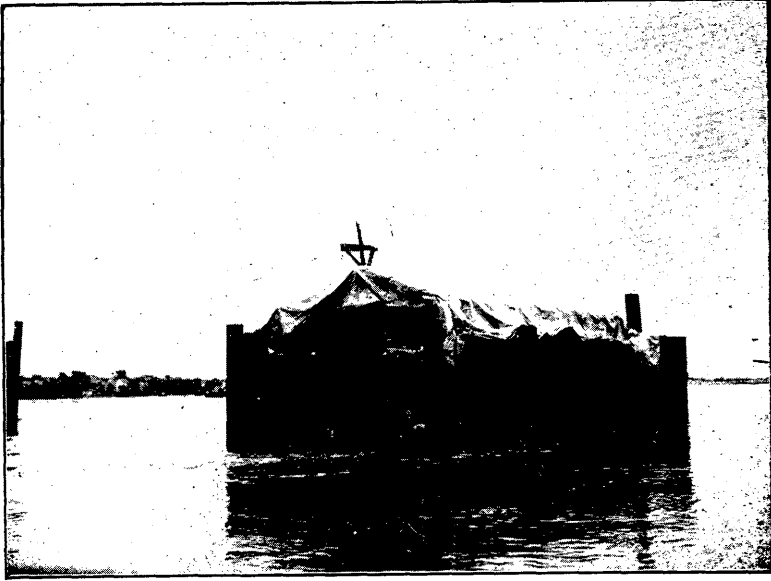
置放圍橋木樁(第十圖)



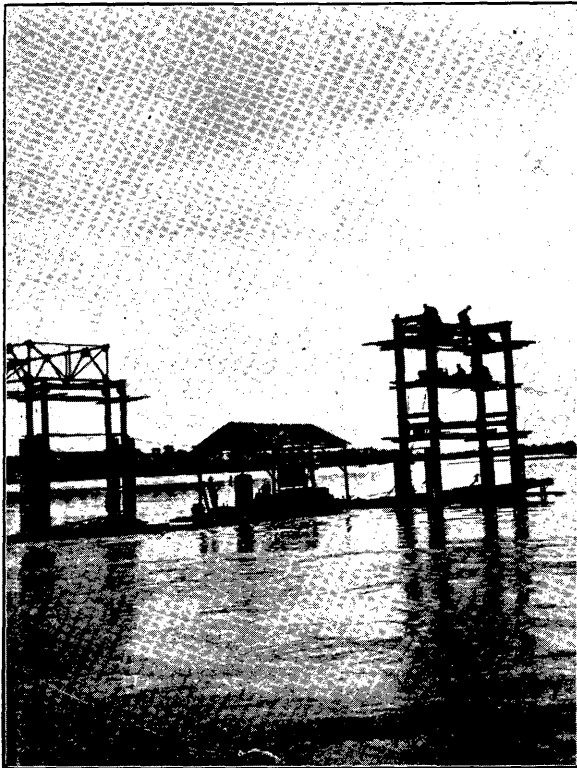
安插圍橋鋼板(第十一圖)



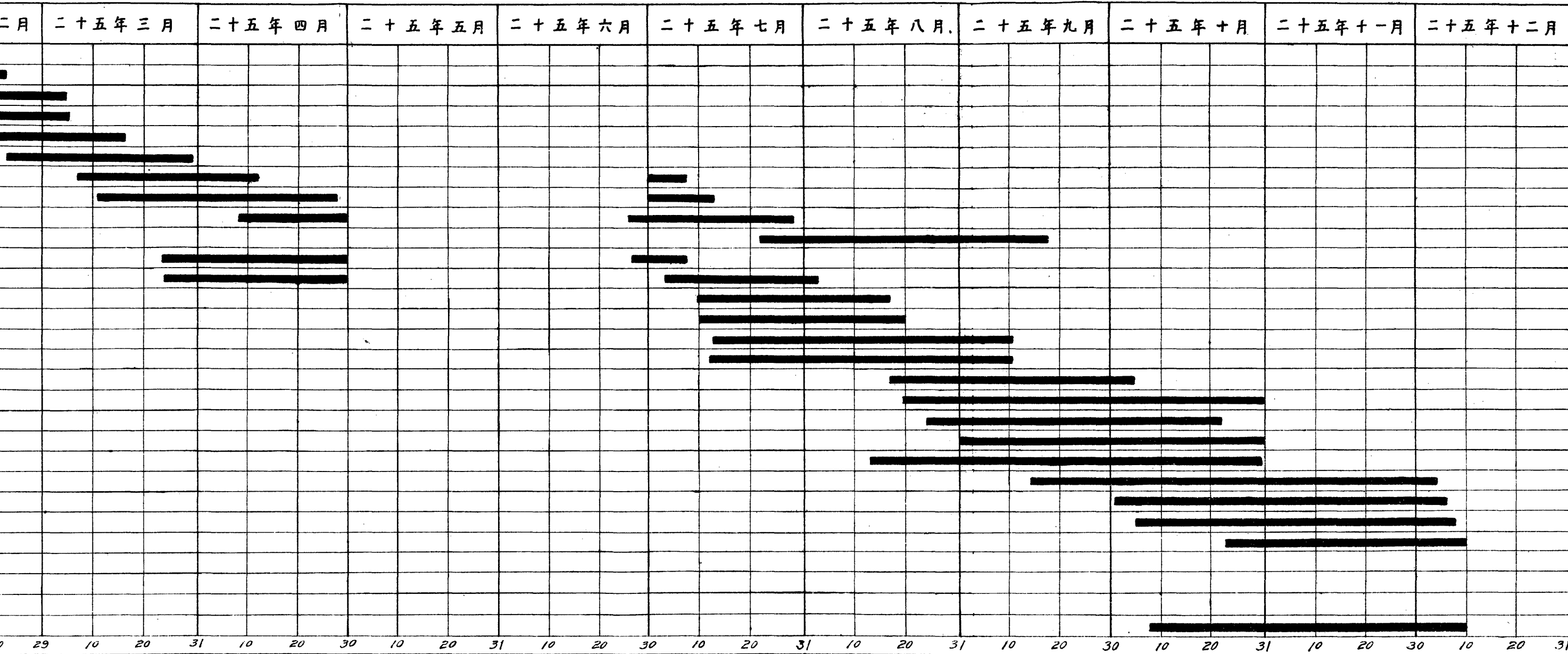
建築完竣之圍橋(第十二圖)



裝接橋墩支撐(第十三圖)

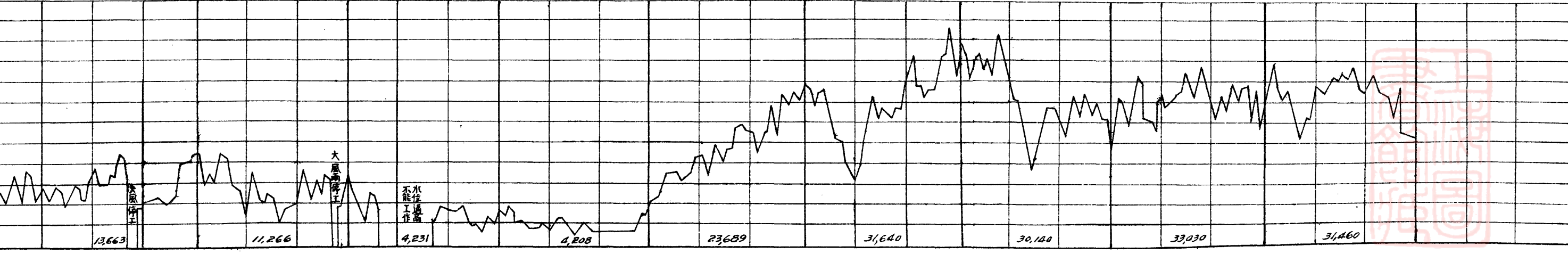


橋墩工程進展圖



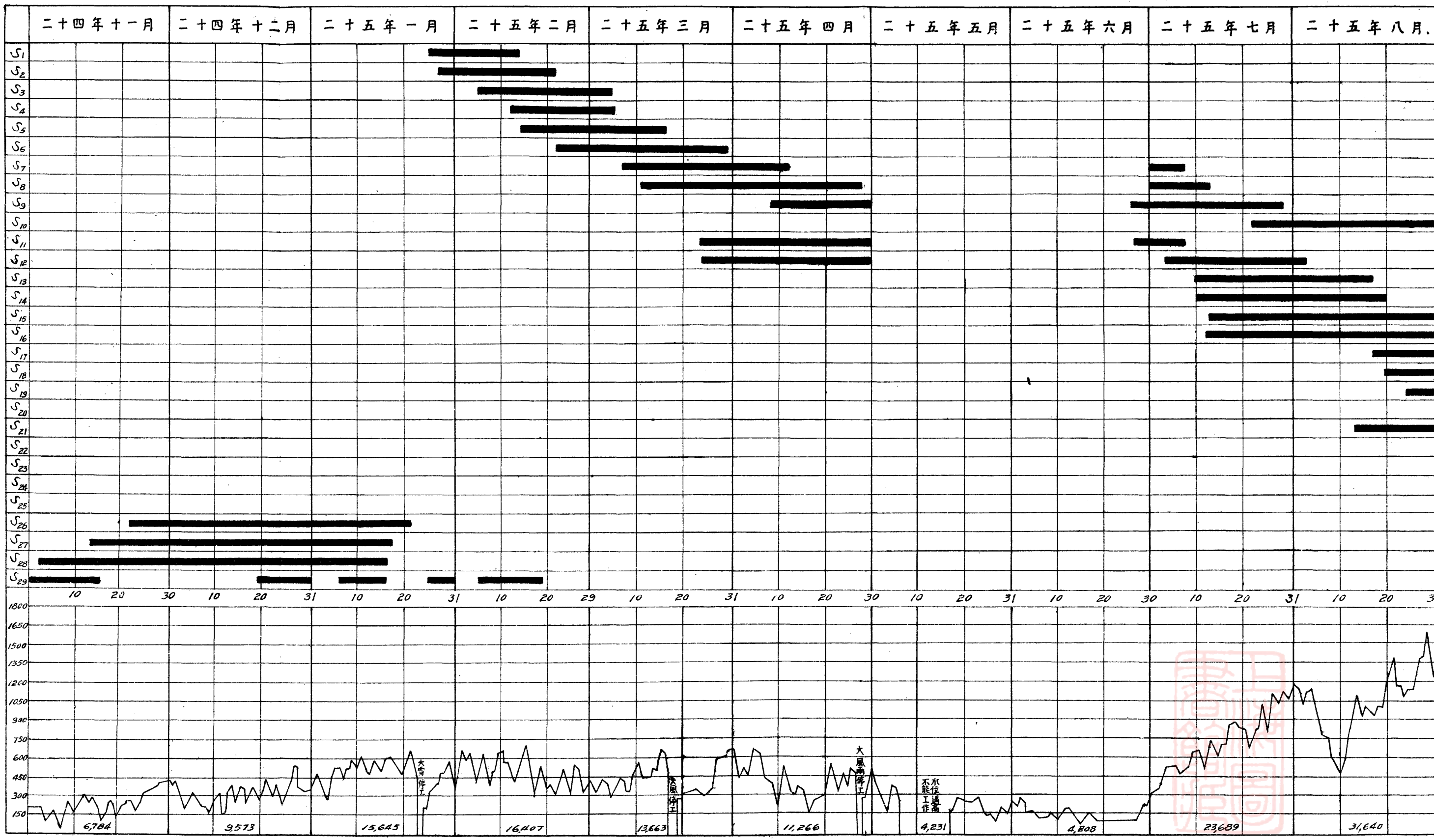
29 10 20 31 10 20 30 10 20 31 10 20 31 10 20 31 10 20 30 10 20 31 10 20 31

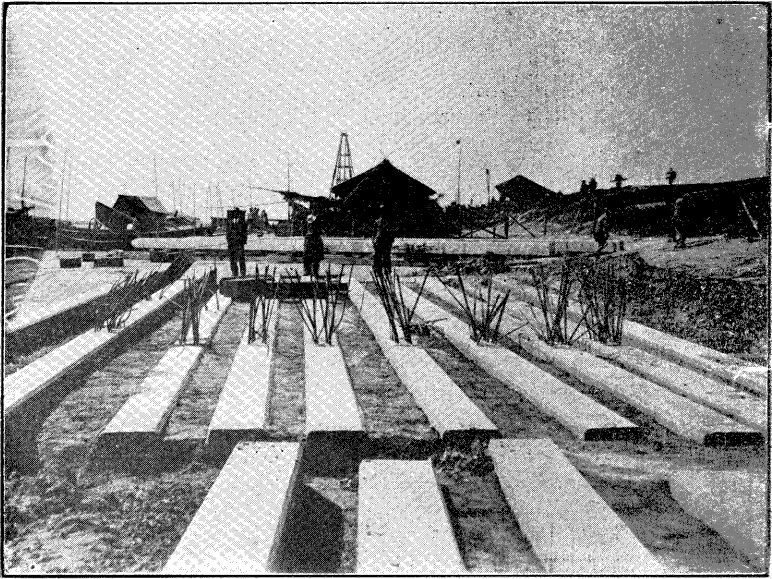
橋工人數逐日統計



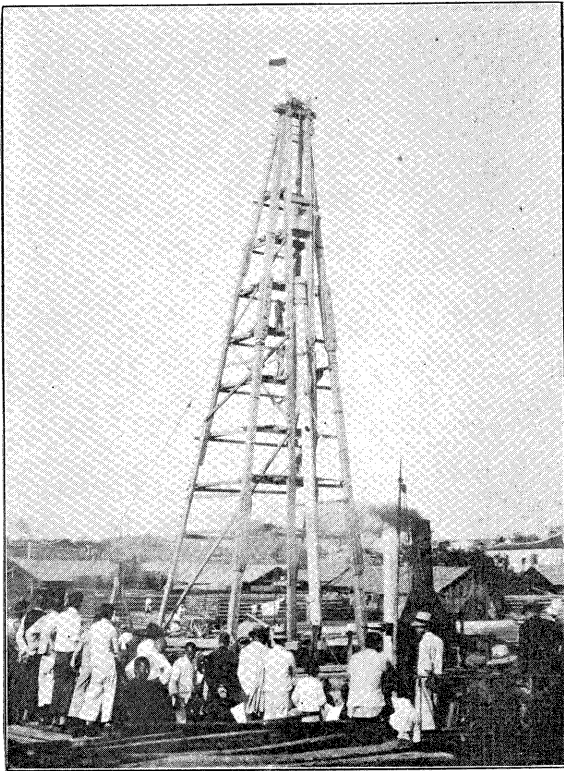


第十四圖

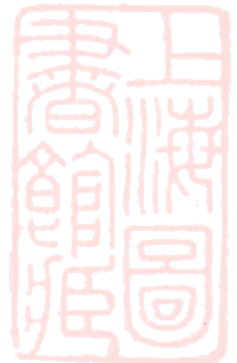


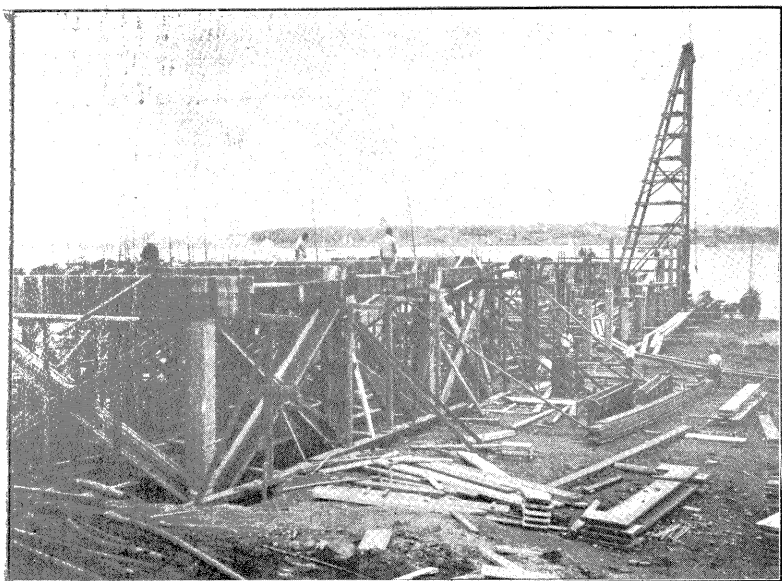


橋架完竣之橋樁（第十五圖）



施打橋樁（第十六圖）





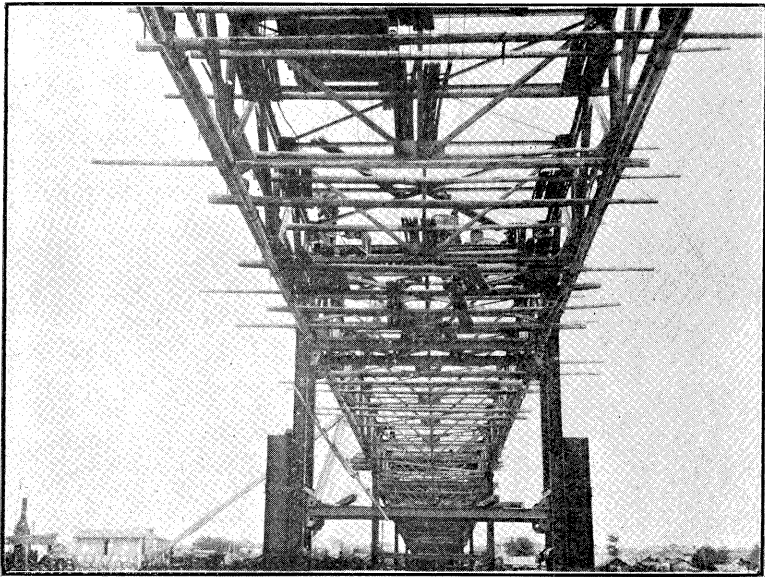
西岸引橋之施工情形(第十七圖)



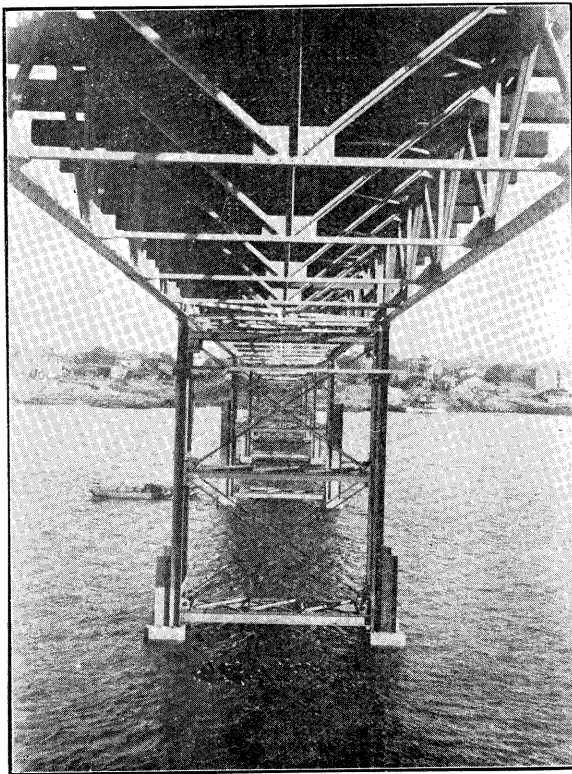
安裝桁梁之情形(第十八圖)





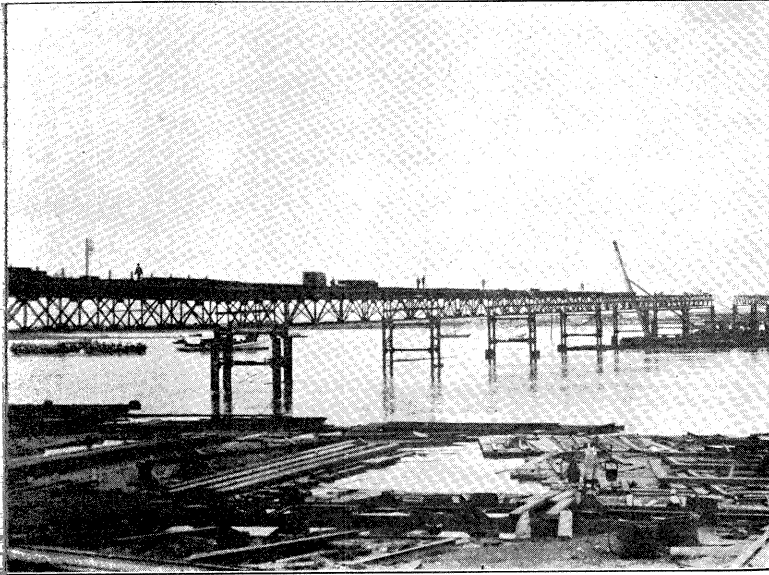


鉅釘桁梁之情形(第十九圖)

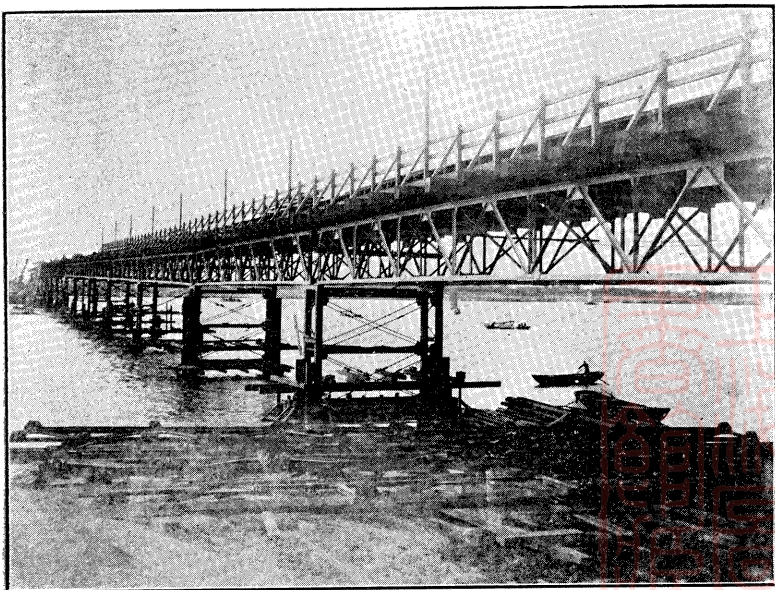


桁梁仰視(第二十圖)





鋪築橋面之情形(第廿一圖)



橋身側面(第廿二圖)



橋樁錘互記錄表 (錘重五噸)。

Name	Top Pile Grade	Bottom Pile Reach	Length in ft.	Last Six Blows												Remarks.
				H.	S.	H.	S.	H.	S.	H.	S.	H.	S.			
C <sub>106</sub>	43.254	23.97	19.284	3'	1/4"	3'	1/4"	3'	1/4"	3'	1/4"	3'	1/8"	3'	1/8"	
C <sub>110</sub>	43.176	24.74	18.436	3 1/2'	3/8"	2 1/2'	1/8"	3 1/2'	1/4"	2 1/2'	1/8"	3'	1/16"	2 1/2'	1/8"	
C <sub>116</sub>	43.176	24.65	18.526	3'	1/8"	3'	1/8"	3 1/2'	1/8"	3 1/2'	1/4"	3'	1/8"	3 1/2'	1/8"	
C <sub>120</sub>	43.098	24.03	19.008	4'	1/8"	3'	1/8"	4'	1/8"	4'	1/8"	3'	1/8"	4'	1/8"	
C <sub>126</sub>	43.098	25.34	17.758	1 1/2'	7/8"	4 1/2'	3/4"	1 1/2'	3/4"	5'	3/4"	4 1/2'	3/4"	4 1/2'	3/4"	
C <sub>130</sub>	43.020	24.15	18.870	4'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3'	1/8"	3'	1/8"	3'	1/8"	
C <sub>136</sub>	43.020	24.00	19.020	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/8"	3 1/2'	1/8"	3 1/2'	1/8"	
C <sub>140</sub>	42.942	23.92	19.022	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/8"	3 1/2'	1/4"	
C <sub>146</sub>	42.942	25.65	17.492	3'	1/4"	3'	1/4"	3'	1/4"	3'	1/4"	3'	1/8"	3'	1/8"	
C <sub>150</sub>	42.864	24.03	18.834	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3'	1/4"	3'	1/4"	3'	1/8"	
C <sub>156</sub>	42.864	24.28	18.584	2 1/2'	1/4"	2 1/2'	1/4"	2 1/2'	1/4"	2 1/2'	1/4"	2 1/2'	1/8"	2 1/2'	1/8"	
C <sub>160</sub>	42.786	23.86	18.926	3 1/2'	1/2"	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/2"	3 1/2'	1/8"	3 1/2'	1/8"	
C <sub>166</sub>	42.786	24.49	18.296	2 1/2'	1/4"	2 1/2'	1/8"	2 1/2'	1/8"	2 1/2'	1/8"	3'	1/8"	3'	1/8"	
C <sub>170</sub>	42.708	24.05	18.658	4 1/2'	3/8"	4 1/2'	3/8"	4'	1/4"	4'	1/2"	3 1/2'	1/8"	3 1/2'	1/8"	
C <sub>176</sub>	42.708	26.68	16.028	3 1/2'	7/8"	3 1/2'	3/4"	3 1/2'	1"	3 1/2'	7/8"	3 1/2'	1"	3 1/2'	7/8"	Add Extra Piles
C <sub>180</sub>	42.630	23.99	18.640	4'	1/4"	4'	1/4"	3 1/2'	1/4"	3 1/2'	1/8"	3 1/2'	1/8"	3 1/2'	1/8"	
C <sub>186</sub>	42.630	24.00	18.630	3'	3/8"	3'	1/4"	3'	1/4"	3'	1/8"	3'	1/2"	3'	1/8"	
C <sub>190</sub>	42.552	24.12	18.432	5 1/2'	5/8"	5 1/2'	1/2"	5 1/2'	3/8"	5 1/2'	3/8"	5'	3/8"	4 1/2'	1/8"	
C <sub>196</sub>	42.552	23.97	18.582	4 1/2'	3/8"	4'	1/4"	4 1/2'	1/4"	4 1/2'	1/4"	4 1/2'	1/8"	4'	1/8"	
C <sub>200</sub>	42.474	23.81	18.664	6'	3/4"	6'	3/8"	5'	3/8"	5'	1/2"	5'	1/2"	5'	1/4"	
C <sub>206</sub>	42.474	23.90	18.574	4 1/2'	3/8"	4'	3/8"	4'	3/8"	4'	1/4"	4'	1/8"	4'	1/8"	
C <sub>210</sub>	42.474	24.06	18.414	4'	1/2"	4'	1/2"	4'	1/2"	4'	3/8"	4'	3/8"	4'	3/8"	
C <sub>216</sub>	42.474	24.02	18.454	6'	3/4"	5 1/2'	3/4"	5 1/2'	5/8"	6'	1/2"	5 1/2'	1/2"	6'	1/2"	
C <sub>220</sub>	42.474	26.92	15.354	5 1/2'	3/4"	5 1/2'	3/4"	5 1/2'	3/4"	5 1/2'	7/8"	6'	3/4"	6'	1/2"	Add spread footing
C <sub>226</sub>	42.474	25.67	16.804	5'	1"	5'	1"	5 1/2'	1"	5 1/2'	1"	6'	1 1/4"	5'	3/4"	
C <sub>230</sub>	42.474	26.77	16.304	6'	1/2"	5'	1/2"	4 1/2'	1/2"	4 1/2'	1/2"	4 1/2'	1/2"	4 1/2'	1/2"	
C <sub>236</sub>	42.474	26.65	15.824	4'	5/8"	4'	1/2"	4'	1/2"	4'	1/2"	4 1/2'	2 1/8"	4 1/2'	3/8"	Broken Above Ground Line & Recast
C <sub>240</sub>	42.474	28.55	13.924	7'	1"	7'	1"	6'	3/4"	6'	3/4"	6'	3/4"	6'	5/8"	
C <sub>246</sub>	42.474	28.24	14.234	5 1/2'	5/8"	5 1/2'	5/8"	5'	1/2"	5'	1/2"	5'	1/2"	5'	1/2"	



## 橋樁錘五記錄表 (錘重五噸)

Name	Top Pile Grade	Bottom El. Reach	Length in m	Last Six Blows												Remarks
				H.	S.	H.	S.	H.	S.	H.	S.	H.	S.	H.	S.	
C'30	44.90	32.64	12.26	4'	0"	4'	1/4"	3 1/2"	0"	4'	1/4"	4'	1/8"	4'	1/8"	
C'5b	44.90	32.64	12.26	3'	1/4"	3 1/2"	1/4"	3'	1/4"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/8"	
C'40	44.90	32.75	12.15	5'	1/2"	5'	3/8"	5'	3/8"	5'	1/2"	5'	3/8"	5'	3/8"	
C'4b	44.90	32.45	12.45	7'	1"	7'	7/8"	7 1/2"	1/2"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/4"	3'	0"	
C'30	44.90	33.28	11.62	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	3/8"	4'	1/2"	3'	1/2"	3'	1/8"	3'	1/8"	
C'36	44.90	33.00	11.90	5 1/2"	3/8"	5 1/2"	3/8"	5 1/2"	3/8"	5 1/2"	3/8"	5 1/2"	1/4"	5 1/2"	1/4"	
C'20	44.90	32.44	12.46	7 1/2"	5/8"	8'	3/4"	8'	3/4"	8'	3/4"	8'	3/4"	8'	3/4"	
C'2b	44.90	32.55	12.35	4 1/2"	1/8"	4 1/2"	1/4"	4 1/2"	1/8"	4 1/2"	1/4"	4 1/2"	1/4"	4 1/2"	1/8"	
C'10	44.90	32.28	12.62	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	4'	1/4"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	4'	1/8"	
C'1b	44.90	30.55	13.95	5 1/2"	3/8"	6'	1/2"	6'	3/8"	6'	3/8"	6'	3/8"	6'	3/8"	
C'10	44.90	32.34	12.56	4'	1/4"	4'	1/4"	4'	1/4"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	
C'1b.	44.90	32.46	12.44	4 1/2"	3/16"	4 1/2"	3/16"	4 1/2"	3/16"	4 1/2"	3/16"	4 1/2"	3/16"	4 1/2"	3/16"	
C'2b	44.90	32.58	12.32	3 1/2"	1/4"	4'	1/8"	4'	1/4"	4'	1/8"	4'	0"	4'	0"	
C'2b	44.90	32.73	12.17	4 1/2"	1/4"	4 1/2"	1/4"	4 1/2"	1/4"	4'	1/4"	4'	1/4"	4'	0"	
C'30	43.800	23.78	20.020	3 1/2"	3/16"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	
C'36	43.800	24.36	19.440	3'	3/16"	3'	3/16"	3'	3/16"	3'	1/8"	3'	1/8"	3'	1/8"	
C'40	43.722	23.63	20.092	4 1/2"	1/4"	4 1/2"	1/4"	4'	1/4"	4'	3/16"	4'	3/16"	4'	1/8"	
C'4b	43.722	23.94	19.782	3'	1/8"	4'	1/4"	4'	1/4"	3'	1/8"	2 1/2"	1/16"	3 1/2"	1/8"	
C'50	43.644	23.27	20.374	3'	1/8"	3'	3/16"	3'	3/16"	3'	3/16"	3'	1/8"	3'	1/8"	
C'5b	43.644	23.81	19.834	3 1/2"	3/16"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	3/16"	3 1/2"	3/16"	3 1/2"	3/16"	3 1/2"	1/8"	
C'60	43.566	23.53	20.036	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	
C'6b	43.566	23.12	20.446	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	-	Add Extra Piles
C'70	43.488	23.53	19.958	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	
C'7b	43.488	23.77	19.718	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	0	3 1/2"	1/8"	
C'80	43.410	23.78	19.630	4'	3/8"	4'	1/4"	4'	1/4"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	
C'8b	43.410	23.69	19.720	3 1/2"	3/8"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	
C'90	43.332	25.17	18.162	4'	3/8"	3 1/2"	3/8"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	3 1/2"	1/8"	
C'9b	43.332	24.13	19.202	3 1/2"	1/2"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/4"	3'	1/8"	3 1/2"	1/8"	
C'100	43.254	24.60	18.654	3 1/2"	1/4"	3'	1/4"	3 1/2"	1/4"	3 1/2"	1/4"	3'	1/4"	3'	1/8"	

經

費



## 四、經費

### (一) 經費來源

本省匪禍雖經戡平，然元氣未復，一切行政各費，俱形支絀，對於本橋建築經費，實無力完全負擔，維時。

委座駐節南昌，以是橋橫跨贛江東西兩岸，一經築成，不獨便利商旅，抑且有裨軍運，故准由行營補助二十萬元，以資動用。

又因本橋通車後，凡南潯鐵路局原在東岸設立之過渡所與輪運，暨江西公路處輪渡，均可撤銷，既增營業上之便利，復得節省一部分之費用，故除試樁費，事先已由江西省政府撥充，部派人員旅費，另由江西省金庫支給外，其餘不足經費，均歸南潯鐵路管理局，及江西公路處，平均攤派，此本橋建築各費之來源也。(第二表)

惟經費雖經規定，但均未措繳，而本橋工程，又已於二十三年十二月二十日與工，在在需款，煎急萬分，乃由江西公路處先行息借二十二萬元，以應急需；嗣各方雖曾陸續挹注，然亦緩不濟急，中途或向江西裕民銀行透支，或請由江西省政府墊撥，牽蘿補屋，煞費籌謀！迨乎工程過半，除行營補助費，先後由南京軍需署撥清外，其他各方應交之款，所差尙鉅。嗣經江西省政府保證，代向本市銀團商借，始克以維開支，竊幸未因經費問題，影響工程。

之進展，此經費籌措之困難情形也。

## (二) 概算及決算

建築本橋各項經費，其初規定之概算，計(一)試樁費五千元，(第三表)(二)建築費六十四萬一千七百元，(第四表)監督處經常費七個月，計六千九百四十四元，(第五表)三共計支國幣六十五萬三千六百四十四元。

嗣試樁結果，計支五千六百二十八元九角三分，建築費因施打護橋樁發生阻礙，改變計劃，建築半截鋼筋混凝土橋墩，增加造價二十萬元。而於建築橋墩時，復發現變態，更增加橋墩混凝土數量與成分，追加造價四千九百八十四元五角六分；並用混凝土包裹橋樁，增價六萬七千五百三十八元三角零四厘四毫，改建橋上燈柱，加價二千二百零八元，改建橋頭腳接馬路燈柱及欄杆，增價九千四百八十八元，故建築費總計為九十二萬五千九百一十八元八角六分四厘四毫。(第六表)

橋上電燈裝設費，材料工資，計共國幣六千五百二十八元，係委託南昌市電燈整理處負責辦理。(第七表)

監督處經常費，亦因改變建築計劃，工程時間延長，先後追加預算十八個月，共二十五個月，總預算計二萬四千八百元。但因竭力撙節，故實支一萬八千四百八十四元六角二分，



較預算額減支六千三百一十五元三角八分。(第八表)

部派人員旅費，係自二十四年七月起，至二十五年十二月止，按月支付三百元，計共支五千四百元。(第九表)

總計本橋建築各項經費，共支國幣九十六萬一千九百六十元零四角一分四釐四毫。(第十表)

### (三) 保管及支付

關於經費之保管及支付，曾由監督處擬訂辦法，呈由江西省政府，提經第七三七次省務會議，決議通過，其概要如左：

(1) 保管：凡各方所撥之款，均直接交由江西裕民銀行收存，倘遇款項尚未撥到，而工程上需用甚急時，得由裕民銀行酌量墊付，故所有各方補助及認擔之經費，監督處概未經收或保存。

又以裕民銀行，負有墊款義務，故撥存該行之款，均未計息。惟有時各方向該行或其他銀行籌措款項，在未達交款日期，而必須提前支撥者，則由監督處，酌認息金。

(2) 支付：各項經費之支付，其概要如左：

(A) 試樁費 試樁工作，在監督處成立以前，故此項經費，係由江西省政府撥付，直

接交由原設計人吳技正啓佑，經手開支。

(B) 建築費 此項經費之支付，係按照承包合同第十五條之規定辦理，即於訂約開工前，先付總價百分之三十，平時每月終，按其所做成之工料總值，付給百分之六十，其餘百分之十，則於驗收後，付給百分之五，三個月後，付給百分之三，六個月後付清。並經監督處擬就付款通知書式，呈准江西省政府核定，其發款手續，即先由承包廠商，按期將做成之工料數量及價值，列具請單，呈報監督處，由工程人員，查核簽註後，如所報屬實，即填發付款通知書第一聯，發交承包廠商，備具臨時收據，派員向江西裕民銀行領取，另將第二聯，函送裕民銀行，核對照付。其每次所付價款數目，均按期呈報江西省政府備案。

故關於建築費之支給，監督處亦未直接經手，不過僅負責查核准駁之責而已。其發出之付款通知書，則由裕民銀行保存，俾資查考。

(C) 電燈裝設費 關於電燈材料及安裝，係委託南昌市電燈整理處負責辦理，故此項經費之支付，即由監督處通知江西裕民銀行於建築費項下撥付該處領用。

(D) 監督處經常費 監督處經常費，係併入建築經費之內，但因係一臨時工程機關，性質與普通行政機關，略有不同，其每月預算，雖經規定，而員工之任用，及一切開支，均應視工作繁簡以爲增減。經呈准江西省政府，准予逐月流通支配，惟不得超過預算總額，以示限制。故每月係按實際需用數目，向裕民銀行支取，並未照預算規定之足額支領，因逐月

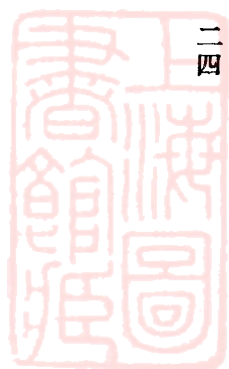




開支實數，均較預算額爲節減也。並於月終，依照法定手續造具計算書表，連同各項單據，呈報江西省政府核銷。

(E)部派人員旅費 此項經費，係於江西省政府預備費項下開支，由財政廳撥付，每月由監督處派員向江西省金庫領取，交吳技正啓佑具領，轉給部派人員。但仍由監督處按月代爲造具預計計算書表等件，連同收據，呈報江西省政府核銷。茲將各項經費概決算百分比比較數，附表於后。(第十一表)

江西省政府中正橋通車紀念刊



建築費及監督處經常費各方擔認數目表 2.

擔認機關		行營			南粵鐵路管理局			江西公路處			總計			備考
數額	原認數	萬	元	毫	萬	元	毫	萬	元	毫	萬	元	毫	
		原認數	20	0000	0000	22	5000	0000	22	5000	0000	65	0000	0000
	增認數				15	3604	4472	15	3604	4472	30	7208	8944	
	合計	20	0000	0000	37	8604	4472	37	8604	4472	95	7208	8944	

附記：試樁費因係在興工以前由江西省政府支撥故未列入本表



試 樁 費 概 決 算 比 較 表 3.

科 目	概 算 數			決 算 數			比 較		備 考
	萬	元	分	萬	元	分	增	減	
第一款 中正橋試樁費	5	000	00	5	628	93	628	93	
第一項 中正橋試樁費	5	000	00	5	628	93	628	93	—
第一目 構料費	1	600	00	1	799	31	199	31	—
第一節 試樁材料	1	600	00	1	799	31	199	31	—
第二目 試樁費	3	400	00	3	829	62	429	62	—
第一節 水脚	1	600	00	1	737	48	137	48	—
第二節 工資	9	000	00	10	49	60	149	60	—
第三節 租用工具	8	000	00	9	12	00	112	00	—
第四節 雜支	1	000	00	1	30	54	30	54	—

試樁用木料鉄樁等

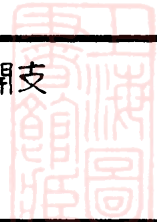
員工旅費及工具材料搬運費等

打樁工人工資

租用打樁傢具及駁船等

各種雜支

附記： 試樁費於民國二十三年三月由江西省政府撥交由鐵道部吳技正經手開支



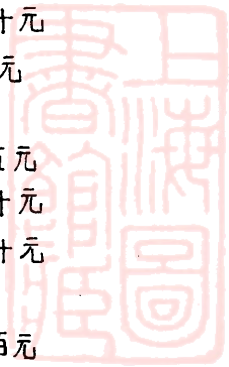
建築費原估價額表 4.

類 別	原 設 計 人 估 計				額 記 營 造 廠 投 標 估 計				備 考
	數	量	總	價	數	量	單 價	總 價	
鋼 鐵	1283	噸	39	7 8 9 0 元 0 分	1285	噸	295.00	379 0 7 5 元 0 分	
鐵 樁 打 工	232	根	1	1 6 0 0 0 0 0	232	根	56.48	1 3 1 0 4 0 0 0	
鐵 筋 混 凝 土	111	方	2	0 7 0 0 0 0 0	110	方	150.00	1 6 5 0 0 0 0 0	
洋 灰 樁 打 工	60	根		2 4 0 0 0 0 0	60	根	60.00	3 6 0 0 0 0 0	
橋 面 工 料	110	方	9	2 5 0 0 0 0 0	115	方	900.00	1 0 3 5 0 0 0 0 0	
橋 面 工	—			8 0 0 0 0 0 0	—			1 5 0 0 0 0 0 0	
護 橋 樁	146	根	2	0 4 4 0 0 0 0	146	根	135.20	1 9 7 4 0 0 0 0	
鐵 件	26	噸		5 0 4 0 0 0 0	35	噸	214.28	7 5 0 0 0 0 0	
柏 油	200	桶		2 8 0 0 0 0 0	—		—	—	
鋪 片 石	—			3 0 0 0 0 0 0	—		—	—	
以 上 合 計	—		55	1 6 7 0 0 0 0	—		—	55 8 0 1 9 0 0 0	
工 具 費	—		1	8 0 0 0 0 0 0	}	—	8	3 6 8 1 0 0 0	
工 具 運 費	—		4	0 0 0 0 0 0 0					
管 理 費	—		2	0 0 0 0 0 0 0					
意 外 費	—		5	5 0 0 0 0 0 0					
以 上 合 計	—		9	7 0 0 0 0 0 0					
總 計	—		64	8 6 7 0 0 0 0			64	1 7 0 0 0 0 0	



工程監督處經常費每月概算表<sub>5</sub>

科	目	概算數	備	考
第一款	中正橋工程監督處經費	千 992 元 00 分		
第一項	薪 資	510 00		
第一目	薪 俸	380 00		
第一節	主 任 薪 俸	—		由省政府派員兼充不支薪俸
第二節	總工程司薪俸	—		由鐵道部調派不支薪俸
第三節	工程司薪俸	—		由鐵道部調派不支薪俸
第四節	繪圖員薪俸	100 00		一員月支一百元
第五節	文牘員薪俸	60 00		一員月支六十元
第六節	會計庶務薪俸	120 00		會計一員月支九十元庶務一員月支三十元
第七節	監工員薪俸	100 00		二員月各支五十元
第二目	互 資	130 00		
第一節	測量伙互資	64 00		四人月各支十六元
第二節	勤務互資	36 00		三人月各支十二元
第三節	伙伙互資	30 00		二人月各支十五元
第二項	辦 公 費	482 00		
第一目	租 金	160 00		
第一節	房 租	40 00		月支四十元
第二節	公用划租	40 00		月支四十元
第三節	公用車租	40 00		月支四十元
第四節	公用傢具租金	40 00		月支四十元
第二目	文 具	100 00		
第一節	紙 張	50 00		月支五十元
第二節	工程文具	50 00		月支五十元
第三目	郵 電	27 00		
第一節	郵票電報費	20 00		月支二十元
第二節	電 話	7 00		月支七元
第四目	消 耗	95 00		
第一節	電 燈	15 00		月支十五元
第二節	茶 水	20 00		月支二十元
第三節	薪 炭	60 00		月支六十元
第五目	雜 費	100 00		
第一節	各種雜費	100 00		月支一百元

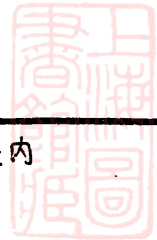




馥記營造廠承包工料數量價值概決算對照表 6.

類	別	數	量	單	價	概	算	數	決	算	數	備	考	
鋼	骨	混	凝	土	154.00	元	195.00	3	0030	0000	3	0030	0000	原定單價為568元因減低尺碼改為此數  自52-59每墩增加1:3:6者共17.65方 1:4:8者7.65方 變更原比率1:3:6為1:2:4自52-58每墩 改11.24方自59-529改9.44方
混	凝	土	樁	打	58.00	元	65.00		3770	0000		3770	0000	
橋		墩			58.00	元	1962.00	11	3796	0000	11	3796	0000	
鋼		料			1285.00	元	225.681	29	0000	0000	29	0000	0000	
構	造	費			1285.00	元	67.704	8	7000	0000	8	7000	0000	
安	裝	費			1285.00	元	33.852	4	3500	0000	4	3500	0000	
木		壩			50.00	元	296.00	1	4800	0000	1	4800	0000	
橋	面	工	程		1076.67	元	137.00	14	7504	0000	14	7504	0000	
片		石			100.00	元	12.00		1200	0000		1200	0000	
鋼	板	樁			2.00	元	—	3	9500	0000	3	9500	0000	
關		稅			—	元	—	5	7000	0000	5	7000	0000	
增	加	橋	墩	混	凝	土	8.00	元	1700.00	0000	1	3600	0000	
變	更	橋	墩	混	凝	土	276.92	元	18.00	4984	5600	4984	5600	
包	裹	橋	樁	混	凝	土	756.308	元	89.30	67538	3044	67538	3044	
改	裝	橋	上	燈	柱		138.00	元	16.00	2208	0000	2208	0000	
橋	頭	馬	路	燈	柱		56.00	元	32.00	1792	0000	1792	0000	
橋	頭	馬	路	欄	杆		112.00	元	58.00	6496	0000	6496	0000	
橋	頭	馬	路	大	燈	座	4.00	元	300.00	1200	0000	1200	0000	
合							計	92	5918	8644	92	5918	8644	

附記： 本橋工程係定約包建故上列單價對於工具材料之運費等均包含在內



電燈裝設費概決算對照表 7.

類 別	概 算 數			決 算 數			備 考
	萬	元	分	萬	元	分	
路 燈 部 分	4	870	00	4	870	00	
輸 電 綫 路 部 分	1	658	00	1	658	00	
合 計	6	528	00	6	528	00	

附記： 電燈裝置所有材料及裝工均委託南昌市電燈整理處完全代辦



工程監督處經常費逐月概決算比較表 8.

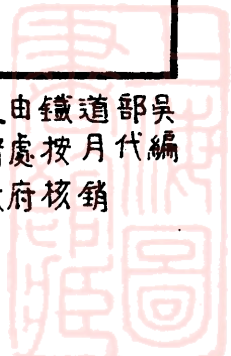
年 月	每月概算數	每月決算數	比 較		備 考	
			增	減		
23   12 $\frac{1}{2}$	萬 496 00	萬 649 00	+	153 00		
24   1	992 00	596 24	—	395 76		
24	2	992 00	449 67	—	542 33	
	3	992 00	458 09	—	533 91	
	4	992 00	439 80	—	552 20	
	5	992 00	461 11	—	530 89	
	6	992 00	488 39	—	503 61	
	7 $\frac{1}{2}$	496 00	309 78	—	186 22	原定七個月至此止
	7 $\frac{1}{2}$	496 00	274 26	—	221 74	
	8	992 00	497 22	—	494 78	
	9	992 00	515 60	—	476 40	
	10	992 00	563 99	—	428 01	
	11	992 00	568 28	—	423 72	
	12	992 00	599 32	—	392 68	
25	1	992 00	607 04	—	384 96	
	2	992 00	881 99	—	110 01	
	3	992 00	905 28	—	86 72	
	4	992 00	907 86	—	84 14	
	5 $\frac{1}{2}$	496 00	462 14	—	33 86	追加十個月至此止
	5 $\frac{1}{2}$	496 00	473 50	—	22 50	
	6	992 00	989 02	—	2 98	
	7	992 00	962 98	—	29 02	
	8	992 00	985 65	—	6 35	
	9	992 00	985 42	—	6 58	
	10 $\frac{1}{2}$	496 00	493 81	—	2 19	追加五個月至此止
	10 $\frac{1}{2}$	496 00	494 52	—	1 48	
11	992 00	985 25	—	6 75		
12	992 00	985 38	—	6 62		
1 $\frac{1}{2}$	496 00	494 03	—	1 97	追加三個月至此止	
合 計	2 4800 00	1 8484 62		153 00 6 315 38	減支欄數係除增支欄數之實際減支數	

附記：逐月開支經費均按期造具計算呈經江西省政府核銷

部派人員旅費支付表 9.

年月		支 付 數			備	考	
24	7	千	300	元	00	分	
	8		300		00		
	9		300		00		
	10		300		00		
	11		300		00		
	12		300		00		
25	1		300		00		
	2		300		00		
	3		300		00		
	4		300		00		
	5		300		00		
	6		300		00		
	7		300		00		
	8		300		00		
	9		300		00		
	10		300		00		
	11		300		00		
	12		300		00		
合 計		5	400		00		

附記：本款由監督處向金庫領出交由鐵道部吳  
 技正轉給部派人員並由監督處按月代編  
 計算連同收據呈請江西省政府核銷



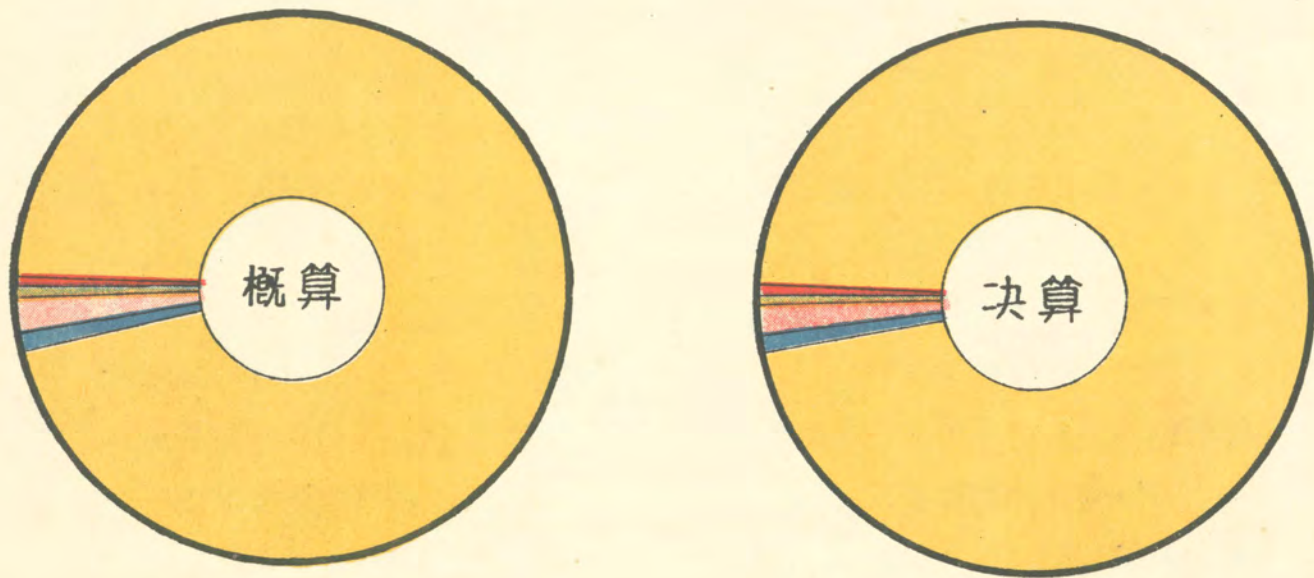
各項經費概決算總表 10.

類	別	概 算 數		決 算 數		備	考			
試	樁	萬	5000	元	0000	萬	5628	元	9300	各項工程建築費
馥	記承包建築	92	5918	8644	92	5918	8644			
電	燈裝設		6528	0000		6528	0000			
監	督處經常	2	4800	0000	1	8484	6200			
部	派人員旅		5400	0000		5400	0000			
合	計	96	7646	8644	96	1960	4144			





# 各項經費對概決算總數百分比比較表 11.



圖例

試捲費

概	決
32%弱	59%弱

建築費

概	決
9%弱	25%強

電燈裝設費

概	決
67%強	68%弱

監督處經費

概	決
256%強	192%強

部派員旅費

概	決
56%弱	56%強



附

錄



# 附錄

## 馥記承包本橋工程合同原文

附合同附則及合同原文加註

立合同者：

江西省政府  
上海陶馥記營造廠（以下簡稱承包人）

今江西省政府有南昌市中正橋全部工程由承包人遵

照江西省政府圖樣承包建築，並經雙方會議，訂定承包合同以資信守：

一· 江西省政府在工程地點，設立中正橋工程監督處，（以下簡稱工程監督處）監督建築南昌市中正橋之一切工程。

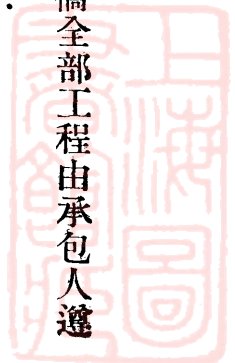
二· 本合同分繕二份，附藍圖三份（每份計七張）經雙方正式簽字後，由江西省政府中正橋工程監督處及承包人各持一份為證。

三· 橋樑用德國原料，橋樑各材料用德國之不銹鋼原料，均由上海有相當經驗之工廠製造，以上各原料應有原鋼鐵廠之證明文件，經工程監督處驗明後方准使用。

四· 鋼料購造圖樣（Shop Drawings）須呈原設計人審核經批准後方得着手構造，倘製成後與原材料或圖樣有不符之處，工程監督處得拒絕之，或令承包人負責糾正，或酌令賠償。

五· 所有工料，均須加塗相油，以防腐朽，所有欄杆及電燈柱，須加油漆。

六· 所有釘，概用汽，並須經工程監督處派員逐一檢驗，遇有鬆動偏歪或扁小各情，應即剷去更換。



七·開工時工程監督處在南昌牛行兩岸各設水準點及中心樁一處作爲標準，其餘工程上所需要各水位及樁位等等，均由承攬人負完全責任辦理，工程監督處隨時派工程人員考核之。

八·工程進行時，承攬人或其他代表一人須常川駐南昌，並須由承攬人派具有充分經驗，相當學識之工程人員指導工作，倘工程監督處在任何工作發現其有成績不良之處，或承攬人之員工有越軌之行爲等等，工程監督處得隨時通知承攬人，令其撤換，或停止其工作。

九·打樁部份務求準確正直，倘遇事實上實在不能打至所規定之深度，或已打至規定之深度，仍不能承荷所計劃之載重時，承攬人不得擅自截短或接長，應即請示工程監督處，（按試樁之情形，錘重至少須有四噸半以上，樁頭並須計劃樁帽，以免損傷樁部。）

十·各項工程做法，均須遵照鐵道部各規範書辦理之，工程上所需一切工具以及工程進行時所需各部費用，概由承攬人辦理之。

十一·工程監督處在南昌牛行兩岸各指定工場一處，借給承攬人應用，完工時須將該工場上由承攬人所建之一切建築物一律拆除，並須將承攬人之一切材料工具全部搬出，工場由工程監督處收回。

十二·全部工程應絕對遵照本合同所附藍圖辦理，除橋上電燈設備外，兩岸橋頭至橋頭，自簽定合同日起一個月內興工，自興工日起，限二百一十工作日完工。（雨天及不能工

作日不計)

十三·倘逾期限，不能完工，每遲一天，承包人願討洋二百元，倘其原因屬於非人力所能挽救者，承包人得提出證明，呈候核奪。

十四·在工程進行時期倘事實上有必要須增加或減少之點，經雙方議定價目後，工程監督處得將所謂增減之工作，用書面通知承包人遵照辦理，承包人不得擅自增減，或更動計劃圖樣。

十五·本合同所規定全部工程之工料價款總計國幣六十四萬一千七百元正。

十六·付款辦法如下

簽定合同後，承包人須有安實銀行擔保，工程監督處得付合同價款百分之三十作為訂購材料之用，以後每月月終由承包人將本月內所做成之工料總值呈報工程監督處，經派員證實後工程監督處更得按照其總值百分之六十付款，於承包人所指定之銀行代收，其餘須俟工程完竣，經正式驗收後，付給百分之五，驗收三個月後付給百分之三，驗收六個月後付給百分之二。

十七·全部工程承包人保修一年，在保修期內遇有修理費用，概由承包人担負。

十八·承包人將所需工具及材料，由滬運贛時，應見行開具清單，呈請工程監督處代為呈請財政部發給往返免稅放行護照，用畢繳還。



十九·本工程一部份之材料，業經購妥，不日抵贛，工程監督處依照原價交由承包人點收保管，其價款即由合同總價內扣除之。

二十·本合同自雙方簽字蓋章之日起實行。

### 合同附則

茲經雙方議定將本合同原文略為增改如下

原文第三條 鋼料到滬後，應請工程監督處派員到滬驗明核准後，方可使用，承包人供給旅費銀二百元。

原文第四條 該項鋼料在上海起運前，亦須呈請工程監督處派員到滬驗明所製之鋼料是否與原圖符合，承包人供給旅費銀洋二百元。

原文第十七條 全部工程鋼料部份保固十年，保修仍作一年，在保修期內，遇有修理費用，概由承包人擔負，惟意外之損傷，及其他不屬於工作不良者，不在此限。

本合同附則即附貼於本正式合同之後，經雙方騎縫蓋章，以資遵守。

茲經雙方議定將本合同原文加注如下：

原文第二條 增加中正橋第十二·十三·十五號圖樣計三張，又第十六號工程進展圖解及所



需工具總單一張。

原文第十二條 本工程限於民國二十五年五月一日全部完工，倘逾限不能完工時，仍按原文第十三條辦理之。

原文第十五條 遵照本合同各圖樣議定連同一切關稅在內，總計除原合同價款外，增加國幣貳拾萬元正。

原文第十六條 付款辦法，仍照第十六條辦理之，惟關稅墊款計洋五十萬七千元於簽定本合同加註後，應即付給，又承包人須增購鐵板樁三百噸，雙方議定俟該料運抵工程地點時，工程監督處須先付承包人洋三萬五千五百元，又橋基及橋樑鋼料運抵工程地點後，應付原值百分之六十，其構造及安裝各費，應按照工程進展情形分別付給之。

原文第十八條 原文作廢 改爲

承包人須遵照本工程進展圖解，以及所需工具總單按時運省興工，倘遇工具缺乏或工人不敷支配，因而貽誤工程時，監督處得酌量情形代爲購置或僱用，其所需各款，經核實後，由合同總價內扣除之。

本合同加註，即附貼於本正式合同之後，雙方騎縫蓋印，以資遵守。

勘誤表	
類別	錯誤
概論第一圖	西岸引橋至C22止
計劃概說第二圖	西岸橋基至C21止
計劃概說第六圖	西岸橋基至C21止

上海圖書館藏書



6541 212 0012 43978



上海新聞書館  
藏書

非賣品

中華民國二十六年一月

編輯者 江西省政府中正橋工程監督處

印刷者 南昌印記印刷所代印

地址：流水溝第二號

電話：五百一十六號

