

№ 242.

148-167.
Получ. 19 Мая 1810 года.

Его Высочеству,
Государю Великому Князю

160
Господину обер-берг-каупману 5^{го} класса, на-
чалнику Кошваровских заводов и Ка-
валеру Ивану Ивановичу Длерсу

Обер-берг-мейстера и Кавалера Ерголова

Репорта.

По полученному мною от бывшего нача-
льника Златоногорских заводов Господина обер-берг-
каупмана 7^{го} класса и Кавалера Туркова
повелению в 1806 году от 14 Апреля, построена
под руководством моего тулуннаго горно-шеф-
ду Златоногорских рудников и его заводов,
которой чертеж при сем вашему Высочеству
сест мною представитъ обще съ описаніемъ
ея размѣщенія, устройства и устройствъ.

Материалъ пункта сей горно-заводъ по
отводу бывшего в Златоногорских берг-мейстера
Поетолова, вблизи новой Преображенской шах-
ты, рудоразборнаго сарая и проливовъ, какъ
при такомъ штатѣ, у котораго сосредотачи-
ваются приготовленіе угля плавки руды. Хотя
поверхность земли отъ сего завода до площади
завода имѣетъ общаго начети по линии до-
роги 16 сажень, но по закрывающей почти на
среду ея возвышенности, не могла быть
совершенно удобною въ кающее ея свое по-
ложение для проветриванія горно. Для приданія
ей опредѣленнаго склоненія и направленія
потребно было въ некоторыхъ мѣстахъ углуб-
ить въ землю, а въ другихъ возвысить

отъ оной, чрезъ это чинилось каковъ работнее вре-
 мь, такъ и употребленіе матеріаловъ, не можущихъ
 войти въ первоначальное предположеніе. Основаніе
 къ разположенію сей дороги хоти замечено
 было при анналовъ чертежъ и ружадоліи, и за-
 ваченъ на французскомъ языкѣ, гдѣ въ XVIII то-
 мѣ на 49 страницѣ описано село рада заведеніе,
 сѣвчанное въ Англіи въ Карнарвонширѣ; однако
 надлежало отступитъ отъ принятаго тамъ еко-
 нендіе вѣсимою частію дюйма на одинъ футъ, по-
 тому болѣе, что при собираніи оной, дорога въ
 Либинорекѣ могла бы имѣть наченіе не бо-
 лѣе 8 сажень, и дорога было 10 сажень въ-
 соти, употребитъ маневрованіемъ, можущимъ
 стоить противу вѣтровъ преобладающихъ и в-
 держекъ. При отращеніи село сѣвчанно близкое
 къ тому паденію, которое состоитъ изъ ше-
 стой части дюйма на одинъ футъ, или одинъ
 сажень на 72 сажени.

Дорога начинается каналомъ, углубленнымъ
 въ грунтъ на 16 футовъ, и проектируется по о-
 носу 101 сажень; но потомъ продолжается 167
 сажени на сваяхъ, постепенно понижающихся
 съ одиннадцатифутовой вкось; по окончаніи
 сей дригъ, проведена она 340 сажень въ
 по по каналу, и шлюзовому глубинѣ до 4 футовъ
 и проработанному въ грунтъ, соединенной съ
 мелкимъ щебелемъ. Отъ него пройдя она не
 болѣе 16 сажень по поверхности земли, далѣе
 направлениемъ своимъ претякаетъ на 137 са-
 жень длинѣ плоскосты, занимаемую рощей
 Корбашхой и шовой ея берегъ, крутиной скаломъ
 летнацей; гдѣ она построена на 20^{ти} камен-
 ныхъ столбахъ, коихъ болѣе вкось про-
 стирается до 37 футовъ. Отъ полюднико изъ-
 ныхъ продолженіе ея сѣвчанно на сваяхъ 11 са-
 жень до поворота, которой есть окончательная.

Тункто приняло направление дороги отъ рудника, и на отстоянии отъ него 774 сажень имъеть по-
 ширину 10 сажень, 5 срутовъ и 74 дюймовъ. Груну
 еѣо исполняютъ два ершеля, контрактике подѣ
 привившъ утлоитъ въ отстоянии къ дороге, и въ
 коихъ простирающійся въ верхъ по теченію рѣчки
 Коробанихи имъеть 72, а другою, въ противополо-
 щую сторону продолгающійся 25 сажень. Въ
 длина дороги состоитъ изъ 1 вертеби 375 сажень.

По всему продолженію дороги камъ въ землѣ,
 такъ и возвышеній отъ оной, обиты въ два ряда,
 свои черезъ 4 аршина; на нихъ укрѣпленіе попере-
 кѣ мѣтны, а на сихъ помолженіе въ два ряда
 брусья, имѣющіе разстояніе между ершинами
 своими $2\frac{1}{2}$ срута, или ширину туцупкой дороги.
 Мора заколачиваній свои производна была
 согласно крепости грунта; въ каналахъ они
 утолены на $1\frac{1}{2}$, а въ другихъ имѣеть на 2 и на
 3 аршина. Пространство основаній подѣ каждаго
 каменнаго столба имѣеть 4 аршина
 во всю сторону и состоитъ изъ 16 свай, забиван-
 ныхъ до откока капровой сабы; на нихъ пом-
 женья отива, а на сихъ подлѣта гранитован
 кладка до 1 сажени, отъ которой столбы сло-
 женья во всю высоту изъ киртца въ придані-
 снѣ соответственнаго имъ къ верху утолне-
 ній. Они ершинами своими отстоятъ одинъ
 отъ другою на 42 срута и соединеніи деревян-
 ными арками, состоящими изъ тѣхъ же на-
 нихъ уторовъ и мѣтнхъ контрфорсовъ въ ба-
 утаси и другими немалыми укрѣпленіями.
 Сурки еѣ разположеніи свои по модели, сдѣлан-
 ной на шести аршинахъ длины и подлѣвшей
 тѣлести болѣе 200 пудовъ; но для совершеннаго
 узнанія прочности конетрукціи всего раба пост-

16106

роена была арка въ наибольшую величину, и по-
ложено на нее было одно кубическое сажени
камень, съ которыми она простояла восемь
месяцев безъ всякаго измѣненія. Въ трехъ час-
тяхъ Дороги, которые возвышены отъ земли,
положены имеютъ изъ поучрежденія тѣхъ плавъ
камъ между брусками, тѣмъ и подлогъ втрое-
ныхъ изъ стороны, и имеютъ ширину 1 са-
жени, а по правую его сторону перилъ. Бока
каналовъ имеютъ отклоненіе на 45 граду-
совъ, и на южную постоленную перилъ, а на
северную отъ земли изъ той земли, которая вѣ-
нута была изъ канала зашпакель вѣе, со-
ветуется къ удержанію приращенія воды, мно-
жаго бы быть по той покатости, которая
простирается отъ близлежащихъ горъ.

А такъ во все строеніе употреблены были са-
новой, и камни для приданія болшей прочности
трещины отъ наполненія цементнымъ, сдѣлан-
нымъ изъ извести и смолы; но при всемъ томъ
не можно предположить ему долговременна-
го существованія, особенно евалъ, сползущимъ
на гряды черноземномъ и глинистомъ. Посо-
ветъ противу сего можетъ служить зашпакель-
поверхность, какъ уже на некоторомъ разстоя-
ніи сдѣлано. Съ отношеніемъ къ той части до-
роги, которая лежитъ между каналами,
и которая проходитъ чрезъ рѣчку, накоп-
лившую воду, текущую отъ верхнихъ рудни-
ныхъ машинъ и привонокъ. Камъ въ сени
иметь сдѣлана плавъ арка въ 3 сажени дли-
ною, но какъ она основана на евалъ, то не-
безопасно было сдѣлать въ ней рѣчку
каменной евалъ и поперекъ его зашпакель тѣмъ
же поухерцомъ. Это же касается до сдѣлан-

нвкѣ свай; то прочнее и въ долинахъ свѣтъ
 продолжительнее, потому они утверждены, въ шпиль,
 маю повреждающему дереву, что дома въ каютѣ
 остающіеся по сіе время столбы отъ стальной
 прошивки и свай сработаны. Арки подвержены вре-
 шивки мокроты и стои, возвышенно, шпиль
 прочнее своею превосходитъ стальной на
 земли. Все низкая площадь, подале рѣчки Кор-
 балки мѣнащая, состоитъ изъ гашеннаго и
 дривы, по которой въ воде разпротраняется
 вода въ одинаковую поверхность съ ея поверх-
 ностью, отъ ея основанія брусъ положенъ въ
 ровъ съ горизонталью воды, и для отбращенія
 повреждений обложены дерномъ, а съ верху ея
 крупными камнями; въ то же время, изъ
 мѣнныя водашныя борозды рѣчки, обложены они
 ии и срашиниками.

Для мѣнныя воды вещей, принадлежащихъ
 къ горю, построены были въ Разранки, двѣста-
 вавшія ружьными мѣхами. Неостаточное коли-
 чество ружьной лопы въ Зиминское, готовил-
 ся было привозить оной изъ близлежащихъ къ не-
 му заводовъ. Она состояла по большей части
 изъ вещей крупныхъ, незначительнаго свѣтъ ра-
 шиваема, какъ черезъ накаливаніе, требо-
 вавшее и значительнаго труда и употребленія угля;
 песокъ получаемый свѣтъ изъ Локтевскаго завода.
 Все въ случаѣ были приключено тому, что тогда
 ружья обходились въ вещи по въ конфектъ. Ли-
 шке изъ вагранокъ вещи прочнее своею при-
 ностоятели и въ употребленіи не со всемъ от-
 вѣтствовали предположенію, о чемъ въ итакъ
 есть докладъ вашему высокоородію рапортнымъ
 моимъ 17 Декабря прошлаго года. Траверсы стол-
 бы были двоякаго радиуса; одни толще для

такихъ имѣетъ дороги, которые возвышенны и подвер-
жены во время прохода мѣлкости и некоторо
трѣсенію, а другіе sono помянутыя еще тогда
для срубовъ, лежащихъ на земли. Хотя какъ мы,
такъ и другіе при проѣздѣ въдерживали груза
болыше, нежели помыщались въ одномъ лицико
руды; но при движеніи на нихъ мѣлкости по
крючости груза и махивались. Но время на-
чалкой возки груза по дороге горно было удер-
живать ее ровнѣе, какъ поведетъ
деревяныхъ подкладокъ подъ изломавшіеся гру-
сбы и чрезъ скрепленіе ихъ съ боковъ руды
Клиновыми. Синобы средство сіе ни помыщ
одно же имѣе невозможна было достать
до того, чтобъ поверхность груза имѣла ве-
дого одинакову ровнѣе, которая переключилъ
и отъ влажности и отъ сухости, доставлявши
ка подкладки. Потеря же ровнѣе, какъ су-
ществительнейшей принадлежности дороги, было
примечено, что одна лошадь могла возить не
болѣе 150 пудовъ.

Грунты, какъ въ мѣстѣ въ Милкомъ за-
водѣ, такъ и въ Зинковомъ, имѣютъ дли-
ны $4\frac{1}{2}$ срута, толщины первыя 3, а послѣднія
 $2\frac{1}{2}$ дюйма; первыя употреблено на дорогу 2,026,
а послѣднія 754, кромѣ которыхъ дано 820 п.
Верхняя ихъ часть имѣетъ эллиптическую про-
сѣку, а окружность помыща такую же волну-
тость, которую оно удерживается на грунѣ.
Каждой грунѣ прикрѣплено 1^{но} трехъ вершковыхъ
возвратовъ. Колеса имѣютъ въ диаметрѣ 14 дюйм-
овъ и приделаны подъ лицикомъ для удоб-
нѣе вѣшанія ихъ на руды. Но болышею
мѣлкости, на колесахъ лежащихъ, ^{по непродолжительности времени} волнѣесть ихъ

убежденности его того, что края округности
касательны до него уперевъ, особенно въ такомъ
случае, когда они едряны и изъ шибкого тална.

Умеленность его при начатъ и возвышен-
ности при окончаніи ея способствомъ къ обрѣ-
тельному изгнанию и вѣнчанью руды. При пер-
вомъ построеньи 4 руды, изъ коихъ напередъ вели-
чина ея соотвѣтствуетъ выводу, сущающему
для перековки. По построеньи онаго подъ руды,
оттирается ея еро, едряная западная, и тоу
руда перекидается въ выводу. По ея прие-
мѣ лопатъ къ трубѣ таковы выданы,
жесткими полами соединены, и лежатъ
изъ ея поворота, который состоитъ въ кругу,
22 ерута въ диаметре и укреплен-
наго на вертикальномъ валу. Труба отаков-
вающая выводу для въздуха на ермичей, что про-
изводителъ передетовомъ руды, въ которомъ
применяется лопатъ и обораиваетъ руды,
приводитъ находящійся на немъ уперви въ ад-
наковое направление въ шнелъ ермичей; окон-
ча сѣ, отводителъ выводу по оному въ шнелъ
въ руду, которая состоитъ только въ одною
вѣнчанію. Вѣнчанная руда сама сабою
производитъ выводу, которая въ ономъ ея со-
рѣдѣ состоитъ возвышенности ермичей, проти-
рающей отъ $2\frac{2}{3}$ до $2\frac{3}{4}$ сажень. Обратной нуть
производителъ таковы ея образуетъ, какъ и
передней. На совершение нутей и проія изправ-
ленію употребляетъ вренки: для напоиенія
выданы руды 2, для передняго нутей до поворота
25, для отаковки на ономъ 3, для произведенія по
ермичей къ шнелу въ руду (по началу самое)

16306

отдаленная) 4, для выгрузки и перепряжки лошади
25 и на конец для обратного пути 30 минут;
всю же величину проходить на отвозе руды и во-
звращение к руде 1 час 29 минут. Лошадь
производит в 12 часов 8 минут, проходит по
сложности 26 1/2 верств, и возит в каждой разе
по 500 пудов (против Якухов, везущих 100 пудов),
доставляет в день 4000 пудов. Отсюда же по у-
законенной мере 20 пудов на лошадь, при по-
собии сей дороги заимается одна 25 лошадей.
Перевозчики в прошедшем и настоящем ве-
дах руды состояли из сорта мелочей, в том же
состоянии величайших противу мелочей, в том же
по попорбному плану своим Якухи. Разность
меры сорта Якухи-Колорских руд изы-
тана была ввешиванием Якухи-Колор ар-
шина, в котором поименовано шпатовых
51, Корнштейновых 30 и т.д. мелочей, кото-
рые первоначально были по дороге на запад 33 пуд-
ов. По сей откоше^{ство}нию, употребившие были
для транспорта Якухи внутренним же мел-
кошпатовых руд до 400 пудов, что по сего-
днешнему превосходит груз, перевозимый (26,880 ар-
шинских фунтов) на той же Якухи дороге, ко-
торая служит образцом для построения
таковой в Якухиных заводах. Для перевоза
соответственного сейм грузу великого драла
сорта руды и лошадей способствовать прибавка
Якухов, по поперечнику поворота имеет
три сажени (обыкновенной длины бревна, за-
готовленные в рудниках), соединяется
торбыо при помощи, зажимающей ло-
шадью и т.д. Якухи. По сему при ве-
дении в Якухи мере есть единствен-

ной суммой, требующейся по количеству земли лошади,
то в обеспечение село должно при назначении 10
саженных пашен, в суре болыше; во время ре-
визии потребно малое употребление сил. До того,
что при приближении в повороту, должно вы-
даться за 20 отъ околов саженов удерживать
лошадь.

Доставление руды к руднику при участии
работников обывателей для села способство моль-
дой требовать значительного задолженности мо-
дей, особенно из отдаленных руд. Для вспомо-
жества к сему селу селомана подвизни на ку-
турнах дорогах, которую по надобности можно
приводить в той руде, которую должно пере-
возить на завод. Языки, на сию дорогу сущи-
щу, вытывает мелочей 110 пудов и прика-
тывается в руде одним или двумя се-
ловниками; при сему пособии 4 селовника за-
мочены 11^{мб}. Размощение рудных курь для
Литовского завода зависит от будущего отъ
благосмотрительности местного населения.

Строение дорог продолжалось в 1806 по 10^е
июлю Сентября нынешнего года, и на оное употре-
блено 12,456 рублей 67 копеек.

Транспорт по сию дорогу хотя можно
производить во весь плет мотней шпелли,
или 150 дней, но из-за того изъ село на мотуши
служителю поправки плетного заема, остаются
рабочего времени 120 дней. Основываясь на о-
ноту, продолжавшемся парочное время, по-
ложитъ должно в 1 рубль в селу пути (о воз-

мощности которыхъ утверждаетъ и Голландия Обер-
 берг-мейстеръ и Капитанъ Вистовъ въ рапорте
 своемъ отъ 30 Августа 1809 года къ правившему до-
 стоинству начальника горныхъ заводовъ Голландии
 берг-рату 5^{го} класса и Капитану бергъ и достав-
 ление ими левайнскихъ рудъ 4,000 тудовъ, сирьдока-
 желно въ А и прочие металлы перевезетъ 744,000
 тудовъ; Колшество же Зиндковскихъ рудъ, по-
 лагаемое для годовой выплавки въ тамошней
 заводе състоитъ изъ 500,000 тудовъ. По обшир-
 ности въ рудники имеютъ добити и сартировки
 рудъ, иныя руды, Зиндковскому заводу принад-
 лежащія отдалены отъ начала дороги на болъ-
 шее разстояние, и по тому перевозъ ихъ дол-
 женъ быть произведенъ или разномаген-
 ными крестьянами, или за плату, устано-
 вленную Горными съборами 1804 года. Для сей
 перевозки можетъ потребоваться 100,000 тудовъ.

Импъ рескъ обвинитъ Вашему Высокопродви-
 о всемо принадлежащемо къ устройству и
 устройству дороги, долженъ дополнить доносеніемъ
 о той пользѣ, которую она принесетъ можетъ.
 И Зиндков, собственно въ траекторію откинувши,
 еи състоитъ изъ тысячи рабочихъ и лоша-
 двей; первее задолжана для накатки въ
 руды (при пособіи подвижной дороги) 5^{ми},
 для управленія лошадьми и выгрузки изъ руды
 1^{ми} и для присмотра за стращаніемъ дороги и ра-
 ботающими при ней 1^{ми}. И въ наложеніи, по ма-
 габ средней двачцатирублевой въ годъ выкладъ и
 прибавки третью свободную сумму, причитаелъ.
 Каждому въ день по 6, а всего 42 копеечки, да

лошади 10 копеек. За сев расходъ составляетъ
 въ день 4,000 пудовъ, и каждаго изъ нихъ сожале
 обходятъ въ $1\frac{1}{2}$ копеекы, а по сему 440,000 пудовъ
 будутъ стоить 72 рубли. По нѣмалому раз-
 тичи сего, полагаемъ на припавшихъ въ за-
 водамъ преставить, принимается перевести ру-
 бль на каждаго души отъ Златиногорскаго гудна
 на до его завады 427 $\frac{1}{2}$ пудъ, сегоучаствіемъ для
 440,000 пудовъ задолжается 517 душъ, которые
 заимовали будутъ гудного Дорого. Подушная
 плата (по 2 рубли 10 копеекы за каждаго) состав-
 ляетъ 1,085 рубли 70 копеекы и бюджетъ оста-
 вается въ прибавки, изъ которой исключивъ
 дополненъ расходъ на транспортъ и тотъ ре-
 шондъ, которой положенъ будетъ на поправ-
 ки Дороги; и есть ли оной бюджетъ съостоитъ изъ
 1^ю копеекы на каждаго сто пудовъ, тогда соста-
 вляетъ въ годъ 48 рубли. По исключенію его и
 транспортныхъ расходовъ, оставшихъ бюджета
 годовой прибавки 965 рубли 70 копеекы, которое
 все издержки, на строеніе Дороги употреблен-
 ные возвращены быть могутъ черезъ 13 летъ.
 = Оберъ берг-мейстеръ и кавалеръ сродовъ

Москва 14 янв,
 1810 года.