

О ЧУГУННОЙ ДОРОГѢ

ВЪ

КОЛЫВАНСКИХЪ ЗАВОДАХЪ.

Въ числѣ важнѣйшихъ изобрѣтеній, сдѣланныхъ въ Англіи для распростра-
ненія промышленности, чугуныя до-
роги должны занимать не послѣднее
мѣсто. Онѣ, по первомъ ихъ изобрѣ-
щеніи, служили только чрезъ неболь-
шія разстоянія для перевоза каменнаго
угля отъ мѣстъ добыванія онаго къ
заводамъ. Польза, принесенная симъ
новымъ средствомъ, побудила многихъ
Англичанъ усовершить и распростра-
нить оное. Наклонность и ровность,
соединенныя съ гладкостію, суть тѣ
главныя причины, которыя способству-
ють на чугунныхъ дорогахъ къ умень-
шенію силы, потребной для приведе-
нія въ движеніе тягоспи. При упо-
требленіи плоскихъ брусьевъ, изъ ко-
торыхъ долгое время оныя дѣлались,
невозможно было достигнуть до двухъ

послѣднихъ качествъ ; поелику пы-
песокъ и все другое , ославаясь въ
нихъ , уменьшало ихъ . Веніаминъ Віашъ
былъ первый изъ замѣтившихъ съ-
неудобства ; онъ придавъ верхней ча-
сти чугунныхъ грифовъ , или дорожекъ
выпуклость , на которой не можетъ
удерживаться не только что нибудь
крупное , но и самая пыль . Построивъ
изъ такихъ грифовъ дорогу въ Кор-
нарвонширѣ , между ломками шифера и
Пепринскою пристанью , на длинѣ 6
Англійскихъ миль , или 9-ти съ неболь-
шимъ Россійскихъ верстъ , достигъ
онъ до того , что одна лошадь могла
везти двѣнадцать повозокъ , вмѣща-
ющихъ столько же тонновъ , или 76
Россійскихъ пудовъ .

Многіе изъ Россіянъ , бывшихъ въ
Англии , удивлялись сей прекрасной до-
рогѣ , рассказываютъ о ней съ восхи-
щеніемъ , но рѣдкіе изъ нихъ знаютъ
что и у насъ въ Россіи существуетъ
удачное ей подражаніе , и даже въ нѣко-
торыхъ частяхъ превосходное — а именно
въ Колыванскихъ заводахъ .

Чугунная дорога тамъ сдѣлана между Змѣиногорскимъ рудникомъ и Тего заводомъ, на разстояніи почти двухъ верстъ, съ приданіемъ склоненія на каждыя 72 сажени семи футовъ. Хотя покапость земли опять перваго къ послѣднему мѣсту представляла съ перваго взгляда всѣ удобности, но по произведеніи нивелированія нашлось, что многія неровности и нѣсколько ручьевъ препятствовали провесить дорогу безъ планированія, отъ чего строеніе ея производилось пять лѣтъ и стало около 12,000 рублей. Она продолжается частію въ каналахъ, частію же въ возвышенности отъ земли, и послѣдняя, при окончаніи ея, имѣла велика, что двадцать каменныхъ столбовъ, соединенныхъ 42-футовыми арками, имѣють оной до 6 сажень. Начальный пунктъ заложенъ въ такомъ мѣстѣ, гдѣ сосредоточивается сортировка рудъ во всякое время года. Здѣсь углубленіе дороги въ землю на 16 футовъ способству-

Ч. VII. Кн. XVI.

етъ къ облегчителъному нагруженію
 руды въ ящики, употребляемые для
 перевоза по ней на заводъ руды. Въ
 семь мѣстѣ сдѣланы четыре роли
 въ видѣ усѣченныхъ пирамидъ, обра-
 щенныхъ основаніями своими къ вер-
 ху. Въ то время, какъ они наподня-
 ются рудою, ящики бываютъ въ пу-
 ти; а по приведеніи ихъ подъ роли
 опираются у оныхъ дно, сдѣланное
 западнею, и тогда руда мгновенно пе-
 ресыпается въ ящики. Величина каж-
 даго роли соразмѣрится внутренно-
 сти ящика; время, нужное для по-
 ненія ролей, не превосходитъ, по-
 сколько поспѣшно для возвращенія
 ящиковъ. Поелику употребленіе об-
 новленныхъ способовъ для доставле-
 нія въ роли руды могло бы требовать
 значительнаго задолженія людей; для
 отвращенія сего, сдѣлана подво-
 ная чугунная дорога, которую мож-
 но проводить къ любой грудѣ, изъ ко-
 рой должно отправлять на заводъ руды.
 Здѣсь одинъ человѣкъ катитъ 100 пудовъ

Относительный вѣсъ Змѣевскіихъ
рудъ весьма различенъ, а пошому и
количество оныхъ, вмѣщающееся въ
ящики, бываетъ не всегда одинаково,
но не менѣе (полагая легчайшее) 500
пудовъ; а напротивъ того тяжелошпа-
товыхъ до 900 пудовъ. Нынѣ для
перевоза употребляются три только
ящика, пошому единственно, что
на поворотѣ, сдѣланномъ при окон-
чаніи дороги и имѣющемъ въ діаметрѣ
три сажени, не можетъ болѣе сего
пройти. Впрочемъ, если бы не
было сего препятствія, происшедшаго
отъ того, что бревна, пригото-
вля въ рудникѣ, всегда бываютъ пере-
менной длины; тогда бы одна лошадь
могла болѣе прехъ ящиковъ, что ны-
нѣ производится по всей длинѣ доро-
ги до поворота. Принявъ въ сообра-
женіе наималѣйшій грузъ, происхо-
дящій отъ сего слѣдующая выгода:

въ одинъ день:

Одна лошадь, соверша восемь пудей,
перевозитъ 4,000 пудъ.

Жалованья 7-ми рабочимъ, каждомъ
(по 20 руб. въ годъ)

6 копеекъ, а всѣмъ 24 коп. } 52 коп.
содержаніе лошади 10 коп. }

По сему каждая сошная перевезенныхъ рудъ обходится въ $1\frac{1}{2}$ к.

Въ 4 мѣсяца, или 120 дней:

Тѣмъ числомъ людей и лошадей доставляется 480.000 пудъ.

Денежныхъ расходовъ. . . 62 р. 40¹

Ремонту на каждые 100 пудъ по 1-й копѣйкѣ . . . 48 руб.

Всѣхъ расходовъ на 480.000 пудовъ. 110 р. 40¹

Изъ сего счета видно, что по устройству чугунной дороги, одна лошадь и одинъ человѣкъ доставляютъ 480,000 пудовъ, для перевоза которыхъ прежде употреблялось приписныхъ крестьянъ 517 душъ, изъ коихъ на каждую руды лагалось $927\frac{1}{2}$ пудъ, съ платою по 10 коп.; большая же часть сего перевоза производилась вольнымъ населеніемъ и тогда за одну душу платилось отъ 12 до 15 рублей.

По показаніи выгодъ, приносимыхъ
 кугунною дорогою, остается ска-
 зать о пной легкоспи, съ копто-
 рою везеть лошадь отъ 500 до 900
 пудовъ; она по сложности проходя
 въ день, или 12 часовъ, $26\frac{1}{2}$ верстъ,
 доставляетъ въ первомъ случаѣ 4.000,
 а въ послѣднемъ 7.200 пудовъ. Спало
 бытъ здѣсь одна лошадь (полагая 20
 пудъ для обыкновеннаго воза) замѣня-
 етъ 40 лошадей.
