



The Mount Lyell Mining & Railway Co., Ltd.

SHEET No. 1

Mine Department.

Field Notes of Underground Workings up to Dec 31st 1902.

Instrument used. - 5" Theodolite.



Genl. Manager *Robert Litch*
Engineer-in-Charge *W. S. Hatfield*

<p>Continued</p> <p>167°28'</p> <p>14'3"</p> <p>00</p> <p>174°18'</p> <p>11</p> <p>19'8"</p> <p>00</p> <p>149°36'</p> <p>10</p> <p>21'10"</p> <p>00</p> <p>136°06'</p> <p>9</p> <p>13'4"</p> <p>00</p> <p>164°06'</p> <p>8</p> <p>16'1"</p> <p>00</p> <p>190°08'</p> <p>7</p> <p>18'6"</p> <p>00</p> <p>164°09'</p> <p>6</p> <p>13'4"</p> <p>00</p> <p>177°07'</p> <p>5</p> <p>27'6"</p> <p>00</p> <p>175°59'</p> <p>4</p> <p>21'10"</p> <p>00</p> <p>126°51'</p> <p>3</p> <p>31'6"</p> <p>00</p> <p>133°29'</p> <p>2</p> <p>6'7"</p> <p>00</p> <p>213°31'</p> <p>1</p> <p>94'0"</p> <p>00</p> <p>118°29'</p> <p>0</p> <p>Start From ③ In N°4 Main Tunnel. Field Notes for South Drive N°4 Tunnel</p> <p>N°1 Wire to 50' 75, 100 Levels.</p> <p>13'10 1/4"</p> <p>00</p> <p>119°50'</p> <p>6</p> <p>104'6"</p> <p>94'</p> <p>00</p> <p>118°29'</p> <p>5</p> <p>Start at ⑤ In Main Tunnel. South Drive N°1 Engine Shaft</p> <p>145'</p> <p>00</p> <p>189°11'</p> <p>S. Drive</p> <p>438'6"</p> <p>104'0"</p> <p>188°49'</p> <p>4</p> <p>5'0"</p> <p>00</p> <p>112°23'30"</p> <p>3</p> <p>382'11"</p> <p>00</p> <p>273°56'45"</p> <p>2</p> <p>126°4 1/4"</p> <p>00</p> <p>80°05'45"</p> <p>1</p> <p>196'8"</p> <p>00</p> <p>340°02'15"</p> <p>Start at ⑩ S.E. Cor. of Sec 13/86</p> <p>Field Notes for N°4 Tunnel.</p>	<p>next Column</p> <p>15'9"</p> <p>00</p> <p>326°55'</p> <p>30</p> <p>62'8"</p> <p>00</p> <p>294°15'</p> <p>29</p> <p>35'1"</p> <p>33'</p> <p>32'</p> <p>25'</p> <p>24'</p> <p>00</p> <p>305°17'</p> <p>28</p> <p>67'7 1/2"</p> <p>58'6 1/2"</p> <p>323°26'</p> <p>27</p> <p>49'1"</p> <p>00</p> <p>339°16'</p> <p>26</p> <p>23'2"</p> <p>00</p> <p>301°28'</p> <p>25</p> <p>19'3"</p> <p>00</p> <p>223°38'</p> <p>24</p> <p>14'11 1/2"</p> <p>00</p> <p>204°32'</p> <p>23</p> <p>19'10"</p> <p>00</p> <p>272°34'</p> <p>22</p> <p>32'11"</p> <p>00</p> <p>248°06'</p> <p>21</p> <p>13'1 1/2"</p> <p>00</p> <p>205°50'</p> <p>20</p> <p>8'9 1/2"</p> <p>00</p> <p>233°40'</p> <p>19</p> <p>11'7"</p> <p>00</p> <p>308°58'</p> <p>18</p> <p>19'9"</p> <p>00</p> <p>234°28'</p> <p>17</p> <p>17'0"</p> <p>00</p> <p>205°35'</p> <p>16</p> <p>37'2"</p> <p>00</p> <p>115°53"</p> <p>15</p> <p>4'3"</p> <p>00</p> <p>196°13'</p> <p>14</p> <p>13'6"</p> <p>00</p> <p>244°25'</p> <p>13</p> <p>13'5"</p> <p>4'3"</p> <p>00</p> <p>196°13'</p> <p>12</p> <p>44'3"</p> <p>00</p> <p>172°38'</p> <p>11</p> <p>48'9"</p> <p>41'</p> <p>37'</p> <p>29'9"</p> <p>00</p> <p>167°28'</p> <p>10</p> <p>Continued from N°4 Tunnel</p> <p>last Column. South Drive</p>	<p>Face of S. Drive. No Mark</p> <p>N°4 Winze</p> <p>S. Contact Drive</p> <p>N°4 Winze</p> <p>Starting again at</p> <p>Rise to N°3</p> <p>Winze to 50' Ft.</p>	<p>Continued In S Drive</p> <p>①</p> <p>21'2"</p> <p>00</p> <p>172°13'</p> <p>At ① In S Drive</p> <p>N°4 Tunnel. S Drive N°4 Cross-cut. Starting</p> <p>North Drive</p> <p>Wire down small</p> <p>②</p> <p>27'3"</p> <p>00</p> <p>148°07'</p> <p>20</p> <p>23'2"</p> <p>00</p> <p>111°45'</p> <p>19</p> <p>44'2"</p> <p>00</p> <p>84°54'</p> <p>18</p> <p>167 1/2"</p> <p>00</p> <p>53°21'</p> <p>17</p> <p>27'10"</p> <p>00</p> <p>21°23'</p> <p>16</p> <p>22'0 1/2"</p> <p>00</p> <p>44°33'</p> <p>15</p> <p>20'2"</p> <p>00</p> <p>8°40'</p> <p>14</p> <p>197 1/2"</p> <p>00</p> <p>293°31'</p> <p>13</p> <p>22'1"</p> <p>00</p> <p>50°00"</p> <p>12</p> <p>23'9"</p> <p>00</p> <p>12°08'</p> <p>11</p> <p>45'4"</p> <p>33'36'</p> <p>10</p> <p>32'0"</p> <p>00</p> <p>313°55'</p> <p>9</p> <p>34'7"</p> <p>00</p> <p>1°36'</p> <p>8</p> <p>39'2"</p> <p>00</p> <p>31'37'</p> <p>7</p> <p>22'2"</p> <p>00</p> <p>298°57'</p> <p>6</p> <p>10'2 1/2"</p> <p>00</p> <p>7°13'</p> <p>5</p> <p>14'3 1/2"</p> <p>00</p> <p>302°46'</p> <p>4</p> <p>19'6"</p> <p>00</p> <p>31°48'</p> <p>3</p> <p>24'0"</p> <p>00</p> <p>327°38'</p> <p>2</p> <p>24'9 1/2"</p> <p>252°46'</p> <p>1</p> <p>326'3 1/2"</p> <p>00</p> <p>253°14'</p> <p>0</p> <p>End of N°3 X-Cut</p> <p>N°3 X-Cut North Drive</p> <p>Field Notes of N°4 Tunnel S.D. N°3 X-Cut &</p>	<p>Next Column opp N°4 X-Cut</p> <p>18'6"</p> <p>00</p> <p>210°30'</p> <p>4</p> <p>14'11"</p> <p>00</p> <p>255°11'30"</p> <p>3</p> <p>25'6"</p> <p>00</p> <p>282°34'30"</p> <p>2</p> <p>26'9 3/4"</p> <p>00</p> <p>304°31'</p> <p>1</p> <p>13'8 1/2"</p> <p>00</p> <p>294°23'</p> <p>0</p> <p>172'8"</p> <p>To Face. No Mark.</p> <p>00</p> <p>221°01'</p> <p>1</p> <p>34'10 1/2"</p> <p>00</p> <p>206°01'</p> <p>Start at ③ In N. Drive</p> <p>N°4 Tunnel North Drive</p> <p>N°1 Cross-Cut.</p> <p>Same Wire in Rise as</p> <p>7</p> <p>12'6"</p> <p>00</p> <p>347°52'</p> <p>6</p> <p>28'6"</p> <p>00</p> <p>275°27'</p> <p>5</p> <p>21'2"</p> <p>00</p> <p>301°32'</p> <p>4</p> <p>43'0"</p> <p>00</p> <p>280°52'</p> <p>N°1 X-Cut</p> <p>3</p> <p>41'7"</p> <p>00</p> <p>296°46'</p> <p>2</p> <p>33'8"</p> <p>00</p> <p>279°26'</p> <p>1</p> <p>33'11"</p> <p>31'7"</p> <p>4'2"</p> <p>3'6"</p> <p>19'</p> <p>34'2'6"</p> <p>N°2</p> <p>12'3"</p> <p>77"</p> <p>00</p> <p>276°49'</p> <p>5</p> <p>438'6"</p> <p>412'3"</p> <p>104'</p> <p>00</p> <p>188°49'</p> <p>Start at ④ Outside N°4 Tunnel. North Drive</p> <p>115'4"</p> <p>00</p> <p>236°47'</p> <p>2</p> <p>46'2"</p> <p>00</p> <p>256°07'</p> <p>1</p> <p>Continued From last Column.</p>
--	--	--	---	---

