



## Торговые известия

МОСКВА, 10 февраля. Первое собрание акционеров Московско-Ярославской железной дороги, по вопросу о продолжении дороги от Троицко-Сергиевского посада до Ярославля, имело место 8 февраля в час пополудни. Сообщаем в нескольких словах содержание того доклада, который правление представило собранию.

Прежде всего было прочитано краткое описание проекта дороги. Из описания можно было узнать, что длина всей линии от Москвы до Ярославля, с ветвью (в 4 версты) к Волге, где предполагается устроить пристань, будет равна 266 вёрстам, [284 км] из которых, как известно, 66 вёрст [70 км] до Троицы уже давно открыты для движения. Далее, направление линии проектировано на города: Александров, Петровск, Ростов и Ярославль; это направление отходит в начале довольно много от шоссе и оставляет в стороне город Переславль, вследствие чего линия дороги удлинится, если не ошибаемся, более чем на 10 вёрст, [11 км] но производитель изысканий указывает на то, что линия на Переславль потребовала бы более значительных работ вследствие невыгодной местности, представляющей, по уверению описания, почти непреодолимые затруднения. Итак, дорога должна по проекту идти на Александров, Ростов и далее на Ярославль, пересекая несколько раз шоссе. Полотно предполагается устроить на два пути, металлическое верхнее строение мостов в один путь. В предположении устроить полотно и мосты в два пути оказалась опытность лиц, руководящих делом.

Вторая часть доклада состояла из сообщений:

- 1) вологодского губернатора о том, что он вошёл куда следует с представлением об устройстве шоссе от Вологды до Ярославля;
- 2) городских голов Ярославля, Ростова и одного частного лица города Александрова, о том, что городские общества уступают безвозмездно городские земли под станции и дороги; кроме того, фабриканты города Александрова удостоверяют, что они будут ежегодно отправлять кладей в количестве до 400 000 пуд [6 552 199 кг] (на провозную сумму в 28 000 р.);
- и 3) городского общества Переславля об уступке земли под станции, и о том, что направление дороги на Переславль представит Обществу много преимуществ в сравнении с направлением на Александров; в заявлении этом значится, между прочим, что 400 000 пуд клади может доставить дороге одна бумагопрядильня Борисовского, не говоря о других фабриках, что Переславль мог бы служить своими окрестностями дачникам, и так далее.

Переславцы немного поздно принялись хлопотать о деле; бумага их пришла в правление накануне общего собрания и не произвела на членов правления особенно благоприятного для Переславля впечатления: мы уже указали, что проектированная дорога оставляет Переславль в стороне.

Далее прочитана была записка одного из членов правления Ф. В. Чижова о доходности предполагаемой железной дороги от Москвы до Ярославля, записка, составленная и напечатанная, по-видимому, наскоро и своим «заключением» указывающая на условия, которые должны служить основанием правительственной концессии. Правительственная гарантия 5% чистого дохода на 74 000 кредитных рублей на версту дороги, без всякого ограничения действительной стоимости постройки, гарантия, распространённая и на существующий участок, который должен уменьшить сумму гарантии на дальнейшее продолжение дороги, так как даёт чистого дохода более 5%, — вот сущность концессии, которую предлагают Обществу испросить. Весь

капитал дороги будет тогда в 19 684 000 р., гарантия в 984 200 р., длина дороги — 266 вёрст. Нельзя не заметить, что условия концессии со стороны Общества весьма снисходительны, если принять во внимание рассчитанные на звонкую монету суммы, которые допущены в концессии на устройство Орловско-Витебской дороги, и если не забывать того, что 5% бумагу придётся выпускать по 80 р. за 100.

Прочтением записки Ф. В. Чижова заключился собственно доклад правления, и затем оно поставило общему собранию следующий вопрос, на который и получит 15-го февраля ответ: следует ли просить правительство о концессии на продолжение дороги до Ярославля, на упомянутых выше основаниях, или нет? Многие акционеры, конечно, интересовались тем, найдётся ли при настоящих обстоятельствах капитал свыше 15 миллионов, если правительство и согласится дать концессию. Но правление предупредило их, что о собрании капитала оно не намеревается говорить до утверждения концессии, и заявило только, что в последнее время особенно часто получаются запросы банкиров на имя членов правления об условиях, на которых Общество готово получить требуемый капитал.

Вот сущность доклада правления. Со стороны акционеров были сделаны основательные возражения относительно некоторых числовых данных в записке г. Чижова, и кроме того, едва ли уместные заявления о том, что сумма повёрстной стоимости должна считаться на металлические рубли, но что при этом самая сумма должна быть менее 74 000 р. На это заявление правление отвечало совершенно основательно, указав на то, что какие деньги будут заняты, такими будет и произведена уплата.

Итак, первый вопрос, который предоставляется решить общему собранию 15 февраля, состоит в том, хлопотать ли о продолжении дороги до Ярославля, или отложить это продолжение на некоторое время? Вопрос этот, почти наверно, решится утвердительно, так как главные акционеры расположены в пользу продолжения дороги. Но и другие акционеры едва ли будут против предложения правления в том виде, в каком оно заявлено собранию. Правда, Троицкая дорога даст за прошлый год более 6, а валовой сбор за январь текущего года превысил таковой сбор прошедшего года более чем на 55%; вероятно, что, при продолжении дороги, в первые годы по открытии она даст на капитал менее процентов, чем участок до Сергиевского посада теперь; верно и то, что до открытия дороги до Ярославля размер дивиденда будет зависеть от того, будет ли постановлено различие между акциями существующими и акциями вновь выпускаемыми. Но с другой стороны являются весьма полновесные соображения: Троицкая дорога за последние годы богата лесным грузом, который в её окрестностях теперь сильно истощается; таким образом, настоящие большие сборы должны привести к недочётам в будущем. Троицкая дорога не имеет грузов из Москвы, и потому вынуждена отправлять в один конец пустые вагоны; она не может устранить соперничества ярославского шоссе, по которому движение ещё очень сильно, как это засвидетельствовано, между прочим, показаниями особого сторожевого пикета, два года уже содержимого правлением железной дороги на шоссе. Движение на шоссе производится не только товарное, но и пассажирское, так как цены за провоз по железной дороге до Троицы для III класса сравнительно высоки; но, конечно, пассажирское движение по шоссе должно прекратиться, когда можно будет ехать по железной дороге прямо до Ярославля и притом когда за билет III класса придётся платить всего 3 р., а за билет II и I классов соответственно 5 р. 80 к. и 7 р. 80 к. Притом постройка дороги будет производиться под надзором людей опытных, ручающихся за то, что повёрстная стоимость дороги будет значительно ниже стоимости Троицкой дороги. Словом, продолжать дорогу необходимо, если только можно будет собрать для этого капитал на условиях не слишком убыточных. Разумеется, условия эти должны быть в своё время сообщены общему собранию, которое должно будет рассмотреть их.

Другой вопрос, который может возникнуть в собрании 15 февраля и который заслуживает внимания, состоит в выборе направления дороги на Александров или Переславль. Если бы только граждане города Переславля были деятельны, то они, конечно, могли бы запастись некоторым количеством акций Троицкой дороги, что позволило бы им поднять в собрании вопрос о направлении дороги. Между тем в собрании 8 февраля представителей Переславля не было заметно, и трудно сказать, явятся ли они и к 15-му февраля. При настоящем положении дела переславцам приходится предлагать не одно только место под дорогу и станции; чтобы заявления их не остались тщетными, чтобы собрание обратило на них внимание, им не мешало бы подумать о принятии участия капиталом в постройке дороги.

Вообще говоря, участие городов и земства в облегчение Обществу к устройству дороги нельзя назвать особенно ревностным. Города уступают свои земли даром, но земство о такой

уступке молчит, и Обществу придётся заводить бесконечную переписку об отчуждении земель и расходовать на покупку их капитал, хотя сравнительно и небольшой, но в настоящую минуту трудно получаемый. Кроме того, ярославские и ростовские капиталисты могли бы сделать заявление о принятии ими участия в постройке дороги приобретением некоторого количества акций, которые придётся выпустить для сбора капитала; теперь же об участии их ходят только разные сомнительные слухи, которые, конечно, не могут быть приняты во внимание. А между тем подобные заявления, гласно выраженные, могли бы дать опору делу, которое должно доставить значительные выгоды такому промышленному краю, как Ярославская губерния, и могли бы устранить последние сомнения, представляющиеся общему собранию акционеров относительно возможности получить для постройки капитал на приличных условиях.