

гора, въ данномъ случаѣ, родила мышь. Не меньшаго сочувствія заслуживаетъ другая мѣра, обновляющая нашу желѣзно-дорожную политику. Мнѣніемъ государственнаго совѣта, Высочайше утвержденнымъ 15-го іюня, признано, что правительству принадлежитъ руководительство дѣйствіями желѣзно-дорожныхъ обществъ по установленію тарифовъ на перевозку пассажировъ и грузовъ, съ цѣлью огражденія отъ ущерба казеннаго интереса, потребностей населенія и нуждъ промышленности и торговли. Вопросъ о правѣ законодательной власти регулировать желѣзно-дорожные тарифы принадлежитъ къ числу тѣхъ, которые возникли еще въ такъ-называемой Барановской коммисіи и были главнымъ предметомъ полемики во время составленія и обсужденія проекта общаго желѣзно-дорожнаго устава. Тогдашнія усилія желѣзно-дорожныхъ обществъ не остались тщетными; постановленія проекта, вооружавшія правительство нѣкоторою властью по отношенію къ желѣзно-дорожнымъ тарифамъ, не вошли въ составъ устава, утвержденного 12-го іюня 1885 года. Только теперь истинѣ удалось, наконецъ, восторжествовать надъ софизмами одностороннихъ защитниковъ желѣзно-дорожнаго полновластія. Центръ тяжести спора заключался въ томъ, что такое желѣзно-дорожные уставы: исключительно частные договоры, подлежащіе измѣненію не иначе какъ съ согласія обѣихъ договорившихся сторонъ (т.-е. правительства и общества), или — по крайней мѣрѣ въ нѣкоторыхъ своихъ отдѣлахъ — сепаратные законы, подлежащіе измѣненію по усмотрѣнію законодателя. Мы высказывались много разъ за послѣднее рѣшеніе вопроса, т.-е. за то, которое принято теперь законодательною властью, и можемъ, поэтому, ограничиться ссылкой на длинный рядъ обзорѣй, посвященныхъ этой темѣ <sup>1)</sup>. „Частные уставы, — говорили мы еще въ 1883 г., именно по поводу тарифнаго вопроса, — не могли облечь желѣзно-дорожныя общества правомъ *utendi et abutendi*, все болѣе и болѣе ограничиваемымъ, въ наше время, даже по отношенію къ частной собственности. Если съ самаго начала не было создано гарантіи противъ злоупотребленій, еще не обнаруженныхъ и не предусмотрѣнныхъ, то это не можетъ служить препятствіемъ къ установленію ея въ настоящее время, согласно съ указаніями опыта. Тарифныя нормы, опредѣленные отдѣльными уставами, обезпечиваютъ общества лишь противъ произвольнаго, при нормальныхъ условіяхъ, пониженія провозной платы, но не освобождаютъ ихъ отъ правительственнаго контроля, направленнаго къ огражденію государственныхъ и частныхъ интересовъ“. Готовымъ органомъ для наблюденія за желѣзно-дорожными тарифами является учрежденный въ 1885 г. совѣтъ

<sup>1)</sup> „Вѣстникъ Европы“ 1883, №№ 5, 8, 9 и 10; 1885, № 9.