

дарствѣ, авторъ замѣчаетъ, что „все дѣло не въ фразахъ и не въ установленіи кабинетныхъ принциповъ, впередъ обреченныхъ на поруганіе, а въ установленіи практическихъ гарантій для личной свободы“, — хотя эти гарантіи едва ли возможны безъ извѣстнаго „кабинетнаго принципа“, усвоеннаго законодательствомъ. По мнѣнію г. Тарасова, нужно предоставить гражданамъ право „преслѣдовать органы полиціи судебнымъ порядкомъ въ томъ случаѣ, когда дѣйствія полиціи неправильны по формѣ и по содержанію“, какъ это принято въ Англіи; между тѣмъ „на континентѣ, при безсильномъ и часто неискреннемъ стремленіи ограничить законами власть полиціи и облагодѣлать ея вторженіе въ сферу личной свободы названіемъ „судебнаго ареста“, отвѣтственность полиціи ставится въ зависимость отъ благоусмотрѣнія начальства (стр. 53 — 56). Но поможетъ ли принципъ полицейской отвѣтственности, если онъ не оставленъ болѣе общими гарантіями, о которыхъ не упоминаетъ авторъ? Государство является для г. Тарасова чѣмъ-то отвлеченнымъ, охраняющимъ интересы общежитія при всякихъ административныхъ порядкахъ. Напримѣръ, отъ перехода желѣзныхъ дорогъ въ руки правительства ожидается „громадная экономія силъ и капиталовъ, которые будутъ употреблены на производство и умножать этимъ сумму народнаго богатства: желѣзно-дорожный доходъ, получаемый государствомъ, пойдетъ на уменьшеніе и на отмену наиболѣе отяготительныхъ налоговъ, вслѣдствіе чего подымется матеріальное благосостояніе плательщиковъ налоговъ. Столь могущественное средство сообщенія, сдѣлавшись государственнымъ достояніемъ, будетъ эксплуатироваться для государственныхъ цѣлей; оно получитъ народный (?) характеръ; оно сдѣлается предметомъ благороднаго соревнованія между государствами; ему придано будетъ значеніе культурнаго института, а не частнаго промысла, подобно тому какъ контора ростовщика превращается въ рукахъ государства въ государственное кредитное учрежденіе. Весь организмъ желѣзно-дорожнаго управленія получитъ стройную форму; весь желѣзно-дорожный служебный персоналъ подчинится единообразнымъ правиламъ дисциплины, опирающимся на право и политику, а не на произволъ частныхъ хозяевъ“ и т. д. (стр. 137). Все это было бы прекрасно, еслибы нарисованная авторомъ картина имѣла какое-либо сходство съ дѣйствительными особенностями казеннаго хозяйства, — еслибы интересы чиновничества совпадали съ интересами народными и еслибы не было ни хищеній, ни злоупотребленій, ни произвола. Самъ же авторъ, разбирая нашу желѣзно-дорожную политику въ прошломъ, находитъ въ ней незавидныя „самобытныя черты“, которыя выражались „въ полной безсистемности, въ незнакомствѣ съ условіями,