

что у нас перевозится по железным или шоссейным дорогам, перевозится там по каналам. Вот уж где люди могли бы драться между собою из-за того, чья баржа пройдет первая! Вот где правительство должно бы непременно вмешаться для внесения в дело порядка!

Однако это не так. Практические голландцы давно уже нашли способ устроиться иначе, образовав ряд гильдий или синдикатов перевозчиков, - ряд свободных союзов, создавшихся под влиянием потребностей судоходства. Суда записываются в известном порядке и идут одно за другим поочередно. Ни одно из них не должно перегонять остальные под угрозой исключения из общества.

Ни одно из них не имеет права останавливаться в гаванях больше чем на известное число часов в день; и если за это время оно не найдет себе груза - все равно оно должно сняться пустым и уступить свое место следующим. Таким образом устраняется слишком большое скопление судов.

Заметим при этом, что состязание между предпринимателями - неизбежное последствие частной собственности - остается в полной силе и что если это состояние устранить, то соглашение делается еще более дружественным, еще более основанным на справедливости.

Само собою разумеется, что всякий собственник парохода имеет право пристать или не пристать к артели судохозяев: это - его дело. Большинство, однако, предпочло присоединиться. И такого рода артели представляют столько выгод, что они распространились теперь и на Рейне, на Везере, на Одере, до самого Берлина. Перевозчики не стали ждать, пока какой-нибудь Бисмарк присоединит Голландию к Германии и назначит своего Ober-Haupt-General-Staats-Kanal-Navigations-Rath'a<sup>1</sup> с соответственным количеством нашивок на мундире. Они предпочли прибегнуть к международному соглашению. Мало того: многие из собственников кораблей, путешествующих между немецкими, скандинавскими и русскими портами, также пристали к этим синдикатам, чтобы урегулировать перевозку товаров по Балтийскому морю и внести некоторую гармонию в движение

кораблей. И все эти артели, свободно возникшие и принимающие лишь добровольно присоединяющихся к ним членов, не имеют ничего общего ни с каким правительством.

Возможно, и даже очень вероятно, что и здесь крупный капитал угнетает мелкий. Возможно также, что у самого синдиката существует стремление обратиться в монополию - особенно при благосклонном покровительстве государства, которое не замедлит вмешаться в это дело. Но не нужно забывать, что в настоящее время члены этих синдикатов не имеют никаких других интересов, кроме чисто личных.

Если же каждый перевозчик будет вынужден, в силу обобществления производства, потребления и обмена, состоять членом целой сотни других союзов, необходимых для удовлетворения его потребностей; если сами суда будут принадлежать целым общинам, городам и союзам, - то дело будет обстоять совершенно иначе. Группа перевозчиков, сильная, пока речь идет о водных сообщениях, почувствует себя слабой на суше и должна будет умерить свои требования, чтобы войти в сношения с железными дорогами, а также с производительными, потребительными и всякими другими группами. Как бы то ни было, даже не заглядывая в будущее, мы

<sup>1</sup> Старший генеральный государственный канало-навигационный советник (нем.). Кропоткин иронически обыгрывает сложный характер традиционной немецкой титулатуры.