

соглашению сто акционерных компаний! Это - сказка, утопия! Установить единство действия можно только при помощи центрального управления, с директором, умеющим заставить себе повиноваться!»

И вот, всего интереснее в этом деле именно то, что для европейских железных дорог не существует ничего подобного центральному управлению: ни министра европейских железных дорог, ни диктатора, ни европейского парламента, ни даже управляющего комитета! Все делается путем договора.

Когда какой-нибудь государственный говорит нам, что «никогда нельзя будет обойтись без центрального правительства, хотя бы для управления движением товаров», мы можем, поэтому, спросить его:

«А как же обходятся без него европейские железные дороги? Каким образом им удастся перевозить по всей Европе миллионы путешественников и целые горы товаров? Если железнодорожные компании могли столкнуться между собою, то почему же не смогут столкнуться таким же образом и рабочие, когда они завладеют железнодорожными линиями? И если петербургско-варшавская и парижско-бельфорская компании могут действовать с необходимым единством без всякого начальства над ними, то почему же такое начальство непременно должно существовать в обществе, состоящем из групп свободных работников? Неужели, по-вашему, мошенникам легче вступить в соглашение, чем честным людям?»

II

Когда мы стараемся показать на примерах, что даже и теперь, несмотря на несправедливость, лежащую в основе современного общественного устройства, люди отлично могут - если только их интересы не прямо противоположны - прийти к соглашению без всякого вмешательства власти, то мы заранее знаем, какие нам выставят возражения.

Все эти примеры, конечно, имеют один общий недостаток, потому что теперь нельзя указать ни одной организации, которая не основывалась бы на эксплуатации слабого сильным, бедного богатым. Вот почему государственники не преминут возразить нам, со свойственной им логичностью: «Вы видите, что для того, чтобы положить конец этой эксплуатации, необходимо государственное вмешательство!»

Но они забывают уроки истории; они не говорят о том, насколько само государство содействовало ухудшению положения, создавая пролетариат и отдавая этот пролетариат во власть эксплуататоров.

Они забывают также решить вопрос о том, возможно ли прекратить эксплуатацию, пока не исчезнут ее основные причины: частное владение капиталом и бедность, на две трети созданная государством?

Мы легко можем предвидеть поэтому, что по поводу согласия между железнодорожными компаниями нам скажут: «Разве вы не видите, как эти компании грабят пассажиров, как они угнетают своих служащих? Должно же государство вмешаться и взять под свою защиту публику!»

Но мы уже много раз повторяли, что все эти злоупотребления будут существовать до тех пор, пока существуют капиталисты. Между тем это якобы благотворное государство само дало в руки компаниям ту страшную силу, которой они теперь пользуются. Не оно ли давало им концессии и гарантии? Не оно ли посылало войска против начинавших стачку железнодорожных рабочих? А вначале (в России это бывает еще и до сих пор) разве оно не доводило железнодорожную монополию до того, что