

что она получает, с другой стороны, выгоды от земель, которые она при помощи взяток получила от государства. Недавно изданные сведения относительно перевозки американской пшеницы показывают воочию, насколько велико в этой эксплуатации слабого сильным участие государства.

Государство и здесь увеличило в десять, во сто раз силу крупного капитала. И когда мы видим, что синдикатам железнодорожных компаний (опять-таки представляющим собою результат свободного соглашения) удается иногда защитить мелкие компании от крупных, то мы можем только удивляться, какой внутренней силой должно обладать само по себе это свободное соглашение, чтобы достигнуть таких результатов, несмотря на всемогущество крупного капитала, которому при этом помогает государство. В самом деле, мелким компаниям постоянно удается существовать, несмотря на пристрастное отношение со стороны государства к крупным компаниям. Во Франции мы находим, благодаря ее централизации, всего пять или шесть крупных компаний, но в Великобритании существует более 110 компаний, которые, несомненно, гораздо быстрее перевозят товары и пассажиров, чем французские и немецкие железные дороги.

Кроме того, вопрос вовсе не в том. Крупный капитал всегда может - с помощью государства - подавить мелкий, если только ему это выгодно; но нас интересует в этом самый факт соглашения между сотнями компаний, ж владеющих европейскими железными дорогами, - соглашения, которое установилось непосредственно, помимо всякого вмешательства центрального правительства, без законов, изданных для различных обществ. Оно создано посредством съездов, на которые собирались представители компаний, где они обсуждали между собою дело и откуда возвращались к своим доверителям не с законами, а с проектами соглашений. Это совершенно новый принцип, противоположный принципу правительственному - и монархическому, и республиканскому, и самодержавному, и представительному. Это - нововведение, которое пока еще робко проникает в европейские нравы, но уже имеет за собою великое будущее.

III

Сколько раз нам случалось встречаться в произведениях социалистов-государственников с такого рода восклицаниями: «А кто же возьмет в будущем обществе регулирование движения товаров по каналам? Что если кому-нибудь из ваших анархистов придет в голову поставить свою баржу поперек канала и преградить дорогу целой тысяче пароходов? Кто же его образумит?»

Нужно сознаться, что это - предположение довольно фантастическое. Но нам могут сказать еще вот что! «А что если какая-нибудь община или группа захочет, чтобы ее баржа шла впереди всех остальных? Эти люди займут в таком случае весь канал, причем они, может быть, везут камни, в то время как какой-нибудь хлебный груз, предназначенный для другой общины, не сможет двигаться? Кто же как не правительство внесет порядок в движение судов?»

Действительная жизнь показала, однако, опять-таки, что и здесь, как и в других случаях, вполне возможно обойтись без правительства. Свободное соглашение, свободная организация отлично заменяют дорогостоящий и вредный государственный механизм и выполняют ту же задачу лучше его.

Известно, какое большое значение имеют каналы для Голландии: они заменяют для нее дороги. Известно также, какое количество товаров перевозится по ним: все то,