

запрещало говорить в печати о несчастных случаях на железных дорогах, чтобы не понижать цену на гарантированные им акции? Разве не оно содействовало той монополии, которая сделала разных Вандербильтов, Поляковых и директоров Парижской-Лионской-Средиземной дороги и дороги Сен-Готардской «королями нашего времени»?

Поэтому, когда мы приводим в пример соглашение, молчаливо установившееся между железнодорожными компаниями, мы вовсе не считаем его экономическим идеалом или хотя бы даже идеалом промышленным. Мы этим хотим только показать, что если капиталисты, не имеющие никакой другой цели, кроме увеличения своих личных доходов на чужой счет, могут эксплуатировать железные дороги, не создавая для этого никакого международного начальства, то почему же общества, состоящие из рабочих, не смогут сделать того же самого, и даже устроиться лучше, не прибегая к назначению министра европейских железных дорог?

Существует еще одно возражение, по-видимому, более серьезное. Нам могут сказать, что соглашение, о котором мы говорим, нельзя назвать вполне свободным, потому что крупные компании всегда навязывают свою волю мелким. Можно, например, указать на одну из богатых компаний, которая заставляет пассажиров, направляющихся из Парижа в Базель, ехать через Кельн вместо Лейпцига или отправляет товары так, что им приходится делать круг в сто или двести верст (при больших расстояниях) ради выгоды могущественных акционеров; или же, наконец, прямо разоряет другие, второстепенные линии. В Соединенных Штатах как пассажирам, так и товарам приходилось иногда следовать самым невероятным маршрутом ради того, чтобы доллары попадали в карманы какого-нибудь Вандербильта.

Но ответ на это возражение - тот же самый. До тех пор, пока существует капитал, крупный капитал всегда будет подавлять мелкий. Однако следует помнить, что это угнетение происходит не только благодаря капиталу: в действительности крупные компании могут угнетать мелкие главным образом вследствие поддержки со стороны государства, создающего монополии в их пользу. Половина, если не две трети власти крупного капитала состоит в настоящее время в его власти над правительствами, не только у нас в России, но и в Соединенных Штатах и Канаде.

Маркс очень хорошо показал, как английское законодательство сделало все возможное для того, чтобы разорить мелкое производство, довести до нищеты крестьянина и предоставить в распоряжение крупных промышленников целые армии бедняков, вынужденных работать за какую угодно плату. Совершенно то же можно сказать и о законодательстве, касающемся железных дорог.

Стратегические линии, линий, получающие субсидии, линии, имеющие монополию перевозки международной корреспонденции, - все было пущено в интересах крупных финансистов. Когда Ротшильд - которому должны все европейские государства - вкладывает свои капиталы в ту или другую железную дорогу, то его верноподанные - министры, короли и президенты республик - немедленно делают все, чтобы доставить этой линии возможно большие барыши. Без этой прислуги Ротшильд потерял бы девять десятых своей силы.

В Соединенных Штатах (в этой демократической стране, которую социалисты-государственники иногда выставляют нам как идеал) во всем, что касается железных дорог, царствует самое наглое мошенничество. Беспреданно приходится читать, что та или другая компания убивает своих конкурентов очень низкими тарифами, потому