

явления должны быть очень ограничены. Соглашение между людьми не всегда бывает совершенно свободно и часто имеет в виду мелочную или даже вредную цель. Но мы ищем не примеров для слепого подражания, которых современное общество и не могло бы нам дать: мы хотим показать, что несмотря на гнетущий нас индивидуализм, в нашей жизни все-таки находится обширное поле для свободного соглашения и что обойтись без правительства гораздо легче, чем кажется. Если люди, которых основное начало жизни выражается словами: «каждый - для себя», могут вступать в соглашения и вести крупные дела, не назначая над собою капрала, то не легче ли согласиться людям, имеющим общую, общественную цель?

Мы уже раз указывали на пример железных дорог, но остановимся несколько на нем. Как известно, Европа покрыта сетью железных дорог около 300000 верст длиною, и по этой сети можно путешествовать теперь с севера на юг и от Кале до Константинополя без всякой остановки, часто даже не пересаживаясь из вагона в вагон (если ехать со скорым поездом). Мало того: посылка, сданная на каком бы то, ни было вокзале, дойдет до человека, которому она предназначается, где бы он ни был, в Турции или в Азии; отправителю достаточно написать место назначения на клочке бумаги.

Этих результатов можно было достигнуть двояким путем. Какой-нибудь Наполеон, Бисмарк или другой воитель мог завоевать всю Европу, и, сидя где-нибудь в Париже или Берлине, он мог бы начертить на карте линии железных дорог и распорядиться порядком движения поездов. Коронованный идиот, Николай I, мечтал поступить именно так. Когда ему представили различные проекты железной дороги между Москвою и Петербургом, он взял линейку, провел по карте России прямую линию между обеими столицами и сказал: «Вот вам линия железной дороги». Дорогу так и построили - по прямой линии, засыпая овраги и воздвигая мосты, которые через несколько лет пришлось бросить, потратив таким образом неистовые деньги на каждую версту пути.

Это один из возможных способов; но на деле железные дороги почти везде создались совершенно иначе. Они строились по частям; затем эти части связывались между собою, и наконец многочисленные компании, которым принадлежали эти части, сговаривались относительно того, как согласовать часы прихода и отхода поездов так, чтобы можно было перевозить товары по всевозможным направлениям, не выгружая их каждый раз, когда приходится переезжать с одной сети дорог на другую.

И все это было устроено путем свободного соглашения, - путем обмена писем и предложений, путем съездов, на которые представители являлись не для того, чтобы написать закон, обязательный для всех, а для того, чтобы, обсудивши разные вопросы, вернуться затем каждый к своей компании с проектом соглашения, которое можно было принять или отвергнуть.

Конечно, были и затруднения; встречались упорные люди, которых трудно было убедить. Но общий интерес в конце концов примирил всех, причем для покорения упорствующих не оказалось никакой надобности призывать на помощь начальство и солдат.

Эта гигантская железнодорожная сеть и происходящее по ней огромное движение товаров представляют собою, несомненно, самую характерную черту нашего века, и все это - дело свободного соглашения. Если бы кто-нибудь предсказал пятьдесят лет тому назад, что объединение совершится этим путем, наши деды приняли бы его за помешанного. - «Никогда,- воскликнули бы они, - вам не удастся привести к