

# Свободное соглашение

I

Унаследованные нами предрассудки и все наше совершенно ложно поставленное воспитание и образование так приучили нас видеть повсюду правительство, закон и суд, что в конце концов мы начинаем думать, что если бы не постоянная бдительность полиции и властей, то люди перегрызлись бы, как дикие звери, и что если бы государственная власть вдруг рухнула, то на земле водворился бы полный хаос. Так нас учили; а мы, как добрые школяры, так и твердим вослед за «большими». А между тем мы проходим, совершенно не замечая того, мимо тысяч различных учреждений, созданных людьми без всякого вмешательства закона, — учреждений, которые достигают гораздо более значительных результатов, чем все то, что происходит под правительственной опекой.

Откройте любую ежедневную газету. Ее страницы посвящены почти исключительно действиям правительства и политическим соображениям. Прочти ее какой-нибудь китаец, — и он подумает, что в Европе ничего не делается без приказания свыше. Но попробуйте найти в такой газете что-нибудь, касающееся тех учреждений, которые возникают, растут и развиваются помимо правительственных предписаний, — и вы не найдете ничего или почти ничего. Если в ней и есть отдел «Разных происшествий», то только потому, что они имеют касательство к полиции. О какой-нибудь семейной драме или о каком-нибудь акте протеста упоминается только в том случае, если в дело вмешалась полиция.

Триста пятьдесят миллионов европейцев живут изо дня в день, любя или ненавидя друг друга, работают или прокучивают свои «доходы», страдают или наслаждаются жизнью, но их жизнь (если не считать литературы, театра и спорта) остается совершенно неизвестной для газет, покуда в нее так или иначе не вмешается правительство.

То же самое можно сказать и об истории. Мы знаем до мельчайших подробностей жизнь какого-нибудь короля или парламента; история сохранила для нас все хорошие или дурные речи, произносившиеся в разных говорильнях и — как заметил мне один старый парламентарный английский политик, — никогда еще не повлиявшие при голосовании ни на один «голос». Визит, сделанный одним королем другому, хорошее или дурное расположение духа того или иного министра, его остроты и его «интрижки» — все это тщательно сохраняется историею для потомства. Но попробуйте восстановить повседневную жизнь средневекового города или познакомиться с механизмом того громадного обмена товаров, который происходил между ганзейскими городами, или узнать, как город Руан строил свой собор, не имея на то казенных миллионов, — и вы увидите, как это трудно. Истории известно, в какие дни у такого-то великого короля был насморк, но созидательною деятельностью народа, вне ратуши и парламента, она не любит заниматься. Если даже

какой-нибудь ученый посвящает свою жизнь этим вопросам, то его труды остаются неизвестными, между тем как истории политические, которые неверны уже потому, что говорят только об одной стороне жизни обществ, «плодятся год от году», читаются и преподаются в школах.

И, устремив все свое внимание на парламенты, министров и королей, мы даже не замечаем той громадной работы, которая совершается ежедневно повсюду свободными группами людей, — работы, которая именно и составляет заслугу нашего века.

Вот почему мы постараемся отметить хоть некоторые из наиболее ярких проявлений этой созидательной работы и показать, что без всяких правительств люди отлично умеют — если только их интересы не совершенно противоположны — приходиться к соглашению для совместного действия, даже в очень сложных вопросах.

Конечно, в современном обществе, основанном на частной собственности, т. е. на грабеже и на узком, следовательно, бессмысленном индивидуализме, этого рода 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 предназначена, 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 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 государственник 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?»

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 благодетельное 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 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 монополию 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 верноподданные — 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 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, 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.



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, 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[27]\* 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 видим здесь еще один пример добровольно возникшего объединения, обходящегося без правителя. Возьмем еще несколько примеров.

Раз мы уже говорим о судах, то укажем и на одну из самых лучших организаций, создавшихся в наш век, — одну из тех, которыми по справедливости мы можем гордиться, а именно на английское общество для спасения на водах (Lifeboat Association).

Как известно, больше тысячи судов ежегодно оказываются разбитыми бурей у английских берегов. В открытом море хорошее судно мало боится бури; главные же опасности ждут его, когда оно подходит к берегам: быстрые течения, которые лишают возможности управлять судном, туманы, подводные камни, мели.

Даже в те времена, когда прибрежные жители нарочно зажигали огни с целью завлечь корабли на подводные камни, а затем завладеть их грузом, — даже тогда они делали все возможное, чтобы спасти людей. Заметивши гибнущий корабль, они пускались в море на своих лодках на помощь потерпевшим крушение, часто сами погибая в волнах. У каждой прибрежной деревушки есть свои предания о героических усилиях мужчин и женщин, рискующих жизнью для спасения погибающих.

Конечно, государство и ученые также сделали кое-что для уменьшения числа кораблекрушений. Маяки, сигналы, карты, метеорологические предсказания — все это, несомненно, уменьшило число крушений. Но все-таки и теперь каждый год приходится спасать около тысячи кораблей, следовательно, несколько тысяч человеческих жизней.

И вот несколько человек, добровольцев, взялись за дело. Будучи сами хорошими моряками, они изобрели такие лодки для спасения погибающих, которые могут бороться с бурей, не опрокидываясь и не будучи залиты волнами; а затем они начали вести агитацию, чтобы заинтересовать в своем предприятии публику: найти нужные деньги, построить спасательные лодки и распределить их по тем береговым пунктам, где они всего нужнее.

Эти люди были люди дела, а потому не были якобинцами и, следовательно, не обратились к правительству. Они поняли, что для успеха предприятия им нужно содействие местных моряков, рыбаков; нужно их знание местности, а в особенности — их самоотвержение. А для того, чтобы нашлись люди, готовые по первому сигналу пуститься среди ночи в бушующее море, не останавливаясь ни перед темнотой, ни перед волнами, готовые бороться в течение пяти, шести, десяти часов, прежде чем им удастся подойти к тонущему кораблю, — люди, готовые рисковать своею жизнью для спасения жизни других, — для этого нужно чувство человеческого братства, нужно самопожертвование, которые не покупаются ни чинами, ни «приказами по армии».

Все это дело создано, таким образом, добровольцами, исключительно путем свободного соглашения и личного почину. В прибрежных местностях возникла сотня местных групп, причем начинатели дела обнаружили настолько здравого смысла, что не вообразили себя непогрешимыми, а стали искать совета у местных рыбаков. Какой-нибудь богатчик посылал, например, в одну из прибрежных деревень 10000 рублей для постройки спасательной

лодки. Его пожертвование принимали, но выбор места, где поставить лодку, и какого типа лодку построить в данном месте, предоставлялся местным рыбакам и морякам.

Планы новых судов не были составлены в адмиралтействе. — «Ввиду того, — читаем мы в докладе Общества, — что необходимо, чтобы люди, пускающиеся в море, вполне доверяли своей лодке, Комитет особенно стремится к тому, чтобы в каждом пункте строили лодку того типа и той оснастки, которые будут выбраны или выработаны самой местной группой». Потому-то в это дело каждый год вносятся какие-нибудь новые усовершенствования.

И все это делается добровольцами, организующимися в местные комитеты и группы; все происходит на началах взаимной поддержки и взаимного соглашения! Настоящие анархисты! И делается все это громадное дело, не взимая никаких налогов, что не помешало, между прочим, Спасательной Ассоциации получить в прошлом году 430 040 рублей добровольных взносов.

Что касается достигнутых результатов, то вот они.

Ассоциация имела в 1891 году 293 судна; она спасла в этот год 601 человека и 33 корабля, а в общем со времени основания ею были спасены 32671 человеческая жизнь.

В 1886 году, когда три судна Ассоциации погибли в волнах со всеми находящимися на них людьми, в нее записались сотни новых добровольцев, образовавших местные группы, и результатом этой агитации была постройка более двадцати новых лодок и основание двадцати новых спасательных станций.

Заметим мимоходом, что та же Ассоциация посылает ежегодно рыбакам и морякам прекрасные барометры по низким ценам, чтобы местные жители могли предвидеть погоду. Она распространяет метеорологические знания и сообщает заинтересованным лицам о приближении бурь, предсказываемых учеными.

И опять-таки, повторяем, в организации этих сотен мелких комитетов и местных групп нет абсолютно никакой иерархии, никакого начальства; они состоят исключительно из добровольцев, берущих на себя обязательство выходить в море по данному сигналу, который почти всегда дается на берегу с общего согласия самих гребцов и часто — собравшегося на берег населения, и из людей, интересующихся этим делом. Центральный комитет, представляющий собою центр для переписки, совершенно в это не вмешивается.

Едва ли нужно прибавлять, что когда в рыбацкой деревне, где держат спасательную лодку, происходит голосование — например, по вопросу о школах или о местных налогах, — то местные лодочные комитеты не принимают участия в нем как таковые, — скромность, которой не отличаются, к несчастью, члены городских дум. Но зато, с другой стороны, люди, входящие в эти комитеты, не допускают также, чтобы ими распоряжались в их деле спасения погибающих те, кто сам в жизни никогда не боролся с бурей. По первому сигналу об опасности они являются, сговариваются друг с другом, куда и как держать курс, и отправляются в путь. У них нет ни мундиров, ни петличек; но есть зато полная готовность рисковать жизнью для общего дела.

Возьмем другое подобное же общество — Красный Крест. Оставим в стороне его название и посмотрим, что оно собою представляет.

Представьте себе, что было бы, если бы лет пятьдесят тому назад кто-нибудь сказал следующее: «Государство очень хорошо знает, как убивать людей. Убить двадцать тысяч в один день и ранить пятьдесят тысяч — ему нипочем. Но оно совершенно неспособно оказать помощь своим собственным жертвам. Поэтому — раз уж существуют войны — в это дело должен вмешаться частный почин. Нужно, чтобы добровольцы взялись за дело и создали для этой гуманной цели международное общество».

Сколько насмешек посыпалось бы на голову того, кто осмелился бы полвека тому назад сказать нечто подобное! Его прежде всего назвали бы утопистом, а затем если бы его удостоили ответом, то наверное сказали бы: «Глупый вы человек! Именно там, где помощь будет всего нужнее, добровольцев-то не окажется! Ваши свободные госпитали сосредоточатся все в безопасных местах, а на перевязочных пунктах, на поле битвы, никого не будет. Кроме того, подумайте о соперничестве между различными национальностями! Дело кончится тем, что несчастные солдаты будут умирать без всякой помощи». И у каждого нашлось бы свое разочаровывающее возражение. Кто из нас не слышал подобного рода речей!

И вот мы теперь знаем, что из этого вышло. Везде, в каждой стране, в тысячах местностей организовались общества Красного Креста, и, когда вспыхнула война 1870-71 г., его добровольцы могли приняться за работу. Явились во множестве люди, мужчины и женщины, которые предложили свои услуги; госпитали и перевязочные пункты организовались сотнями; целые поезда перевозили все нужное для госпиталей: жизненные припасы, белье, лекарства для раненых. Английские комитеты посылали даже целые транспорты припасов, одежды, лопат, семян для обсеменения полей, рабочий скот, даже паровые плуги с работавшими при них людьми, чтобы помочь обрабатывать землю в местностях, разоренных войною. Загляните только в сочинение Густава Моннье «Красный Крест» — и вы будете поражены размерами того, что было сделано.

Что же касается до пророков, всегда готовых отрицать в других людях всякий здравый смысл и всякий ум и считающих только самих себя способными управлять миром по своему произволу, то ни одно из их пророчеств не сбылось.

Самоотвержение добровольцев Красного Креста оказалось выше всяких похвал. Они стремились занять именно самые опасные пункты, и в то время как французские врачи, находившиеся на службе у государства, убегали при приближении пруссаков со всем своим штатом, — добровольцы Красного Креста продолжали свое дело под пулями, вынося все грубости как бисмарковских, так и наполеоновских офицеров и ухаживая одинаково за ранеными, к какой бы национальности они ни принадлежали. Голландцы и итальянцы, шведы и бельгийцы, даже японцы и китайцы отлично уживались между собою. Они размещали свои госпитали и амбулатории, смотря по надобности данной минуты, и если в чем соперничали, то в гигиеничности своих больниц. Сколько французов до сих пор еще вспоминают с чувством глубокой благодарности о той заботливости, с которою ухаживала за ними в амбулаториях Красного Креста какая-нибудь сестра милосердия, голландка или

немка!

Но для сторонников распространения государственной власти все это не имеет никакого значения! Их идеал — это полковой военный врач, состоящий на службе у государства. И пусть пропадает весь Красный Крест со всеми его гигиеничными госпиталями, раз только его доктора — добровольцы, а не чиновники!

Вот, следовательно, перед нами организация, недавно только возникшая \* (писано в 1891-м году) и уже насчитывающая своих членов сотнями тысяч, — организация, которая имеет свои амбулатории, свои больницы, свои поезда, вырабатывает новые приемы для лечения ран и которая зародилась благодаря инициативе нескольких человеческих личностей.

Нам возразят, может быть, что и государства во всяком случае тоже приняли в этом деле некоторое участие. Это правда. К сожалению, государство уже наложило свою руку на Красный Крест, чтобы завладеть им, сделать из него чиновничий департамент. Центральные комитеты Красного Креста состоят уже под председательством тех, кого лакеи зовут [принцами крови], а местные комитеты теперь уже пользуются покровительством различных губернаторов и генеральш. Но разве от этого покровительства зависел успех организации во время франко-прусской войны? Он зависел от тысячи местных комитетов в каждой стране, от деятельности отдельных личностей, от самоотвержения десятков тысяч мужчин и женщин. И это самоотвержение было бы еще сильнее, если бы государства вовсе не вмешивались в дело. С тех пор государства только портили дело.

Во всяком случае, не от распоряжений какого-нибудь центрального международного комитета зависело то, что в 1871 году англичане и японцы, шведы и китайцы поспешили на помощь к раненым.

Не распоряжения какого-нибудь интернационального министерства заставляли выстраивать госпиталь на занятой войсками территории и устраивать перевязочные пункты на полях сражения.

Все это сделалось благодаря почину добровольцев из каждой страны, которые, явившись на место войны, вовсе не сцепились между собою, как предсказывали якобинцы, а принялись за работу без различия национальностей.

Мы можем, конечно, сожалеть о том, что столько усилий употреблено на такое дело, и спросить, как спрашивает ребенок в стихотворении Виктора Гюго: «Зачем же их ранят, если потом их лечат?»

Стремясь уничтожить силу капитала и власть буржуазии, мы тем самым работаем для прекращения этих убийств, и нам, конечно, было бы гораздо приятнее, если бы добровольцы Красного Креста употребили свои силы вместе с нами на то, чтобы уничтожить войны вообще.

Но мы должны тем более указать на эту огромную организацию как на одно из доказательств плодотворных результатов, достигаемых свободным соглашением и свободною взаимопомощью, — даже теперь!

Если бы мы захотели искать примеров даже в искусстве истребления людей, то и тут мы нашли бы их.

Достаточно будет указать на те многочисленные общества, которым немецкая армия обязана главным образом своей силой — силой, которая вовсе не зависит, как обыкновенно думают, от одной дисциплины. Общества, имеющие целью распространение военных знаний, чрезвычайно распространены в Германии, и на один из последних конгрессов немецкого военного союза (Kriegsbund) явились делегаты от 2452 обществ, насчитывавших в общем 151712 членов и связанных между собою в одну федерацию.

Технические знания немецкой армии вырабатываются вовсе не в казармах, а в бесчисленных обществах стрелков, обществах для военных и стратегических игр, для топографических занятий и т. д. Это целая огромная сеть всевозможных обществ, охватывающих военных и штатских, географов и гимнастов, охотников и техников, — обществ, самостоятельно возникающих, организующихся, соединяющихся в федерации, обсуждающих интересующие их вопросы, устраивающих экскурсии, съемки и исследование. Именно этим добровольным, свободным обществам обязана немецкая армия своею умственной силою.

Эти общества преследуют очень скверную цель — поддержание и усиление своей военной империи.

Но в настоящую минуту нам нужно лишь отметить то, что само государство, для которого организация военного дела составляет самую высшую цель, поняло, что это дело разовьется лучше, если оно будет предоставлено свободному соглашению групп и вольному почину отдельных людей.

В настоящее время к свободному соглашению обращаются даже в деле войны: укажем, в подтверждение этого, на триста тысяч английских волонтеров, на английскую национальную артиллерийскую ассоциацию и на образующееся теперь общество для защиты английских берегов, — общество, которое, если оно создастся, окажется наверное гораздо более деятельным, чем морское министерство с его постоянно взлетающими на воздух броненосцами и гнущимися, как свинец, штыками.

Повсюду государство отказывается от своей привилегии и уступает свои «священные» функции частным лицам. Повсюду в его область вторгается свободная организация. Между тем указанные нами факты представляют собою лишь ничтожную долю того, что готовит нам свободное соглашение в будущем, когда государство перестанет существовать.

Все, что сказано здесь об английском обществе спасения на водах и о Красном Кресте, вполне подтвердилось с тех пор, и оба союза продолжали все более и более развиваться. А тем временем зарождались и развивались сотни других, таких же добровольческих союзов. Достаточно назвать, например, бесчисленные, громадные союзы кооператоров с их миллионами членов, клубы велосипедистов и, наконец, всевозможные союзы, создавшиеся во всех странах во время последней ужасной войны[28]\* для облегчения страдания населения, и особенно страдания жен и детей, сражавшихся в войсках, для усиления земледельческого производства-и так далее, без конца.

---

Версия #1

■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ создал 21 апреля 2025 20:07:02

■■■■■■■■■■ ■■■■■■■■■■ обновил 21 апреля 2025 20:07:35