

# ГЛАВА XI. Приложение закона взаимности к условиям перевозки. – Отношения между отправляющими товар, коммиссионерами, подводчиками и приемщиками по экон-му праву. – Ж/д и общественные занятия

Если бы ежедневные факты нашей жизни не убеждали нас, никто не захотел бы верить, как медленно вырабатывается человеческая нравственность, как трудно ей дойти до того, чтобы отличать справедливое от несправедливого. Осуждение и последовавшие за ним запрещение и законное преследование разбоя и воровства начались не более трех тысяч лет тому назад. Но под словами воровство, разбой, мошенничество понимали до настоящей минуты только самые насильственные и грубые факты похищения чужого достояния; в этом легко убедиться, просматривая перечень нарушений собственности, указанных и определенных в своде уголовных законов. Премудрость древних еще с самого начала предлагала нам свое правило, проникнутое духом взаимности: «делай другим то, чего себе

желаешь; не делай другим того, чего не желаешь себе». Это высокое предписание права мы всегда считали простым советом милосердия, выражением чисто произвольной благотворительности, которая нисколько необязательна для совести; мы жили под опекою палача и полиции, и в самых важных вопросах социальной экономии остались все такими же дикарями, как и первобытные люди, которые, утомившись убийством, грабежом и насилием, условились взаимно уважать чужое достояние, чужих жен и жизнь, и таким образом основали первые общества.

Когда мы толкуем о взаимности, об учреждениях, основанных на этом учении, можно подумать, что мы проповедуем что-то новое. Простолюдин и буржуа, предприниматель и наемщик, финансист и торговец, собственник и фермер, чиновник и священник, экономист и юрист, государственный человек и простой гражданин – все едва понимают нас; наши рассуждения им недоступны, и наши непонятные слова пропадают для них даром. Взаимное страхование – идея старая; ее охотно допускают, но лишь в теории, а не как выражение справедливости; лишь как вид свободной сделки, а не как обязательное право, в силу которого признавались бы виновными и тот, который спекулирует на несолидарность рисков и для своего обогащения пользуется общественным бедствием, и правительство, допускающее такие поступки, и общество, одобряющее их. Если в наше время общественное мнение относится таким образом к самой элементарной форме взаимности, к взаимному страхованию, то чего же нам ждать от него в вопросах, касающихся определения ценностей, добросовестности в торговых сделках, обмена услуг и продуктов, найма квартир и т. д.? Кого вы убедите, что скрытность в деле спроса и предложения есть неделикатность, даже более – настоящее нарушение справедливости, покушение на собственность? Как убедить работника, что, по совести, ему также непозволительно ценить свой труд выше его стоимости, как непозволительно хозяину сбивать цену? «На здоровую кошку здоровая крыса; защищайтесь, и я буду защищаться; всякий за себя, Бог за всех; на войне по-военному» – ответят вам и наговорят еще целую сотню подобных правил, оставшихся нам на память от эпохи варварства, когда грабеж и воровство считались справедливой наградой воина.

Разве собственник не хозяин у себя в доме? Разве он не получил этот дом в наследство от отца, не купил его на свои деньги, не построил его своими руками? Разве он не в праве разрушить его или надстроить над ним один или несколько этажей, жить в нем с своим семейством или превратить его в сарай, в магазин, в хлев, заменить его садом или местом для игры в кегли? Что ж вы тут толкуете о взаимности? к чему это хитрое поползновение сбавлять и определять законом квартирные цены, под предлогом лихоимства, дешевизны капиталов, права общества на излишек стоимости земель сверх покупной цены, и т. д.? Настоящая собственность ведет за собою право приращения, право накопления капиталов, следовательно, исключительное право на увеличенную ценность, которая есть благословение, ниспосылаемое собственнику самим небом. Уважайте же собственность; во всем этом действует только закон спроса и предложения во всей своей энергичной и первобытной простоте; собственник связан только своим словом.

Вот что говорят люди, не дающие себе даже труда заметить, что в силу такой привилегии, закон предложения и спроса является несравненно более мягким для домовладельцев, чем для купцов, фабрикантов и рабочих. У рабочего выторговывают его задельную плату, у

купца – его товар, у фабриканта – его услугу; всякий ставит им почти в преступление недобросовестное повышение цен; а между тем, кто обратится с подобным упреком к домовладельцу? Он как бы воплощен в своей недвижимости. Если его условия слишком тягостны, проходите мимо, без замечаний. А какой ему почет от государства! Как его берегут! Полиция отнимает у торговцев и выбрасывает сырые плоды, молоко, сболтанное с водою, напитки сомнительного изготовления, испорченную говядину, у неё есть законы против ростовщиков и спекуляторов; она в случае нужды умеет ограничить некоторые монополии. Прошло лет 40 с тех пор, как принцип общественной пользы ограничил до некоторой степени злоупотребления собственности. Но как осторожно обращаются с этою могущественною кастой, которая по прежнему считается благородною! Как заботятся о её вознаграждении! Сколько собственников обогатились через лишение собственности, благодаря тому, что государство возжелало их наследства, подобно сюзерену, достаивающему своим взглядом дочь своего вассала!

Мы увидим, что эти предубеждения, принадлежащие эпохе, пресыщенной эгоизмом, пропитанной неправдою, еще более развиты в той отрасли промышленности, которая, несмотря на свою важность и древность, никогда еще не была проникнута чистым лучом права.

Какую связь солидарности, какую взаимность можно установить между публикою и предпринимателем перевозки? Перечитайте статьи 96–108 торгового устава, и вы увидите, что законодатель, нимало не думая отыскивать здесь нить справедливости, старался только о том, чтобы обеспечить предпринимателя, строго определив ответственность подводчика. Это точно два разные враждебные друг другу мира, которые, несмотря на свои временные отношения, постоянно остаются чужды друг друга: когда кладь сдана прикащику, он на время становится будто её собственником: все, что относится к доставке, – способ доставки, её условия, её продолжительность, все что может случиться с кладью в дороге, – все это исключительно его дело. Контракт между подводчиком и предпринимателем можно выразить двумя словами: полная ответственность падает на первого; фрахтовые деньги выплачиваются вторым. Из этого следует, что во всем, что относится к обращению продуктов, торговля, промышленность и земледелие вообще преданы на произвол комиссионеров перевозки; отдых и облегчение наступают только во время вражды, возникающей между предпринимателем и комиссионером, но за вражду эту почти всегда платит публика.

Не подлежит никакому сомнению, что в годину несчастий, когда государства воюют между собою, когда промышленность слаба, путешествия опасны, дела затруднительны, контракты взаимной гарантии между публикою и предприятием перевозки становятся почти невыполнимы, комиссионер и подводчик, равно как и отправляющий и поручитель всегда предпочтут сохранить свою свободу. Но отчего предприниматели перевозки никогда не умели согласиться с торговцами в такой стране, как Франция, где дела уже так давно достигли широкого развития и где обращение так безопасно? В продолжении десяти лет я имел дело с внутренним судоходством, и оно заглохло на моих глазах, потому что не могло организоваться. У нас только тогда поняли, что в деле перевозки возможен справедливый договор, выгодный для всех интересов, когда правительство отдало железные дороги в руки монополии, присущей такого рода предприятием, в руки союза компаний. А между тем,

что может быть проще идеи такого договора.

Для этого нужно, чтобы предприниматели перевозки объявили бы промышленникам, торговцам, земледельцам тех местностей, с которыми они имеют дело: обеспечьте нам ваши заказы, а мы с своей стороны обещаем вам:

Все доставки от пунктов А, В, С, D к пунктам X, Y, Z.

Мы обещаем вам доставку, когда хотите, медленнее или скорее, или в определенный срок; мы обещаем вам периодически отправлять транспорты каждые два, три, четыре, пять дней; наконец, мы ручаемся вам, что будут установлены определенные цены, сообразно клади. Наш договор будет взаимный, на год или на несколько лет и будет изменяться каждый раз, когда плата за комиссию понизится, вследствие какого-нибудь нововведения или серьезной конкуренции. В таком случае вы должны будете уведомить нас заранее, чтобы дать нам возможность принять свои меры и сохранить за собой вашу практику.

Странное дело: при инициативе нескольких личностей, в транспортной торговле принцип взаимности может установиться прочнее и в более обширных размерах, чем во всех других предприятиях. Если бы преобразовался порядок обращения, то этим самым была бы перестроена вся система. Но таков рок, управляющий человеческими делами: компании судоходства никогда не понимали этого простого условия; они никогда не предлагали его, и, кажется, публика с своей стороны, едва ли согласилась бы принять его. Публика похожа на компании: она любит риск, ажиотаж. Если бы компании перевозок водой и главные комиссионеры принялись действовать таким образом с 1840 года, то тарифы их были бы приняты за максимум, приобрели бы законную силу, и в наше время перевоз обходился бы стране с человека и с километра 5 сантимов за первое место и 2 с. за второе; за товары, с большою и малою скоростью, приходилось бы, как по воде, так и по железной дороге, от 1 1/2 до 5 сантимов.

Вместо того судоходство было почти повсеместно покинуто, а компании железных дорог по тарифам, составленным для них недалёковидным законодательством, берут:

С пассажиров: 10 сантимов, 5, 7, 7, и 5, 7 с человека и на километр.

С товаров: 9, 12, 14 и 21 сант. с тонны и километра.

С хлеба, с которого при неурожае следовало бы платить не более 2 сантимов, платят теперь 5; – с устриц, с свежей морской рыбы и т. п. товаров, требующих самой скорой доставки, платят 55 сантимов. Знаете ли, какое влияние имеет этот тариф на цены припасов? Когда в Бордо и Маконе дюжина хороших персиков продавалась везде по 10 сантимов, в Париже их нельзя было достать дешевле 15, 20 и 50 сантимов за штуку.

Если бы правительство Людовика Филиппа, порожденное идеями 1789 года, было менее ослеплено своими идеями иерархии и власти, если бы еще в 1842 году оно успело убедиться, что оно не более как представитель или орган отношений взаимности и солидарности всех родов, какие только существуют и с течением времени все более и более развиваются между гражданами, – то в постановлениях о железных дорогах ему

представлялся единственный случай создать и дешевизну перевозов, и торговую и промышленную взаимность, т. е., другими словами, положить основание экономическому праву. Оно сказало бы себе, – а это превосходно понимает самый последний работник, что такое общественное дело, как железные дороги, не может быть предоставлено в пользование одному классу общества; не должно быть превращено, в ущерб массе, в источник доходов для полчища акционеров; поняв это, оно организовало бы перевозочную комиссию или, по крайней мере, основываясь на принципах взаимности и экономического равенства, поручило бы ее рабочим артелям.

Кто сомневается в наше время, что и без помощи анонимных компаний Французский народ мог бы устроить у себя железные дороги и, будучи в одно и то же время и возщиком, и отправщиком, упрочить за собою навсегда возможную дешевизну сообщений? Но видам правительства вовсе не соответствуют железные дороги, которые выстроены и которыми пользуются по принципу взаимности; которые требуют за свою службу только сумму, равную издержкам на устройство и содержание их; которым, в силу юридической аксиомы, что нельзя быть рабом своей вещи, *Res sua nulli servit*, не пришлось бы возвращать затраченного на них капитала; акции которых не вызывали бы ни повышения, ни понижения, потому что не было бы ни уступок, ни акционеров; которые, благодаря своей крайней дешевизне, принесли бы пользу только одной нации, не обогащая дармоедов; – нет, такие железные дороги не соответствовали бы желаниям правительства. Двести миллионов – приблизительная сумма чистого годового дохода, приносимого железными дорогами –, оставаясь в торговле, земледелии, промышленности, послужили бы немаловажным пособием для развития общественного богатства[12]. Но правительство и палаты Людовика Филиппа разочли, что гораздо лучше положить их в карманы своих друзей, финансистов, предпринимателей и акционеров. Народ имел привычку оплачивать все, даже то, что делалось для него, на его же собственные деньги; что же было бы, если бы ему вдруг сообщили, что, так как дороги выстроены на его счет, то ему следует платить за провоз только то, что стоит их содержание, а о процентах и речи быть не может? Кроме того были не прочь способствовать развитию зажиточного и тунеядствующего класса, увеличить число приверженцев правительства, создать интересы, преданные власти, которая с каждым днем слабела от наплыва народных интересов. И нынешнее правительство во всех этих отношениях так плохо понимает свой истинный закон, что после Крымской и Ломбардской войн прибавило к тарифам железных дорог еще военную десятину; таким образом по безрассудной алчности оно сделалось сообщником паразитной эксплуатации промышленности, которая, по самой сущности своей, не должна приносить никому ни ежегодных доходов, ни выгод и тем производительнее должна быть для всех.

Миллионы и миллиарды – вот во что ежегодно обходится нации нарушение экономического права, презрение закона взаимности. Быть может, вы воображаете, что железные дороги были выстроены на капиталы компаний? Нет; компании внесли только самую малую часть затраченного капитала, как будто для того только, чтобы иметь потом предлог заявить притязания на весь доход. В силу закона 1842 на счет государства падают расходы по вознаграждению за отнятые земли и постройки, а также на устройство насыпей, искусственных сооружений и станций. Что же остается делать компаниям? Прокладывать рельсы и поставлять материал. А какая же доля приходится государству из дохода? – Нуль; что я говорю? государство не только не берет никакого дохода, но еще гарантирует

компаниям минимум дивиденда. Таким образом можно сказать, что в железных дорогах, построенных на основании закона 1842, самые крупные расходы ложатся на счет государства, т. е. страны, а когда дело доходит до дележа дохода, государство отступает перед компаниями. Ни одна ошибка правительства не давала такого полного торжества анархическому торгашеству. Я сказал, что орудия общественного обращения создаются страной и должны быть отданы стране в даровое пользование. Правительство 1830 года отдало их за безценок компаниям, которые берут за них большие деньги; оно ни более ни менее как ошиблось в адресе.

Идея взаимности – одна из самых простых идей, но до неё никогда не додумывались ни аристократия, ни монархия, ни теократия, словом, ни одно правительство. Средства сообщения – вот та область, где личная инициатива всего удобнее могла бы совершить эту великую реформу; но чтобы осуществить ее только в железных дорогах и каналах, необходим целый экономический переворот во всей стране.

---

Версия #4

Зверобой создал 19 марта 2025 22:01:17

Зверобой обновил 19 марта 2025 22:39:43