

65
М14

ГУСТАВ МАЙЕРС

**ИСТОРИЯ
АМЕРИКАНСКИХ
МИЛЛИАРДЕРОВ**

ТОМ II

**ПЕРЕВОД С НЕМЕЦКОГО
В. и С. ЦЕДЕРБАУМ**

Электронный архив библиотеки МГУ имени А.А. Кулешова

КРУПНЫЕ СОСТОЯНИЯ В ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Глава I

ВСТУПИТЕЛЬНАЯ ГЛАВА О СЕДЖЕ

Рессель Седж имел уже богатый опыт, когда Гульд еще переживал расцвет юности. За много лет до того, как Гульд начал свою грабительскую карьеру, Седж уже пользовался среди посвященных репутацией искушенного в политических и финансовых подлогах человека. Заслужена ли была эта репутация? Действительно ли Седж собрал свои первые миллионы незаконным путем? Некоторые из биографов искусно обходят эти вопросы, тогда как другие рассказывают истории, служащие к его защите: как он благодаря своей бережливости и предприимчивости, благодаря своей поразительной коммерческой ловкости и ряда других коммерческих добродетелей и способностей, приобрел свое большое состояние¹. Мы допустили бы неточность при передаче этих отзывов, опуская слово «испытанный» в применении к добродетелям, ибо, раз дело идет о наших архимиллионерах, добродетели неизбежно должны быть «испытанными».

КРУПНЫЙ НЕДОСТАТОК СЕДЖА

К сожалению, однако, у Седжа отсутствовала одна из таких традиционных добродетелей, и это обстоятельство послужило причиной насмешек и резкой критики, которым он подвергался в продолжение всей своей жизни. Способы приобретения им миллионов не вызывали нападок; наоборот, о нем отзывались, по крайней мере в позднейшие годы жизни, как о человеке очень ловком, который приобрел свои деньги законными сред-

¹ Ср. напр. America's Successful Men «Удачливые люди Америки». т. I.

стиями. Причиной нерасположения к нему было его скряжничество. Пока он приобретал себе состояние, его строгая бережливость вызвала всеобщее одобрение; когда же он достиг цели и стал богат, та же бережливость стала предметом осуждения. Согласно своеобразному правилу поведения, выработанному общественным мнением, к миллионеру предъявляется почти обязательное требование, чтобы он «умел тратить»; он должен вести широкую жизнь, блистать и иметь свой специальный копей в области филантропии.

Упрямый характер Седжа резко отличал его от других богатых людей его времени. Он не признавал никакой распущенности, никакой расточительности, никаких дорого стоящих прихотей или выставления напоказ своего богатства. Он не правился своему классу, нарушая его заповеди. У людей его класса создалось впечатление, что он вызывает ненависть народных масс к богатству, не прикрывая его великодушием, которое, по общему мнению, смягчает враждебное к нему отношение.

Отсюда возникла несправедливая придирчивая критика его личности. Он тратил ровно столько, чтобы позволить себе с удобствами жить на пятой Авеню; но, если не считать этого скромного расхода, то в остальном он был бережлив; даже костюм его вызывал насмешки.

Если бы он уступил господствующему обычаю и сенсационными пожертвованиями, созданием благотворительных учреждений кушил себе репутацию филантропа и «благодетеля человечества», а потом возмещал себе все эти расходы новыми грабительскими операциями, то, несомненно, его оценивали бы иначе. Он, однако, не сделал ни одной попытки пойти навстречу требовательному общественному мнению, оставаясь непоколебимо верен своим идеалам скряги. Он никогда не домогался похвалы и не делал попытки идти на компромисс, бросая кость благотворительности или филантропии; он поклонялся деньгам, и слащавое морализирование, мнимая благотворительность, лицемерие и шарлатанство были не в его характере.

НАЧАЛО КАРЬЕРЫ

Седж родился в 1816 году в семье фермера в графстве Онейда, в Штате Нью-Йорк, в бедности и пужде. О его юности известно немного. Мы знаем, что мальчиком он стремился главным образом к деньгам и что у него развился замечательный талант умелого ведения дела. Он работал по торговой части в москательной лавке своего брата, где, как можно предположить, научился всем выгодным мелким плутням, которые обязательно требуются от расторопного приказчика. Тогда, как и теперь,

обман был главным рычагом во всяком преуспевающем предприятии. Конечно, Седж старательно делал сбережения, как и десятки тысяч других приказчиков, бережливых и честолюбивых парней. Но у большинства из них бережливость не приводила к цели: лишь очень немногие из них разбогатели. Каким же путем добился богатства Седж?

«Задолго до того, как первый пушок появился на его подбородке, он уже приобрел среди окружающих репутацию человека, необыкновенно ловкого в сбывании товара». Так писал о нем один из его панегиристов. От него мы узнаем, что Седж в юношеские годы собрал достаточно денег, чтобы обзавестись собственной москательной лавкой и что в 1839 году он становится участником оптового москательного предприятия.

СЕДЖ И ЕГО КОМПАНИОНЫ ЗАМЫШЛЯЮТ МОШЕННИЧЕСТВО

12-го сентября 1851 года Седж и два других человека из Троя основали, под фирмой «Хойлер, Седж и Слокум», товарищество для ведения торговли съестными припасами в Трое с главным предприятием на западе в Мильвоки под фирмой «Хойлер и К^о». Это товарищество начало свою деятельность с памятного всем мошенничества, вызвавшего одно из самых строгих решений и предупреждений, какие когда-либо выносил верховный суд Соединенных Штатов ¹.

Фирма выработала хорошо обдуманый план обмана кредиторов одного из своих обанкротившихся должников в Мильвоки; и пока они занимались этим делом, Седж обманул своих собственных партнеров, надув их за счет барыша от общего мошенничества.

Факты, сообщенные в отчете об этом деле в постановлении верховного суда Соединенных Штатов, сводились к следующему:

Фирма стала собственником долгового обязательства некоего Алансона Сьюита из Мильвоки, обеспеченного закладной на ценный участок земли. К этому участку принадлежало большое торговое помещение, нанятое Хойлером и К^о. В октябре 1854 года был возбужден процесс против обанкротившегося Сьюита, с целью добиться признания просрочки закладной, а в ноябре 1855 года суд в Уисконсине произнес приговор. В отчете верховного суда об этом деле далее говорится, что Хойлер, Седж и Слокум желали добиться полных прав на заложенный земельный участок, ценность которого в момент выдачи закладной составляла 50 тысяч долларов. Но к Сьюиту имелись притязания других кредиторов

¹ См. доклады Уолласа о верховном суде Соединенных Штатов, т. I, стр. 518—531.

и, кроме того, Сьюит требовал уплаты 12 тысяч долларов, которые остались ему должны Хойлер и К⁰ в виде арендной платы за торговое помещение в течение трех лет.

Если бы иск Сьюита увенчался успехом, компания могла бы не получить признания за ней полных прав на участок. Кроме того, было необходимо обмануть и отпугнуть других кредиторов. «Чтобы получить в свои руки весь участок земли,— гласит протокол суда,— Хойлер, Седж и Слокум сочли необходимым скупить определенные притязания кредиторов и рассчитаться с ними в дальнейшем путем тайного соглашения. Седж сообщил Хойлеру и Слокуму, что это может удасться, если подкупить за 10 тысяч долларов Александра Митчеля, который вел защиту дела Сьюита». Отчет суда продолжает:

«Седж был уполномочен заключить сделку и провести причитающуюся Хойлеру и Слокуму часть по книгам фирмы. Такая или подобная сделка была заключена между Седжом и Митчелем и, таким образом, приобретены полные права на участок. Тем не менее, Седж, без ведома Хойлера, уничтожил эту сделку и заключил с Митчелем другую в свою собственную пользу. Заложенный участок был продан и Митчель купил его, предоставив Седжу на известных условиях его третью часть; это, как уже сказано, произошло без ведома Хойлера и Слокума и с нарушением их прав. Заложная была оценена в 24 тысячи долларов и две трети этой суммы были выплачены Седжом Хойлеру и Слокуму. Это, по словам Седжа, наилучшее, что можно было сделать и на таких условиях сделка была принята Хойлером и Слокумом»¹.

СЕДЖ НАДУВАЕТ СВОИХ КОМПАНИОНОВ

Однако, продолжает суд, по вычислениям и расчетам Хойлера, из заложенной собственности было продано достаточно, чтобы получить 105 тысяч долларов, к тому же непроданная, находящаяся еще в руках Митчеля собственность составляла ценность в 27 тысяч долларов².

Хойлер возбудил против Седжа иск на основании обычного принципа закона, что если компаньон получает барыши посредством мошенничества, он считается хранителем имущества обманутого компаньона и должен отчитаться в нем. Он утверждал, что уполномочил Седжа на получение третьей части заложенной, еще не проданной или находящейся в руках Митчеля собственности и на получение третьей части выручки из уже проданной собственности.

¹ См. доклад Уолмса о верховном суде Соединенных Штатов, т. I. стр. 519.

² Там же, стр. 519.

Верховный суд Соединенных Штатов признал все дело мошенничеством: в то время, как Хойлер, Седж и Слокум успешно действовали совместно, чтобы обмануть других многочисленных кредиторов Сьюнта, Седж перехитрил и надул своих собственных компаньонов. Они сошлись на том, чтобы приобрести обманным путем земельную собственность ценностью в 50 тысяч долларов за 30 тысяч долларов, уполномочив Седжа привести в исполнение это тайное соглашение. Седж позже нарушил договор с Митчелем и тайком от них обеспечил себе барыш «к ущербу для других участников».

В дальнейшем, излагая судебное решение, судья Дэвисс общается: «Вещественные доказательства по этому делу, состоящие главным образом из писем между Хойлером и Седжем, совершенно ясно показывают, что был выработан план получения прав на земельный участок и что Седж был уполномочен провести в жизнь этот план, но что план этот потерпел крушение вследствие не выясненных причин. Все участники его продолжали думать, что переговоры с Митчелем будут успешны, но Седж отбросил мысль о покупке земельного участка за общий счет и сговорился с Митчелем, имея в виду свои собственные интересы. Процесс о торговом помещении, как он называется в одном месте отчета, отнюдь не служит к чести заинтересованных сторон, и надо удивляться, что они пожелали предать его гласности посредством судебного разбирательства... План состоял в том, чтобы путем искусственного повышения цены земельного участка, а также обмана и запугивания других кредиторов, самим получить права на этот участок. Суд в Вискоисипе, объявивший закладную просроченной, был введен в заблуждение. Все дело носило характер заговора с целью обеспечить себе право на ценный земельный участок неплатежеспособного должника за счет и с ущербом для других его кредиторов».

Суд отказался вынести приговор в пользу той или другой стороны, обосновывая это тем, что сторона, ставшая на незаконный путь, не может требовать удовлетворения от «справедливого суда» после того, как она сама оказалась обманутой. «Подобное поведение противно добросовестности и морали и не может быть одобрено никаким справедливым судом... Было бы противно дели законодательства оказывать помощь в подобном споре одной из сторон»¹. Результатом этого решения было то, что Седж остался собственником дохода от мошеннических операций.

В течение семи лет Седж занимал должности олддермэна (городского головы) в Трое и казначея в графстве Ренсиль.

¹ См. доклады Уоэлса о верховном суде Соединенных Штатов, т. I, стр. 530 и сл.

В этот период мы получаем ясное представление о способе, каким он собрал свои первые крупные денежные средства. Это было сделано не посредством частной торговли и даже не посредством мелких мошенничеств. Он в качестве общественного должностного лица склонил город Трой продать ему за небольшую сумму железнодорожную линию, которую он впоследствии, по заранее намеченному плану, перепродал с большим барышом Нью-Йоркскому Центральному Объединению железных дорог.

КАК СЕДЖ СОСТАВИЛ СВОЕ ПЕРВОЕ КРУПНОЕ СОСТОЯНИЕ

В этом предпринятии нет ничего неясного или основанного на голословных утверждениях: факты с полной достоверностью были установлены в официальных отчетах.

В 1840—1843 годах город Трой начал постройку на общественный счет железной дороги до Шенектеди, длиною в 21 милю. Город Трой вложил в это дело в 1837 и 1847 г.г. всего 650 тысяч долларов, а в 1840 году штат Нью-Йорк ссудил ему 100 тысяч долларов. Таким образом всего на постройку и оборудование железной дороги Трой—Шенектеди было ассигновано 750 тысяч долларов. Это было время, когда капиталисты при постройке городскими округами и штатами железных дорог внешне оставались бездельными и некоторое время предоставляли им возможность эксплуатировать эти дороги. Когда же в дело вкладывались уже миллионы общественных денег, они находили способы добиться права собственности на эти железные дороги. Достигали они этого сравнительно легко, при помощи излюбленного в то время приема, применявшегося с большим успехом. Так как большинство железных дорог принадлежало частным обществам, то им было нетрудно довести до банкротства находящиеся в общественной собственности железные дороги. Они отвлекали от них товарное и пассажирское движение, всячески препятствовали ему, подкупали общественных служащих и пр. Обесценив, таким образом, общественную дорогу, капиталисты предлагали общественным властям передать им ее в аренду или продать за сравнительно ничтожную сумму.

Таким именно способом был начат поход против железной дороги Трой—Шенектеди. Небольшие обособленные железные дороги были чем-то необычным; экономическое развитие требовало включения этих дорог в большую сеть либо общественных, либо частных железных дорог. Без такой связи они были убыточны и неудобны. Это обстоятельство нужно иметь в виду при изложении фактов.

Среди железнодорожных капиталистов движение в пользу союза или объединения началось приблизительно в 1850 году. В штате

Нью-Йорк в 1851 году союз различных банкиров, землевладельцев и политиков пришел к заключению, что объединение в централизованную сеть многих отдельных мелких железных дорог в штате Нью-Йорк было бы очень хорошим делом. Их побудила к этому, конечно, не забота об общественных интересах: они были весьма далеки от этого, стремясь из общественных интересов извлечь выгоду только для себя. Ими руководило желание выкупить мелкие железные дороги за незначительную сумму, чтобы затем перепродать их объединению с огромной прибылью. Несмотря на это, они все-таки оказали обществу услугу своими мероприятиями в пользу централизации железных дорог, как бы дорого это ни обошлось народу. Железная дорога Трой—Шенектеди также должна была войти в объединение.

ОБМАН И ОГРАБЛЕНИЕ ГОРОДА

Как же можно было заставить город Трой продать свою железную дорогу клике прожекторов? В этом заключался весь вопрос. Они недолго над ним раздумывали. Рессель Седж взялся выполнить эту часть дела. В это время он был членом общинного совета Троя и одним из директоров-распорядителей железной дороги Трой—Шенектеди. Было установлено, что он предпримет шаги к ухудшению управления железнодорожным делом с целью вызвать недовольство и даже противодействие дальнейшему существованию на них общественной собственности и их эксплуатации. Он так искусно повел свое дело, что не возбудил ни с чьей стороны подозрения в своем соучастии. В населении было возбуждено неблагоприятное отношение к сохранению городом железной дороги; в общинный совет стали поступать от населения петиции с просьбой продать невыгодную и плохую дорогу.

Как же поступил общинный совет? Он назначил комиссию для обсуждения вопроса о продаже; Седж был самым деятельным членом этой комиссии. Он был настолько деятельным, что доклад комиссии высказался за продажу железной дороги. Впрочем предложение это было принято большинством всего в один голос: голос Седжа дал перевес. Затем общинный совет 24 января 1853 года назначил другую комиссию. В ее задачу входило продать основной капитал, право пользования и собственность железной дороги не ниже чем за 200 тысяч долларов. Кто же занял первое место среди членов и в этой второй комиссии? Феноменально прилежный олддермэн Седж. А кто купил железную дорогу, когда она, наконец, была продана? Компания, во главе которой стоял Седж, ставший ее председателем¹. Условия продажи были

¹ См. Расследование о железных дорогах штата Нью-Йорк 1879 г. т. 5, стр. 28 — 58.

старательно взвешены: 50 тысяч долларов должны были быть выплачены тотчас же, остальная сумма в течение четырнадцати лет.

ПОДАРОЧЕК В 8 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

Совершенно законный прием—могут сказать защитники Седжа; и тем не менее, согласно закону, он означает незакономерный поступок должностного лица: в многих городах чиновники увольнялись за гораздо менее позорные действия. Впрочем, к этому приему отнеслись как к проявлению моральной развращенности, но не было сделано ничего для противодействия его успеху и для обнаружения вслед за тем еще более темных дел. Получив, на основании законодательного постановления, железную дорогу Трой—Шепектеди, Седж продал ее за сумму около 900 тысяч долларов компании капиталистов, образовавшей Центральное нью-йоркское железнодорожное общество. Хотя за дорогу было уплачено наличными только 50 тысяч долларов, Седж и его товарищи не только получили за нее полную ее стоимость, но и еще в виде вознаграждения премию в 25% общей суммы стоимости облигациями Нью-йоркского центрального железнодорожного объединения. При возникновении этого нью-йоркского центрального общества между владельцами различных вступивших в объединение железных дорог было распределено в виде вознаграждения 8 миллионов долларов облигациями; эта сумма образовалась исключительно путем «разводнения» капитала¹. Долю Седжа в добыче составляла не малая часть этих 8 миллионов.

Как ни кричало впоследствии население Трой о безжалостных вымогательствах Нью-Йоркской центральной железной дороги, Седж больше чем когда-либо стал прославляться как «выдающийся гражданин», имеющий чрезвычайные заслуги, честный и достойный уважения. Доставляющая славу патриотическая деятельность политического дельца оказалась очень доходной. Но все-таки Седж сообразил, что столица государства представляет еще лучшие перспективы. В виду этого продажная политическая клика Трой, вождем которой он был, содействовала его избранию в депутаты Конгресса: в декабре 1853 г. он занял там место и в 1854 году был снова переизбран.

Это было время, когда издавались законы, которые открыто или обходными путями предоставляли железнодорожным обществам

¹ Расследование «комиссии Хейберна», произведенное в 1879 г. законодательными палатами, было посвящено истории этого разводнения капитала. Отчет о тройском деле, составленный Ф. В. Поудэллем, под заголовком «Два опыта общественной собственности на паровые железные дороги», появился в журнале «Quarterly Journal of Economics» в ноябрьском номере 1908 г.

деньги и земли, а также давали как обществам, так и отдельным капиталистам всевозможные привилегии и полномочия, что приводило к очень пагубным последствиям. В одном только 1856 году, не говоря уже о других годах, Конгресс издал не менее тридцати законов о железных дорогах и о предоставлении земли в распоряжение такого же количества железнодорожных обществ; благодаря этим законам эти общества вступали во владение более 10 миллионами моргенов общественной земли. Употреблявшиеся для проведения этих законов подкупы представляют собой величайшие скандальные дела этой эпохи, послужив поводом к назначению многочисленных следственных комиссий со стороны Конгресса и отдельных штатов. Обнаружилось с полной несомненностью, что лишь очень немногие члены Конгресса и законодательных палат штатов не получили взятки в виде денег или акций и закладных.

Хотя Седж едва был замечен в Конгрессе, представлял собою полный пень в общественной жизни, но он имел самое близкое отношение ко многим из вышеупомянутых многочисленных железнодорожных проектов. Нельзя установить тех специфических средств, при помощи которых он действовал, но несомненно, что, покидая Конгресс, он был одним из самых выдающихся компаньонов в различных железнодорожных обществах, которым была предоставлена принадлежащая государству земля.

БЕЗГРАНИЧНЫЕ ПОДКУПЫ И МОШЕННИЧЕСТВА

Компания железной дороги Миннезота — Северо-Запад была одним из железнодорожных обществ, получивших свои привилегии и землю именно в то время, когда Седж был членом Конгресса; закон был проведен при помощи массовых мошенничеств и взяток. Хотя нет безусловно достоверных данных, что Седж находился в связи с этим обществом, но это дело заслуживает внимания.

Специальной комиссии Палаты Депутатов 24-го июля 1854 года было поручено расследовать дело; и хотя комиссия представила уклончивый, обеляющий доклад, но свидетельские показания, представленные ей, безусловно доказывают, что текст закона во время переписки в палате был изменен при помощи мошенничества. Эти изменения, по словам секретаря штата Миннезота Дж. Трэвис Рэссера, приесли упомянутой железнодорожной компании «миллион долларов». Законопроект в том виде, в каком он исходил от Сената, предоставлял землю штату Миннезота, но не железнодорожной компании; в окончательном виде, в котором он стал законом, он содержит прибавленные в палате мошенни-

ческие изменения¹. Один из акционеров, Роберт В. Лоубер, заявил, что во время прений о законопроекте противники его были подкуплены, хотя обвиняемые и отрицали это². Большинство новой комиссии, назначенной 10 июля 1854 года для расследования обвинений в подкупе, в своем докладе писало: нижеподписавшиеся думают, что свидетельскими показаниями ясно установлено, что, в целях обеспечения прохождения законопроекта, были пущены в ход в большом количестве деньги, и они вполне убеждены, что можно было бы получить гораздо больше доказательств, если бы комиссии было дано время предпринять более основательное расследование фактов.³

ПРЕДПРИИМЧИВЫЕ ФАБРИКАНТЫ

Комиссия обнаружила, что Самуэль Кольт, основатель состояния, возникшего из производства огнестрельного оружия, уплатил своему адвокату и одному из своих «кулуарных» дельцов Дикерсону, при прохождении законопроекта о продлении его патентных прав, срок которых истек, по меньшей мере 15 тысяч долларов для подкупа имеющейся в Конгрессе оппозиции. Свидетельские показания обнаружили, что для проведения законопроекта было израсходовано круглым счетом около 60 тысяч долларов. Другой кулуарный делец Дж. Клеменс, заинтересованный в распределении денег Кольта, предназначенных для подкупа, состоял, как он признал под присягой, одновременно кулуарным дельцом на службе у различных железнодорожных компаний, стремившихся получить землю, и работал в пользу законопроекта, аналогичного

¹ Доклады комиссии, 33 конгресс, 1-я сессия, т. 3, доклад № 352, стр. 30.

² Доклад № 352. 1854 г., стр. 35. Этот закон впоследствии был отменен. См. гл. 2. Лоубер некоторое время был заместителем председателя этой комиссии. Он был известным по своей продажности нью-йоркским городским политиком и именно в это время получил значительные суммы посредством мошеннической продажи земли городу Нью-Йорку по невероятно высоким ценам (История Таммани-Холла, стр. 216). Он незаконно продал городу Нью-Йорку землю за 196 тыс. долларов. Контролер отказался уплатить эту сумму на том основании, что она в пять или шесть раз превышает стоимость земли. Лоубер добился от суда решения в свою пользу и когда в 1858 году ревизор отказался удовлетворить его, он намерен был пустить с аукциона нью-йоркский городской музей, но в дело вмешался городской голова Тимац, внесший необходимую сумму. Во всяком случае картины и статуи городского музея были уже выставлены на аукционе и куплены секретарем Тимана.

Другие должностные лица компании железных дорог Миннесота — Северо-Запад были столь же известными нью-йоркскими «кулуарными дельцами», людьми, посещающими кулуары Конгресса в целях воздействия на его членов).

³ Доклад комиссии, 33 конгресс, первая сессия, т. 3, отч. № 352, 35.

Кольтовскому о продлении патентных прав для фабриканта жатвенных машин и основателя многомиллионного состояния Кира Г. Мак-Кормика.¹

Расследования специальной комиссии Палаты Депутатов раскрыли, что другие фабриканты подкупили Конгресс для проведения тарифных законов. Большинство этой комиссии сообщило, что, в частности, одна фирма Лауренс-Стон и К^о в Бостоне и Нью-Йорке, являющаяся собственником крупных прядилен в Мидльсексе и Массачузетсе, израсходовала 87 тысяч долларов на подкуп в целях повышения пошлин на сырую шерсть и окрашенные материи.² Так как ей не удалось добиться от Конгресса, который по политическим соображениям был вынужден принять низкий таможенный тариф, высоких охранительных пошлин на шерстяные товары, они попытались добиться повышения пошлин на сырье. Одним из кулуарных дельцов этой фирмы был А. Р. Корбин, шурин Улисса С. Грапта, тот самый Корбин, которого впоследствии Гульд взял к себе на службу для своих денежных манипуляций. Корбин получил 1000 долларов для подкупа от фирмы Лауренса, Стона и Комп. и не сделал тайны из того факта, что он регулярно работал для Центральной Иллинойской и других железных дорог.

В это самое время командор Корнелий Вандербильт, Э. К. Коллинс и другие пароходные капиталисты подкупили Конгресс в целях получения почтовых субсидий, и две тихоокеанские пароходные линии Вандербильта стали ежегодно получать 612 тысяч долларов правительственной субсидии. Равным образом в эти же годы комиссия Конгресса при расследовании обнаружила, что данные в законодательном порядке привилегии и земля пароходной и железнодорожной компании Мойна были получены посредством подкупа. Если судить по докладом этих следственных комиссий и по тем поводам, которые требовали их назначения, то станет очевидно, что Конгресс был насквозь пропитан мошенничеством и подкупами, из которых только очень немногие просачивались наружу. В дальнейшем нам еще не раз придется видеть, как действовали основатели крупных состояний в фабричной промышленности.

Раз уже мы коснулись этого вопроса, мы позволим себе сделать отступление, чтобы особо рассказать о двух скандальных делах, разыгравшихся в это время. На них следует указать, во-первых, потому, что они раскрывают практиковавшуюся в Вашингтоне каждой группой капиталистов исключительную

¹ Доклад № 352, стр. 20 заслуживает упоминания, что Хаутоп в своих «Королях Фортуны» говорит как о Кольте, так и о Мак-Кормике.

² Доклады комиссий. Первая сессия, 35 конгресс, т. 4, отч. № 414.

систему подкупа и, во-вторых, потому, что они показывают способ, каким создал себе свое состояние один из наиболее прославленных архимиллионеров и «филантропов» Соединенных Штатов.

Мы имеем в виду Вильяма В. Коркорана, вашингтонского банкира, который после гражданской войны приобрел репутацию одного из самых солидных и уважаемых финансистов в Соединенных Штатах. В те десятилетия, когда на Гульда и Седжа сильно нападали за их мошенничества, Коркоран выдвинулся в качестве спокойного осторожного банкира и человека с прошлым, заслуживающим величайшего уважения. Он был главным участником банкирской фирмы Коркоран и Риггс, завещал городу Вашингтону 2 миллиона долларов на прекрасную художественную галерею и, кроме того, основал убежище для престарелых женщин.

БЕГЛЫЙ ВЗГЛЯД НА ЗНАМЕНИТОГО ФИЛАНТРОПА

Коркоран принадлежал к многочисленным капиталистам, умеющим казаться честными. И однако его приемы отличались такими же мошенническими свойствами, как и у всех других удачливых «делателей денег».

В 1854 году выплыли наружу доказательства того, какими в действительности были эти приемы: дело возбудило такой шум, что палата депутатов вынуждена была произвести расследование. Согласно письменно изложенным и неоднократно высказанным политическим деятелем того времени Бенджаменом Э. Грином обвинениям, Коркоран широко подкупал чиновников, чтобы зарабатывать крупные суммы, распоряжаясь деньгами Соединенных Штатов и спекулируя ими. Дело в том, что в силу гваделупского договора, Соединенные Штаты согласились уплатить Мексике большую сумму в виде вознаграждения за уступленную ею после мексиканской войны территорию. Часть этой суммы была выплачена до 1850 года, но оставалось еще погасить значительную сумму. Мексика очень нуждалась в деньгах и предложила, чтоб Соединенные Штаты выплачивали их прямо мексиканскому правительству без посредничества банкирских домов. Грин выдвинул обвинение, что Коркоран подкупил председателя бюджетной комиссии Конгресса Томаса Г. Байли, чтобы изложить предложение Мексике в извращенном виде и повести дело так, чтобы фирма Коркоран и Риггс была сделана посредником в этом деле. «Байли,— так гласило обвинение Грина,— имел в своих руках все законопроекты, касающиеся ассигновок, а Коркоран был прямо или косвенно заинтересован в большинстве их»¹. Таким образом Коркоран получил в свое распоряжение

¹ Доклады комиссий, 33 конгресс, первая сессия, т. 3, доклад № 354, 4.

деньги, предназначенные для Мексики и на этот счет получила около 500 тысяч долларов прибыли.¹

Специальная комиссия, назначенная палатой депутатов, увидела, что произвела расследование возбужденного против Гейнса обвинения и 3 августа 1854 года доложила, что факты оказались «не доказанными».

МОШЕННИЧЕСКАЯ ПРОДЕЛКА ГАРДИНЕРА И МИРСА

В это же самое время Коркоран оказался также замешанным в деле, подвергшемся расследованию судебной комиссии Палаты, члены которой сами в значительной своей части были продажными политиками. Поводом, вызвавшим постановление Палаты от 6 марта 1854 года, было крупное мошенничество, совершенное Джорджем Г. Гардинером и Джоном Г. Мирсом по отношению к правительству Соединенных Штатов. Они при помощи ложной присяги, ложных заявлений и подкупа получили от правительства Соединенных Штатов 581 тыс. долларов под предлогом, что принадлежащая им в Мексике собственность была уничтожена во время мексиканской войны. После того, как деньги были им отпущены, факты, лежавшие в основе «ошеломляющего мошенничества» (выражение комиссии Палаты), получили общественную огласку. Как Сенат, так и Палата депутатов занялись расследованием этого дела; сенатская комиссия доложила, что претензии «были ложны и вымышленны, а выплата им сумм была достигнута посредством поддельных и сфабрикованных бумаг».²

Население Соединенных Штатов пришло в сильнейшее возбуждение вследствие раскрытия этого смелого мошенничества, и Конгресс принял постановление, требовавшее возвращения денег, уплаченных Гардинеру и Мирсу. Но необходимо было выяснить, кто действительно получил эти деньги? Кто был главным действующим лицом при совершении этого мошенничества?

В результате расследования оказалось, что за кулисами мошенничества стояла группа банкиров и политиков. Весьма возможно, что им даже принадлежала инициатива этого дела, хотя это всеобщее предположение и не было доказано. Свидетельские показания все же обнаружили, что в то время, когда изготовлялись фальшивые документы, для успешного осуществления задуманного мошенничества, крайне нужны были деньги. В этот момент на первый план выступает Коркоран. Он ссудил в качестве оборотного капитала для осуществления мошенничества

¹ Доклады комиссий, 33 конгресс, первая сессия, т. 3, доклад № 354, 4.

² Доклад Сената Соед. Штатов, № 182, 1854 г.

18750 долларов, хотя перед комиссией по расследованию он утверждал, что не знал, для чего будут использованы деньги. Но он признал, что влиятельные политики того времени Роберт Д. и Томас Корвины получили эти 18 750 долларов, а он получил в качестве двойной гарантии чек на иск Гардинера¹. Томас Корвин был впоследствии назначен секретарем казначейства Соединенных Штатов; и по его распоряжению деньги были выплачены согласно принятому Конгрессом законопроекту. Из выданных 581 875 долларов, сумма в 321 562, 50 долларов номинально была предназначена Гардинеру, и 107 187, 50 долларов — Коркорану, в качестве доверенного Гардинера. Однако обе эти суммы были выплачены Коркорану и занесены в конторские книги фирмы Коркоран и Риггс и, по выражению доклада, занесены в счет участников.² Обвиненный в ложной присяге, Гардинер покончил самоубийством. Банкиры же и политики, орудием которых был Гардинер и Мирс, не подверглись, о чем вряд ли стоит упоминать, ни судебному, ни какому-либо иному преследованию; дело ограничилось лишь дружественным расследованием. Поскольку вопрос шел о соучастии Коркорана, он был избавлен от всякой юридической ответственности.

Следует допустить, что Седж из своего опыта в Вашингтоне извлек много поучительного; своеобразный способ Коркорана вести банковские дела должен был открыть ему глаза на всякого рода возможности. По крайней мере он, стал уже миллионером, занимаясь коммерцией и политикой, начал теперь в Трое вести банковские дела и сделался ростовщиком крупного масштаба.

В это время он стал известен в качестве одного из крупнейших акционеров железной дороги Ла-Кросс — Мильвоки. Еще около того времени, когда он был членом Конгресса, он имел близкое отношение к проекту этой дороги, но факт этот стал известен только спустя несколько лет, когда потребовалось судебное разбирательство. Биограф-апологет в своей работе «Удачливые люди Америки» кратко говорит об отношении Седжа к железной дороге Ла-Кросс-Мильвоки: «Во время паники 1857 г. Седж был

¹ Доклад Палаты депут., 33 конгресс, 1-я сессия, т. 3, отч. № 369, 39.

² Там же. Следует здесь упомянуть, что Риггс из фирмы Коркоран и Риггс в 1868 г. был обвинен в заведывании фондом для подкупа, которым пользовался русский посол против Соединенных Штатов, чтобы обеспечить прохождение законопроекта, ассигнующего 7 200 000 долларов для покупки Аляски. Комиссия Конгресса по общественным расходам назначила расследование. Но так как члены русского посольства, несмотря на приглашение явиться и дать объяснения, отказались сделать это, то комиссия следующим образом характеризовала результаты расследования: «бесплодны в отношении к утвердительному или к достаточно отрицательному ответу». См. доклады комиссий, 3 сессия, 40 конгресс, 1868/69 г., доклад № 35.

самым значительным кредитором железной дороги Ла-Кросс... Чтобы обеспечить ссуду, данную им дороге, он счел себя вынужденным вложить еще большие суммы и затем в результате судебного процесса, возбужденного для обеспечения вложенных денег, стал собственником дороги, которая впоследствии образовала часть дороги Чикаго — Мильвоки — Сент-Поль; Седж был в разное время директором и вице-председателем этой дороги».

ПОДКУП ЦЕЛОГО ШТАТА

Это объяснение, внешне довольно удовлетворительное, обходит множество существенных и разъясняющих деталей. Можно сказать, что даже в то время, когда подкуп и мошенничество были настолько всеобщими, что общественному мнению они просто надоели, ни одно дело не возбудило большей сенсации, не произвело более глубокого впечатления на народ, уставший от постоянных разоблачений и подкупов, чем дело владельцев железной дороги Ла-Кросс — Мильвоки, производивших огромные кражи и подкупы.

Законодательные органы Уисконсина в 1852 году уполномочили эту компанию построить железную дорогу, пересекающую Мильвоки с восточной границы до Ла-Кросса на западной его границе. Два другие закона, принятые в том же году, разрешали компании объединение с двумя железными дорогами, идущими в других направлениях.

В июне 1856 года Конгресс одобрил представленный штатом Уисконсин проект о распределении между четырьмя железными дорогами около 2 388 000 моргенов общественной земли. Издание этого закона было одним из тридцати случаев раздачи земли в одном только этом году. Что все они были проведены при помощи подкупов, вытекает из доклада следственной комиссии Палаты депутатов, рекомендовавшей исключение четырех выдающихся членов Конгресса, так как они стояли во главе групп, получавших взятки.¹ Компания железной дороги Ла-Кросс — Мильвоки не теряла времени и подкупила (все другие железные дороги, которым предоставлена была государственная земля, сделали то же самое в других штатах) законодательные органы Уисконсина для того, чтобы получить от них невероятно большие участки земли. Последствия добытых путем подкупа актов Конгресса, без сомнения, никогда не стали бы достоянием гласности, если бы другая железнодорожная компания не вступила в конкуренцию

¹ Доклад специальной комиссии, уполномоченной расследовать некоторые установленные факты подкупа членов Конгресса. Доклады комиссий 1856—57 гг. т. 3, отчет № 245.

с компанией Ла-Кросс—Мильвоки из-за получения от правительства Уисконсипа еще большего количества земли. Потерпев поражение в конкуренции, она из мести возбудила обвинение в подкупе. Результатом было назначение общей следственной комиссии обеих палат штата Уисконсин. Из доклада комиссии, занимающего более 300 страниц и представленного 13 мая 1858 года, можно познакомиться с самыми подробнейшими деталями этого дела.

Комиссия сообщает, что до 1856 года при постройке железной дороги Ла-Кросс—Мильвоки ее директорами было украдено около 1 700 000 долларов. Один из приемов, который применялся ими, состоял в заключении между ними контрактов о постройке своих дорог по чрезмерно высоким ценам, другой — в составлении фальшивых смет по постройке, третий — в покупке земли в качестве частных лиц и перепродающих компании по чрезмерно высоким ценам. Эти мошеннические приемы распространены повсюду в Соединенных Штатах среди директоров железных дорог. Согласно докладу комиссии, директора железной дороги Ла-Кросс—Мильвоки, состоявшие из банкиров Уоллстрита и нью-йоркских политиков, до такой степени расхитили акции, облигации и собственность компании, что она оказалась в состоянии банкротства. Чтобы спасти компанию из такого положения, а директоров от уголовного преследования за мошенничество и хищения, стало настоятельно необходимым измыслить план получения от правительства крупных участков земли. Седж в это время не состоял в числе директоров, и его имущество заключалось, повидимому, в акциях и облигациях; он держался на заднем плане и работал при помощи посредников.

800 ТЫСЯЧ ДОЛЛАРОВ НА ПОДКУП В ЦЕЛЯХ ПРОВЕДЕНИЯ ЗАКОНОПРОЕКТА

Чтобы добиться предоставления компании земли, размерами около 1 миллиона моргенов, директора железной дороги Ла-Кросс—Мильвоки подкупили не только отдельных депутатов законодательных органов, но фактически эти органы в целом, губернатора и других чиновников, а также большее число редакторов и политиков. Именно этот подкуп целого штата, в соединении с грабежами, хищениями и разнообразными мошенничествами, произвел необыкновенно глубокое впечатление на общественное мнение. Газеты, обычно предоставлявшие небольшое место отчетам о подкупах, в этом случае, очевидно по взаимному соглашению, открыли свои страницы для описания этого скандального дела и долгое время печатали, иногда до полуторы страницы петита, извлечения из доклада комиссии.

Комиссия сообщила, что более 300 000 долларов обменяны в деньги, главным образом первыми, было употреблено в виде подкупа, чтобы провести законопроект 1856 г. о предоставлении дороги земли. Согласно же отчету председателя железнодорожной компании Ла-Кросс—Мильвоки, проведение этого законопроекта стоило 1 миллион долларов облигациями.¹ Председатель компании в своем ежегодном отчете за 1858 год сетовал на тот факт, что проведение законопроекта о предоставлении земли стоило компании так дорого. Он подробно приводил отдельные параграфы расходов. Первый параграф составляла краткая, но многословная запись: «Облигации по постройке на 1862 г., израсходованные для получения привилегий: 100 000 долларов».² Во втором параграфе, в списке расходов для получения земли, значились следующие 100 тыс. долларов для приобретения и выкупа железной дороги Св. Крест—Верхнее Озеро, за которой закреплялись 847 тысяч моргенов общественной земли.³ Третья запись гласила: «Акции, израсходованные для получения привилегий в Медисоне (столица Уисконсина), 90 тысяч долларов».⁴ В четвертом параграфе стояла цифра в 210 тысяч долларов «за услуги» для получения привилегии на железнодорожную ветку, названную железной дорогой Мильвоки—Уотертуун.⁵

Как ни велики были эти расходы, они все же были незначительны в сравнении с ценностью, полученной в распоряжение дороги земли. Ежегодный отчет железнодорожной компании Ла-Кросс—Мильвоки за 1857 г. содержит отчет земельного комиссара Уисконсина, в котором говорится, что полученные земли плодородные, пахотные и имеют строительный лес, а их стоимость оценивается в 17 345 600 долларов.⁶ Семнадцать миллионов долларов за израсходованный на подкуны 1 миллион долларов—было не плохим дельцем.

НЕСЛЫХАННЫЕ МОШЕННИЧЕСТВА И ГРАБЕЖИ

Но вернемся к докладу общей законодательной комиссии Уисконсина. В нем сообщается, что для проведения законопроекта о предоставлении земли в распоряжение железных дорог в 1856 г. было распределено 173 тыс. долларов облигациями между три-

¹ 6-й ежегодный отчет ж. д. компании Ла-Кросс—Мильвоки, Нью-Йорк, 1858 г. стр. 16.

² Там же, стр. 16.

³ Там же.

⁴ Там же.

⁵ Там же.

⁶ 5-й ежегодный отчет ж. д. компании Ла-Кросс—Мильвоки 1857 г., стр. 35 и сл.

надцатью, поименно перечисленными сенаторами по 10-20 тыс. долларов на каждое лицо; что 355 тысяч долларов было уплачено облигациями семидесяти поименно перечисленным членам Палаты депутатов в виде взятки, причем средний размер взятки составлял 5 тыс. долларов; далее, что 50 тыс. долларов облигациями было выплачено Колю Бэшфорду — губернатору Уисконсина, 16 тысяч долларов другим государственным чиновникам и 246 тысяч долларов поименно перечисленным редакторам и другим влиятельным лицам.¹

Комиссия доложила, что взяточники, для того чтобы скрыть факт взятки, пользовались тайным шифром. Однако шифр этот был раскрыт. Комиссия делает следующее замечание: «Взятки или подкуп огромного большинства членов законодательного корпуса в 1856 г. кажутся невинным фактом в сравнении с высшей степени своеобразным остроумием, обнаруженным при попытке предохранить это дело от возможности его раскрытия. Повидимому действующие лица не приняли во внимание того факта, что не существует точно большого покрова, чтобы совершенно прикрыть их»²

«Имеющиеся налицо доказательства, — резюмирует комиссия, — устанавливают факт, что железнодорожная компания Ла-Кросс — Мильвоки виновна в многочисленных и беспримерных случаях плохого ведения хозяйства, в грубом нарушении своих обязательств, в мошенничестве и хищениях. В самом деле характеризующие ее признаки — это подкуп и хищения в широком масштабе».³

¹ Доклады выборной соединенной комиссии обеих палат, уполномоченной расследовать установленные мошенничества и подкупы в целях получения в дар земли от законодательной сессии 1856 г. и в других целях; приложение к протоколам сената и Палаты (Уисконсина) 1858 г.

² Там же, стр. 47. В Уисконсине, как и в других штатах, очень много фермеров подверглось открытому ограблению. Ограбление нации, штатов, округов, городских самоуправлений и отдельных лиц происходило одновременно. Следственная комиссия по делу о подкупах и мошенничествах железнодорожных компаний Мильвоки и Верхнего сообщает в своем докладе, что многие фермеры в округе Мильвоки и в других частях Уисконсина заложили свои земли под ипотеки, чтобы получить деньги для покупки железнодорожных акций. Эти фермеры очень стремились поддержать постройку дороги, считая, что она принесет пользу как им лично, так и обществу. «Среди них было много немцев — доверчивых, неиспорченных людей». Толпа хищников, известных под именем торговцев акциями, была послана в парод и как показывают установленные здесь результаты, похитила у многих бедных и достойных людей все их имущество; и если им каким-либо образом не будет оказана помощь и упомянутые закладные останутся в силе, они скоро лишатся и своих домов»... Доклад выборной комиссии, уполномоченной на основании резолюции палаты № 128 расследовать дела железнодорожных компаний Мильвоки и Верхнего, приложение к протоколу палаты, Уисконсин 10 — 11.

³ Доклад соединенной выборной комиссии и т. д. приложение к протоколам Сената и Палаты (Уисконсина) 1858 г., 47.

Полученные железнодорожной компанией Ла-Кросс—Мильвоки крупные участки земли были не единственным подарком, полученным в 1856 году законодательным путем. В качестве корпорации компания была свободна от налогов, и предоставленная ей земля тоже на десять лет была освобождена от налогов: достаточно продолжительное время для того, чтобы расхитить или продать ее строевой лес. Несмотря на все законные подарки и другие очень ценные жертвования со стороны городов и округов, деньги и вспомогательные материалы железной дороги были до такой степени расхищены, что во время паники в 1857 году она оказалась вынужденной объявить о своем банкротстве.¹

Тогда же, как говорят биографы Седжа, он выступил на авансцену, чтобы «защитить свои интересы». Как он это сделал, они не рассказывают, но судебные протоколы того времени дают совершенно ясное представление о его поведении. Оказалось, что Седж все время пользовался подставными лицами в качестве номинальных собственников и ответственных руководителей, хотя фактически он был главным собственником и руководителем дела. Этот факт выплыл наружу благодаря многочисленным жалобам, поданным верховному суду Соединенных Штатов, из отчетов которого мы заимствуем некоторые детали.

МОШЕННИЧЕСКИЙ ВЫПУСК И ПРОДАЖА ОБЛИГАЦИЙ

Седж был в сущности владельцем третьей закладной, выпущенной на сумму 2 миллиона долларов для покрытия расходов на восточной ветке железной дороги Ла-Кросс—Мильвоки. Верховный суд Соединенных Штатов в своем изложении дела 1867 г. подчеркнул, что за эти 2 миллиона долларов облигациями было уплачено наличными не более 280 тысяч долларов. «В действительности же — говорит суд — выплаченная фактически сумма

¹ В свидетельских показаниях перед специальной объединенной комиссией Уископсина в 1858 году имя Седжа не упоминается. Тем не менее, не подлежит сомнению, что Седж в 1857 г. был главным собственником железной дороги Ла-Кросс—Мильвоки. Следственная комиссия сообщила о следующем свидетельском показании акционера Прентисса Доу: «В августе и сентябре 1857 г. в Нью-Йорке часто циркулировали слухи, что в управлении делами компании совершены крупные мошенничества; что суммы, полученные от продажи по подписке облигаций на представленные компании земли, истрачены на другие цели, а не на постройку дороги... что «отчет» компании об ее действительном положении не заслуживает доверия. Многие собственники земельных облигаций стали беспокоиться и начали продавать их по низким ценам: по 20 центов за доллар» (Прилож. к протоколу палаты Уископсин, 1858 г., стр. 165). Возможно, что в это время Седж скупил много облигаций.

составляет немного меньше 150 тыс. долларов». ¹ Посредством «мошеннического соглашения» — по выражению суда, — которое было заключено для обмана кредиторов и акционеров дороги, этой третьей закладной было предоставлено преимущество, а кредиторам объявлено о просрочке ими права на собственность. Доклады верховного суда не указывают, каким образом Седж стал собственником своих облигаций, но они подтверждают, что за мошенническим выпуском облигаций последовала также их мошенническая принудительная продажа.

«Из 2 миллионов долларов облигациями» — говорит суд, — было выплачено наличными только 200 тыс. долларов. Остаток от двух миллионов оказался в руках одного из обоих директоров или находился в их распоряжении благодаря мошенническому соглашению». Суд квалифицировал объявление о просрочке как продажу, совершенную вследствие мошеннического соглашения, при котором только заинтересованные стороны знали, что происходит. ²

Эта принудительно проданная восточная ветка железной дороги Ла-Кросс—Мильвоки заново организовалась как железная дорога Мильвоки—Миннезота, с Ресселем Седжем в качестве председателя. Объявление о просрочке было предложено 17 августа 1857 года. Поэтому можно было бы думать, что одновременно с проведением в Конгрессе при помощи подкупа соответствующих законов или непосредственно за этим Седж остался одним из ее главных акционеров, и что к этому времени он, после подкупа железнодорожной компанией всего штата Висконсин 800 000 долларов, стал одним из самых крупных кредиторов — облигационеров. Но из отчетов не вполне ясно, когда он действительно вступил в сношения с дорогой. После принудительной продажи некоторые акционеры и многие кредиторы, к числу которых принадлежали также и фирмы, доставлявшие материал для постройки дороги, выступали с протестом против продажи. Последовало несколько процессов; они разбирались в верховном суде Соединенных Штатов, и из них можно установить нижеследующие факты.

ВСЕОБЩЕЕ И ВСЕСТОРОННЕЕ МОШЕННИЧЕСТВО

Одним из этих фактов, всплывших паружу при разборе дела верховным судом Соединенных Штатов в 1863 году, был процесс различных банковских фирм (представлявших Седжа) против железнодорожной компании Ла-Кросс—Мильвоки, которая по-

¹ Дело Дугемса против ж. д. компании. Доклады Уоллеса Верх. Суд. С. III. 6,735.

² Там же, стр. 755.

ставила себе целью надуть акционеров и правомочных кредиторов. Положение дела требовало, чтобы седжевская железнодорожная компания Мильвоки—Миннезота, которая отчасти была преемницей первой компании, ответила возражением на иск, но как это ни удивительно, она все же этого не сделала. Отчет о процессе Бронсона и товарищей против компании Ла-Кросс—Мильвоки гласил: «Когда истек срок, в течение которого железнодорожная компания Мильвоки—Миннезота должна была дать ответ, но еще не было принято никаких мер в предположении, что иск против нее будет удовлетворен ее признанием справедливости претензии, некий Д. С. Рокуэль, акционер вышеупомянутой компании, подал в суд жалобу. В ней он жаловался на то, что между истцами или их агентами и неким Ресселем Седжем, председателем вышеупомянутой железнодорожной компании Мильвоки—Миннезота, существует тайное соглашение о том, чтобы добиться в своем деле объявления просрочки и продажи; что такое объявление лишило бы упомянутую железнодорожную компанию Мильвоки—Миннезота, обладательницу справедливой претензии или права выкупа заложенного участка, ее законных прав и что председатель (Седж) упомянутой компании вопреки требованию своих акционеров, отказался внести возражение на иск по этому делу».¹

Так оно на самом деле и было. Затея заключалась в стремлении запугать дела общества при помощи судебных фокус-покусов, чтобы получить возможность совершенно запугать (или, по выражению отчета, «припугнуть») акционеров и правомочных кредиторов. Четыре года спустя это признал, как мы уже заметили, верховный суд Соединенных Штатов при решении другого дела.

Рокуэль был не единственным акционером, жаловавшимся на тайное соглашение. Другой акционер, Флеминг, принес жалобу с многочисленными обвинениями, из которых только одно касалось тайного соглашения. Он жаловался также на то, что выпущенная железнодорожной компанией Ла-Кросс—Мильвоки закладная представляет собой только то, что вообще известно под именем «взяточнических облигаций», и выпущена только с целью иметь в своем распоряжении упомянутые облигации или большую часть их для оплаты мнимых долгов должностных лиц и агентов названной компании или их друзей, без получения за них какой либо компенсации. Далее, «что большая часть упомянутых облигаций была использована таким именно образом и выпущена с ущербом для кредиторов.»² Адвокат со стороны подавших иск акционеров сделал следующее резюме об этом деле: «Люди, по-

¹ Доклады Уоллеса. Верх. суд Соедин. Штатов, 2,285 — 286 стр.

² Там же, стр. 287.

ставленные для руководства компаниями в интересах акционеров, руководят ими и своих собственных интересах. Они становятся поставщиками, почти разоряют компанию; сами оплачивают себя и, как акция, синсильни со счета огромные суммы, затем начинают сначала, а в результате становятся богачами»¹. Верховный суд Соединенных Штатов в конце концов отменил принудительную продажу на том основании, что она является мошенничеством, но Седжу удалось другими средствами сохранить свою власть.

Одновременно с тем, как Седж требовал объявления о просрочке восточной ветки железной дороги Ла-Кросс — Мильвоки на основании своих претензий, он то же самое проделал и с другой веткой, тоже ставшей частью системы железных дорог Чикаго—Мильвоки—Сент-Поль. Этой другой веткой была железная дорога Мильвоки—Оризон, игравшая существенную роль во всех постоянных случаях подкупа. «Историограф» железнодорожной системы Чикаго—Мильвоки — Сент-Поль пишет об этом эпизоде в следующих туманных выражениях: «Инкорпорированная в 1852 г., железная дорога Мильвоки — Оризон в 1863 г. была доведена до конкурса Вашингтоном Гентом и Ресселем Седжем и в июне 1863 года уступлена ими дороге Чикаго—Мильвоки—Сент-Поль.»²

Огромные мошенничества в Висконзине составляют только часть деятельности Седжа в этот период. В то же самое время он и дружественные ему капиталисты совместно производили подобные мошеннические предприятия в Миннесоте. Если бы они иногда не спорили из-за добычи и не выдавали своих тайн перед гражданскими судами, мы бы не знали истинной природы их действий. Теперь же некоторые имеющиеся отчеты о процессах дают довольно ясное представление об этих методах и их применении. Мы о них в дальнейшем в общих чертах и расскажем.

¹ Доклады Уоллеса. Верх. суд. Соедин. Штатов, стр. 295.

² Исторический очерк железнодорожной компании Чикаго—Мильвоки—Сент-Поль, составленный главным пассажирским департаментом в 1888 г., стр. 2 — Главным юрисконсультom главных железных дорог, слившихся в эту сеть, был Самуэль Дж. Тильден, который впоследствии разыгрывал из себя в политике большого «реформатора» и в 1867 г. был выставлен демократами кандидатом в президенты Соединенных Штатов. Во всех случаях без исключения обе политические партии выдвигали на высокие административные, законодательные и судебные посты кандидатуры тех, кто доказал свою пригодность в качестве орудия, приверженца или соучастника корпоративных интересов. Доказательством этого могут служить Гарфильд и Блэп, замешанные в плутнях Credit Mobilier, Мортон и многие другие.

Глава II

ДАЛЬНЕЙШИЕ ПОДРОБНОСТИ О СОСТОЯНИИ СЕДЖА

В предшествующей главе мы видели, как в 1854 году, благодаря подкупу и мошенничеству в Конгрессе, прошел законопроект, текст которого тайком был изменен таким образом, что на основании его около 900 тысяч моргенов общественной земли в Миннезоте было передано непосредственно железнодорожной компании. Миннезота С.-Э. компания, составившаяся из объединения капиталистов Востока и Запада, из «кулуарных дельцов» и политиков, взялась осчастливить страну великими делами, которые она намерена предпринять для расцвета северо-западных пустынь. Можно ли было сомневаться в искренности и благородстве намерений этих людей, которые к тому же обладали реальными капиталами? Можно ли было ставить под вопрос честность авторов проектов, во главе которых стоял значительный капиталист Эраст Корнинг из Олбэни, в штате Нью-Йорк?

На этот раз однако их сладкому пению не удалось зачаровать публику; она поднялась в гневном протесте против примененного компанией подкупа, и Конгресс поспешно отступил назад, отменив постановление о предоставлении земли в распоряжение компании.¹

ПОДАРОК В ЧЕТЫРНАДЦАТЬ МИЛЛИОНОВ МОРГЕНОВ

Такие справедливые постановления Конгресс делал не часто, это был только порыв, сыгравший свою роль в деле ослепления публики. Фабрикация законопроектов о предоставлении земли действительно продолжалась; отмена отдельного случая наделения землей имела тот результат, что отвлекла общественное внимание и сделала возможным беспрепятственное проведение многих других наделений. Среди последних были мероприятия, предоставлявшие 6 миллионов моргенов общественной земли (возможно было увеличение до 14 миллионов) территории Миннезоты, вскоре ставшей штатом, в пользу железнодорожных компаний. Внешние

¹ Несмотря на эту отмену, железнодорожная компания Миннезота С.-Э. побудила окружного прокурора Соединенных Штатов в Миннезоте возбудить вымышленную жалобу, чтобы добиться более благоприятного судебного решения по вопросу об основательности ее претензий. Когда факт этот стал известен, этот чиновник был уволен в отставку президентом Прайсом. Материалы Палаты, 33 конгресс, 2-я сессия, 1854 — 55 г.г., т. 5, мат. № 35.

формы этих сделок теперь добросовестно соблюдались: земли отдавались отдельным штатам для передачи железнодорожным компаниям. Конгрессе научился тому, что необходимо соблюдать внешние формы. С этого времени при пожертвованиях со стороны государства подкуп должен был применяться дважды: частью в Вашингтоне, частью в столицах различных штатов.

Во время сессии Конгресса 1857 года легко прошел через все комиссии один маленький скромный законопроект и беспрепятственно стал законом. Это был законопроект, предоставлявший железнодорожной компании Миннесота — Тихий Океан корпоративные права на постройку линии от Сент-Поля до водопада св. Антония (теперь город Миннеаполис) и разрешавший ей увеличение линии в различных направлениях.

Вторая часть программы была проведена с таким же успехом, как и первая. Для получения средств на осуществление этого смелого плана обратились к законодательным органам Миннесоты, и последние оказались весьма щедрыми. Различные законодательные акты предоставили в распоряжение железнодорожной компании по 10 участков государственной земли на каждую милю дороги, считая по 640 Morgenов на участок, и право на дальнейшее получение компанией земли после постройки каждых 20 миль. Но этим благодеяния не ограничивались: компания в любезных выражениях сообщила гражданам штата, что она кроме штата нуждается в деньгах. Многие из граждан, привыкшие смотреть на вещи трезвыми глазами, полагали, что предоставление земли является достаточной поддержкой. Но законодательные органы Миннесоты были, по выражению современных писателей «Миннесоты» во время продажного управления губернатора Сибби, чрезвычайно чувствительны и неспособны отвергнуть просьбу.»¹ Прошел законопроект, предоставлявший право выпуска облигаций на 5 миллионов долларов, названных железнодорожными облигациями штата Миннесоты, которые должны быть выданы железнодорожным компаниям в этом штате. Облигации были выпущены не на всю сумму: предоставленная железнодорожным компаниям общая сумма составляла 2 750 000 долларов. Дальнейшие крупные суммы были внесены округами и городами, и в то время, как фермеров и торговцев уговаривали вкладывать свои деньги в железную дорогу, «дело делалось энергично.»

¹ Подкуп законодательных органов происходил почти непрерывно. Так в 1856 г. губернатор В. А. Горман следующим образом жаловался в законодательные органы Миннесоты: «Многочисленных привилегий, уже выданных в Миннесоте на перевозку и рубку леса, на устройство фабрик, на рудники и т. д., достаточно чтобы привлечь ваше внимание к этому предмету.» Многие из этих привилегий — подчеркивал он — должны стать источником огромных доходов для основателей компаний.» Протокол Совета Миннесоты, 1856 г., стр. 91.

Чей руководящий дух стоял за всем этим? Рёссели Седжа. Он редко появлялся на переднем плане, но он был пронырой, извлекшим, как обнаружилось впоследствии, главную выгоду из дел железнодорожной компании Миннезота — Тихий океан. Что сделал он и его компаньоны после того, как они получили разрешение на постройку, привилегии, права, землю, денежные суммы и освобождение от палогов? Смело и заманчиво они рисовали картину, как с помощью специальных средств можно привести в цветущее состояние девственные земли Северо-Запада. Но как только они получили то, что просили, разговоры прекратились и они начали упорно работать только для накопления своих объемистых карманов.

Прежде всего они начали с обычного грабительского приема организации строительного общества, которое составилось из тех же самых людей, что и железнодорожная компания. Они заключали контракты сами с собой, устанавливая невероятно высокие цены; кроме того они выписывали себе мошенническим манером облигации в виде вознаграждения якобы за оказанные услуги. Одновременно с такими бесчестными проделками они находили удовлетворение в падувательстве мелких владельцев облигаций и акций и обирая кредиторов, поставлявших им необходимые припасы и предметы оборудования.

БАНКРОТСТВО КАК РЕЗУЛЬТАТ ХИЩЕНИЙ

Хищения производились с такой ловкостью, что приблизительно год спустя после того, как компания получила свои привилегии, ее касса оказалась пустой, железная дорога попала в конкурс и в 1858 году была принудительно продана. Кто же купил ее? Те самые люди, которые ее ограбили. В качестве членов строительного общества они позаботились о снабжении себя достаточным количеством облигаций, чтобы оказаться юридически в положении главных кредиторов. Некоторые из них, как, например, Седж, работали по большей части при помощи подставных лиц, другие выступали открыто. Они могли оправдываться и делали это тем, что конкурс был вызван затруднениями в взносе денег во время паники 1857 года; но это оправдание, хотя и звучащее убедительно, ровно ничего не объясняло.

Скоро дело приняло своеобразный оборот. Они позаботились о том, чтобы железнодорожная компания получила два новых названия. На основании проскользнувшего через законодательные органы Миннезоты законопроекта, железнодорожная компания Миннезота — Тихий Океан стала называться компанией Сент-Поль — Тихий Океан и Первое отделение Сент-Поль — Тихий Океан.

Для чего нужны были два названия для одной железной дороги? Причина этого немного позже станет ясной. Это был искусный прием укрепления насильной законной позиции, чтобы продолжать грабить дорогу и довести ее до банкротства. Фактически одна и та же клика руководила обоими обществами, и в качестве строителей дороги они сами себе выдавали облигации, делавшие их неуязвимыми кредиторами целой линии. Чья умная голова измыслила этот план? «Великого реформатора», апостола «чистой и неподкупной демократии» — Самуэля Д. Тильдена. Он настолько хорошо плел сеть юридических положений, что мелкие акционеры и фабриканты, поставлявшие материал, спустя короткое время увидели, что они обмануты и нет никакой надежды на законное возмещение их претензий.

Один из этих акционеров, Эдуард К. Гопкинс с поразительным доверием к беспристрастию правосудия сделал попытку испытать, может ли он выкупить несколько купонов своих облигаций старой железной дороги Миннесота — Тихий Океан? Не является ли, — гласил его иск, — дорога Сент-Поль — Тихий Океан преемницей первоначальной компании и не обязана ли поэтому признать и уплатить ее долги? Не имеем ли мы случая, когда старое общество действует под новым названием? Дело разбиралось в федеральном суде Соединенных Штатов в Сент-Поле. Судьей был выдающийся и высокоученый юрист — Дуссон Ф. Диллон, тот самый Диллон, который впоследствии отказался от должности судьи, чтобы стать юрисконсультом компании, в которой влиятельнейшими лицами были Гульд и Седж.

Решение судьи Диллона должно было ясно показать другим мелким кредиторам, чего они могут ожидать. Он был того мнения, что если законодательство Миннесоты в 1862 году изменило название компании, то оно создало совершенно новое объединение, не могущее быть ответственным за долги старого. Иск Гопкинса был отклонен судом, и ему, как и другим кредиторам, оставалось только призадуматься на досуге над полными тайны красотами судоговорения.¹

Но хотя компания получила два новых названия, она все же сохранила право на постройку, привилегии и освобождение от налогов старого общества — так гласил судебный приговор. Она была освобождена от своих долгов; она получила обеспечение всего своего актива и имущества. Это был самый главный и важный пункт; название было лишь подходящей маской, под прикрытием которой «посвященные» могли надувать более мелких капиталистов.

¹ Процесс Эдуарда К. Гопкинса против ж. д. компании Сент-Поль — Тихий Океан. Доклады окр. судьи Диллона 1871 — 73 г.г., т. 2, стр. 396, 398.

РАСХИЩЕНИЕ ОГРОМНЫХ СУБСИДИИ

Что же предприняли проектировщики, обманывая массу простачков, с теми огромными субсидиями, которые в той или иной форме они получили для постройки железной дороги? Деньги эти фактически исчезли. Куда? Для оправдания расходов можно было сослаться только на незначительное железнодорожное строительство. Даже коротенькая, протяжением в 10 миль, полоса главной линии от Сент-Поля до Миннеаполиса не начала еще функционировать в 1862 г., как того требовал закон. Почему? Ответом на этот вопрос является быстрота, с какой накондились состояния, подобные седжевскому. Деньги были раскраданы.

Когда профессиональные мошенники, ограбившие эту железную дорогу, обращались к конгрессу и к штату Миннесоты с ходатайством о наделении землей и деньгами, они выставляли себя в качестве капиталистов, имеющих «богатые вспомогательные источники» для приведения в исполнение плана. Единственное в чем они нуждались, по их уверениям, это государственная поддержка в какой-нибудь форме, так как «предприятие слишком дорого стоит.» После того, как они своим грабежом довели железную дорогу до банкротства, специальная комиссия сената Миннесоты начала расследовать их манипуляции. Результаты расследования показали, — сообщила комиссия, — что компании не имели в своем распоряжении никакого наличного капитала и вряд ли имели достаточный кредит, чтобы обеспечить своевременную прокладку своих железнодорожных линий.»¹ Комиссия продолжает:

«Поскольку Вашей комиссии удалось выяснить, компании, со времени принятия поправки о ссуде, не затратили ни одного доллара капитала для приведения в исполнение своего гигантского предприятия. Они продали или заложили огромное количество этих облигаций, взимая необыкновенно высокий учетный процент. Они платили несоответствующим своему назначению и неспособным служащим чрезмерно высокое жалованье. За исключением приблизительно пятидесяти миль хорошо выполненного верхнего строения, все, что компании сделали за щедро предоставленное им государством право выпуска облигаций — это незаконченные и не связанные между собой полосы распланированной земли, каждая миля которой стоит в среднем немного менее 3 000 долларов.»²

¹ Доклад специальной комиссии по вопросу о железных дорогах и ж. д. привилегиях, 3 февраля 1860 г. Прот. Сената Миннесоты, 1859 — 40 г.г., стр. 343.

² Доклады окружного судьи Диллона, 1871 — 73 г.г., 2, 448 — 527.

Это дает ясную картину «способности к строительству» капиталистов — способности, выразившейся открыто в крупнейших мошенничествах. Но где в Соединенных Штатах было иначе?

Последующие события в истории этой компании скупо обрисованы в отчетах о процессе Джона Кеннеди и К^о против железнодорожной компании Сент-Поль — Тихий Океан, включая и ее первое отделение, против компании Рёсселя Седжа, Самуэля Д. Тильдена и других.¹ Хотя в этих отчетах сообщены далеко не все детали, но из них все же можно заимствовать, по крайней мере, некоторые достоверные частные сведения.

В 1871 г. Седж и его товарищи закончили несколько разветвлений железной дороги и все вместе заложили за 13 380 000 долларов. Почти вся эта сумма была внесена голландскими банкирскими домами. Но шестьдесят миль главной линии были еще в неоконченном состоянии, и жители штата начали выражать по этому поводу беспокойство. Миллионы долларов исчезли; все, что общество получило в виде земли и денег, целиком ушло на постройку лишь немногих несвязанных между собою и почти не имеющих ценности участков проектированной железной дороги. Директора должны были что-нибудь предпринять. Они и сделали это, выработав новый план с целью выпустить кровь из рьяных и легковверных голландских капиталистов.

ОБМАН ГОЛЛАНДСКИХ КАПИТАЛИСТОВ

Они поступили следующим образом: группа людей, составлявших первое отделение железной дороги Сент-Поль — Тихий океан, объединилась в корпорацию и выпустила облигации на сумму 15 миллионов долларов. Затем эти же люди или их подставные лица, выступив в качестве директоров дороги Сент-Поль — Тихий Океан (очень трудно удерживать в памяти это тонкое различие), заложили права, привилегии и собственность, включая предоставленную государством землю на 99 лет Первому отделению. Затем Союз обязался перед Первым отделением в качестве строительного общества закончить расширение железной дороги до 1 марта 1873 г., так как к этому времени, согласно новому постановлению закона, должен был истечь срок для использования предоставленных компании земель.

Условия залога были ясны и заманчивы. Все 15 миллионов долларов должны были быть употреблены на постройку разветвлений. На основании этого соглашения, в 1871 году были получены из Голландии следующие 8 миллионов долларов. Но кое-что было тщательно скрыто кликой Седжа от голландских

¹ Доклады окружного судьи Диллона, 1871 — 73 г.г., 2, 448 — 527.

капиталистов. Она не сказала голландским капиталистам, что большая часть внесенных денег, вопреки ясным условиям сделки о залоге, будет употреблена на главную линию ¹.

Какова же была судьба полученных из Голландии 8 миллионов долларов? Эта сумма, предназначенная, по клятвенным уверениям заемщиков, исключительно для постройки разветвленной сети, тотчас же разными способами была грабительски распределена. Около 3-х миллионов долларов было мошенническим образом обращено на окончание главной линии; крупные суммы были отложены для оплаты процентов по акциям главной линии; а на что были израсходованы остальные миллионы? На покупку железного материала и уплату строительным предпринимателям на разветвлениях сети. А кто продал железо? Компания Первого отделения. Прием был весьма прост; Седж и др. продавали материалы самим себе, рассчитываясь суммами, полученными от голландских капиталистов ².

В этот период хищения были так всеобъемлющи и широки, что вполне естественно, что Первое отделение, касса которого была так же быстро расхищена, как наполнена, в 1872 г. объявило себя несостоятельным. Менее чем в один год 8 миллионов долларов были «раскрошены», или, — мы предпочитаем употребить другое выражение, — собраны воедино, так как большая часть их попала и осталась в карманах нескольких человек. И это еще было не все. Когда Первое отделение в Октябре 1872 г. прекратило свою работу, оно задолжало своим подрядчикам — подчиненным фирмам, — действительно выполнявшим строительную работу, около 700 тыс. долларов, хотя впоследствии оно уменьшило этот долг до 500 тыс. долларов, уплатив часть его поставкой железа. Компания стонала под тяжестью крупных долгов, и уплата процентов по ее купонам, в силу наложения протеста, была приостановлена в судебном порядке.

ОБРАЩЕНИЕ К СУДУ

Голландские капиталисты, обманутые и ограбленные, поняли теперь свое печальное положение: деньги, которые они собрали дома со своих соотечественников, были у них похищены. Как могли они получить их обратно? Они сделали единственный шаг — стали добиваться, чтобы власти назначили администрацию дороги. Отсюда возник иск, поданный Джоном С. Кеннеди и К^о

¹ В сухих выражениях суд следующим образом сообщает факты: «Но эта часть плана, намерение употребить часть упомянутой суммы на главную линию, не была сообщена и не стала известна тем, кто впоследствии купил названные акции.» Диллон, — 5, стр. 459.

² Доклады окружного судьи Диллона, 1879—80 г.г., т. 5, 451—459 стр.

от своего имени и имени других акционеров. В сильных выражениях они предлагали в своей жалобе, как их обманули. «Они (акционеры) предлагают, — говорится в официальном судебном отчете, чтобы в виду неплатежеспособности упомянутой компании Первого отделения и различных мошеннических и неподобающих действий ее руководящего персонала, которые здесь не приводятся, так как суд считает их не существенными, по сравнению с фактическими главными пунктами ходатайства, была назначена властями администрация» и т. д.¹

Судья Диллон был согласен с тем, чтобы была назначена администрация. Настоятельные соображения — говорил он — делают ее необходимой. Компания располагает обширными пространствами земли, морген которой оценивается в 6 долларов. И эта мера является единственной действительной гарантией договора о залоге на 15 миллионов долларов. Но было оговорено, что обязательства компании в отношении использования всей земли или значительной части ее, если разветвления сети не будут окончены к определенному сроку, будут считаться просроченными! — Было настоятельно необходимо, — говорит Диллон, — спасти эту пожертвованную государством землю, и так как директора дороги признавались, что у них в кассе нет денег, то наилучшим, с точки зрения интересов акционеров, является назначение администрации. Администрация должна получить право закончить расширение сети. В виду этого Диллон 1 сентября 1875 года назначил в качестве поставленного властями администратора некоего Джисси Р. Фарли.

Дальнейшее развитие дела получило во втором процессе Джона С. Кеннеди и К^о против железной дороги Сент-Поль — Тихий Океан.²

Фарли, повидимому, очень много распространялся о произведенной им строительной работе, но фактически он израсходовал на строительные и ремонтные работы всего лишь около 100 тыс. долларов. Он однако поддерживал видимость этих работ, чтобы спасти на некоторое время от отчуждения ту часть пожертвованной государством земли, которой это угрожало. Но в 1878 году население Миннесоты еще раз пришло в возбуждение. Прошел двадцать один год с тех пор, как компания получила свои привилегии. Она получила огромные субсидии день-

¹ Доклады окружного судьи Диллона, 1879—80 г.г., т. 5, 451—459 стр.

² Там же, стр. 519—556. Кеннеди тем временем продал интересы голландских акционеров и оказался в сделке с администратором, заключив с ним мошенническое соглашение, при котором он (Кеннеди) очень много выиграл. Кеннеди таким способом получил много миллионов; раздача в подарок части этих денег дала ему возможность впоследствии выставить себя «крупным филантропом». См. главу о состоянии Хилля.

гами и землей не только от национального правительства, от своего штата, городов и округов, но и от частных лиц. Вдоль всей полосы дороги, как законченной, так и проектированной, фермеры и купцы подписались на акции, чтобы, как они теперь узнали, стать обладателями не имеющих ценности клочков бумаг, не дававших им ни дороги, ни процентов. Компания дважды оказывалась ограбленной вплоть до объявления ее несостоятельной; она, неоднократно применяя ловкость рук, надувала не только местных капиталистов, фермеров и купцов, но и захватила много миллионов голландских капиталистов.

ПРОБУЖДЕНИЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ.

Компания все еще продолжала оставаться в состоянии полного банкротства. Наконец законодательные органы не могли больше оставаться глухи к сильному выражению народного возмущения.

9-го марта 1878 года был принят закон, гласивший, что если к определенному сроку не будет построено определенное количество миль пути, незаконченные полосы вместе со всей предоставленной государством землей, правами, привилегиями и всей принадлежащей компании собственностью, «немедленно и полностью должны перейти к штату Миннезоты, без каких-либо дальнейших постановлений или формальностей.»¹

Это был решительный закон, и надо было тотчас же что-нибудь предпринять, чтобы парализовать намерения штата. Кто же мог дать денег для постройки неоконченных участков и этим воспрепятствовать лишению привилегий и пожертвованной государством земли? Седж и другие, присвоив себе всю добычу, которую могла дать дорога, ретировались, чтобы посредством подобных же действий использовать доход от своего разбоя в других направлениях. Сама железная дорога находилась в отвратительном состоянии, была совершенно неорганизована и ездить по ней было весьма опасно. Она была плохо оборудована и имела всего несколько вокзалов и складов. Такова была «блестящая железнодорожная система», которую хотел построить Седж и его клика; таков был результат их «огромного строительного таланта»! Мы не можем сказать, какую добычу извлек Седж из своего проекта: не существует отчета, устанавливающего точно или приблизительно сумму; по всей вероятности она достигает многих миллионов долларов.

Между тем Седж встретился в Трое с Гульдом и переселился в Нью-Йорк. «Оба эти человека, — говорит вышеупомянутый

¹ Специальные законы Миннезоты, 1878 г. 344 стр.

словоохотливый биограф, — произвели впечатление друг на друга, и это впечатление развилось впоследствии в знаменитую в истории «финансов дружбу». Последнюю можно считать знаменитой или сомнительной, смотря по желанию. Оба они представляли весьма ценную пару: Седж — хитрый, угрюмый и одинокий, Гульд — склонный к вулгарной дерзости, но оба равные друг другу в изобретении неисчерпаемых козней и уловок. Один чрезмерно осторожный, другой чрезмерно отважный, они уравновешивали друг друга. Постепенно Гульд проникся огромным уважением к Седжу; Седж оказался единственным союзником, которого Гульд не смог ни перехитрить, ни ограбить.

После этого и как раз во-время Седж в начале гражданской войны поспешил в штат Нью-Йорк. Там в Уолл-стрите была штаб-квартира многих железнодорожных компаний, уже много накрававших, награвивших и еще продолжавших это делать. Там находилось, например, бюро железнодорожной компании Ла-Кросс—Мильвоки; кто-бы ни был действительным строителем железных дорог, но собственниками их всегда являлись или люди с Уолл-стрита или капиталисты подобного же типа, — люди, получившие господство благодаря специальному роду мошенничества или хищений.

Здесь в Нью-Йорке было широкое поприще для энергичной деятельности в области всестороннего грабежа. Отсюда исходили планы и проекты, вылившиеся впоследствии в колоссальные мошенничества. Если бы центр всей этой чертовщины находился где-нибудь в другом месте, то Седж и вся остальная компания, без сомнения, устремилась бы именно туда.

УКРАДЕННЫЕ МИЛЛИОНЫ УПОТРЕБЛЯЮТСЯ НА РОСТОВЩИЧЕСТВО

С этих пор Седж становится ростовщиком крупного стиля; он изобрел особую систему ростовщичества (Система «put» и «coll»), ухищрений которой мы здесь не намерены описывать. Теперь мы можем узнать, что он сделал с миллионами, украденными в Уисконсине и Миннесоте.¹

¹ А также в штате Айова, в железнодорожном строительстве, в котором он принимал участие в широких размерах. Капиталисты, которым принадлежала железная дорога Сиу-Сити—Сент-Поль намеренно построили ее такими зигзагами, что мошенническим образом смогли украсть даже еще больше земли, чем предоставлено было им Конгрессом. Вследствие расширения этой железной дороги на округа Оцеола, Дикинсон и Обрайен в штате Айова эта компания предъявила претензию на 189 184, 54 новых, моргенов общественной земли в этих округах и убедила администрацию штата предоставить ей патент. Седж стал председателем железнодорожной компании, носившей имя Мак-Грегор — Западная, и провел свою дорогу

Он обыкновенно ссужал деньги за очень высокий процент, но во время паники и «тисков» для Уоллстрита он стал требовать и получал по два процента в день, или по шестьдесят процентов в меслд. Для него не имело значения, был ли то друг или неприятель: тот и другой должен был платить высокие проценты, требуемые Седжем, если только он нуждался в поддержке наличными деньгами, (которые Седж всегда имел под рукой, чтобы спастись от невыполнения своих обязательств и не стать банкротом. Седж принадлежал к замечательному союзу патриотов, умевших припрятывать золото, в высшей степени необходимое для продолжения гражданской войны и соглашавшихся ссужать его только на условия чудовищно грабительских процентов.

В это время на Востоке уделяли мало внимания железнодорожным предприятиям на Западе; газеты почти целиком были заполнены отчетами о событиях великой гражданской войны. Немногие знали кое-что о гигантских хищениях и мошенничествах, производившихся Седжем на Северо-западе, а когда он внезапно стал известен в качестве архи-миллионера, о нем стали печатать восторженные сообщения как о поразительном финансисте. Эти похвалы, впрочем, всегда умерялись насмешкой над его чрезмерным скряжничеством и отвращением к его жестокосердию. Но были связанные с ним люди, которые посмеивались над историями о его чудодейственных деяниях при накоплении миллионов; они-то знали, чем в действительности было приписываемое ему искусство волшебства; они знали о непрерывных хищениях, подкупах и мошенничествах. Известны подробности по меньшей мере еще об одном деле, в котором он в это время участвовал; очень многие его дела остаются скрытыми для истории.

ТИХООКЕАНСКИЕ ПОЧТОВЫЕ СУБСИДИИ

Одним из многих обществ, в которых Седж был крупным акционером, была «Тихоокеанская почтовая паровозная компания». Эта компания, как мы упоминали в главах о Ван-Дербильте ¹, в течение долгого времени подкупала Конгресс, чтобы

как раз через эту область. Он потребовал доли в этих 189 тыс. моргенов, и когда ему было в этом отказано, подал иск против железнодорожной компании С.-Поль—Тихий Океан. Дело в конце концов, 20 января 1882 г., разбиралось в федеральном суде Соед. Штатов в Айове, где судья Лоув с тонким юридическим беспристрастием вынес благожелательное решение, что каждая из обеих компаний имеет право на половину спорной земли. Федеральный отчет, 10, 435 — 450.

¹ «История американских миллиардеров», т. I.

грабительским путем добиться от правительства почтовых субсидий. В силу пового, принятого Конгрессом 17-го февраля 1865 г., законопроекта она получила значительную правительственную субсидию для содействия почтовому сообщению между Сан-Франциско и Азией через Гонолулу.

Добыча была так обильна, что различные группы капиталистов постоянно боролись между собою, чтобы овладеть средствами компании. Мы заимствуем из протоколов процесса тот факт, что в 1867 году к крупнейшим акционерам принадлежала честная, старая, в высшей степени достойная уважения банкирская фирма: братья Броун и К°. Она располагала как в своем собственном лице, так и путем представительства уполномочивших ее групп, более, чем 77 839 акциями из общего количества 200 тыс. акций акционерного капитала Тихо-океанской Почтовой Пароходной компании.

Подобно фирме Фелькс, Додж и К°, банкирская фирма бр. Броун и К° широко пользовалась (как и в настоящее время) репутацией одной из «старомодных фирм», отличающихся «строгой честностью». Конечно, она официально ничего не знала о непрерывно происходящих подкупах для получения субсидий; тот, кто является собственником коммерческого предприятия, должен культивировать свое незнание подобных сомнительных деталей. И быть может, как утверждает в своем памфлете известный писатель Вильям Суинтон, «заслуживающий всяческого уважения» Александр Броун и его компаньоны разыгрывали по отношению к тому самому обществу, акционерами которого они состояли, роль графтеров по нашему собственному выражению¹. Суинтон выдвинул против них упрек, что они обладали равносильной праву собственности закладной на котельные, железные и другие заводы, изготовлявшие оборудование для линии Тихо-океанской Почтовой Пароходной компании. В декабре 1867 года одна группа предприняла весьма энергичную попытку вытеснить их, но они с успехом отбивали ее. Это вызвало на суде большой переполох.

Так как собственники линии знали, что Конгресс как всегда склонен был обдѣлывать делишки, то они начали новые переговоры о субсидии и с такими блестящими результатами, что в 1872 году прошел новый закон, санкционировавший на десять лет новые почтовые субсидии в 500 тыс. долларов ежегодно. Добыча от субсидии теперь настолько увеличилась по сравнению с прежним временем, что борьба за обладание, вернее за использование их, вызвала еще более острый спор между за-

¹ Grafters, — немедно-американское grabsher: употребительное выражение для нечистоплотных дельцов-хищников.

интересованными группами. Один из акционеров, Лэгран Локвуд, побудил, преследуя при этом другую цель, публичную жалобу, что при проведении закона был применен подкуп. Локвудом, конечно, руководили мотивы совсем не морального свойства; он извлек большую выгоду из мошенничества *credit mobilier*. Палата Депутатов разыграла изумление, оскорбление, остолбенела от возмущения и 20 февраля 1873 года уполномочила бюджетную комиссию произвести расследование.

Конгресс, конечно, не ожидал, чтобы расследование действительно разоблачило какие-нибудь уничтожающие факты; он доверчиво полагался на то, что расследование легко можно будет отвести в безобидные каналы.

Но свидетельские показания разрушили эти радужные ожидания.

МИЛЛИОН ДОЛЛАРОВ НА ПОДКУП

Комиссия была не очень обрадована свидетельскими показаниями: она вынуждена была доложить, что «повидимому» в определенной связи с проведением законопроекта была израсходована сумма около миллиона долларов¹ и что «результаты» следствия сводятся к тому, что 515 тыс. долларов было уплачено «кудуарным дельцам»; назначение остальных израсходованных 335 тыс. долларов, на основании имеющегося материала, остается неясным.²

Рёссель Седж был в это время председателем Тихоокеанской Почтовой Пароходной компании; его привлекли для дачи свидетельских показаний, и он давал их с очень оскорбленным видом. Он отрицал, что был связан с компанией в то время, когда ей были предоставлены субсидии, утверждая, что он ничего не знает о подкупах, о которых идет речь. Если даже поверить его словам, что он не участвовал в этих подкупах, что является крайне сомнительным, так как в других случаях было установлено, что он давал ложную присягу³, то он повидимому выжидал, пока будут санкционированы субсидии в 5 мил-

¹ Доклад Палаты Депутатов № 269, 43 конгресс, 2-я сессия, 1874 — 75 г., 2, 17. В этот период одним из директоров был вдохновенный банкир и моралист, Генри Ключ.

² Там же, стр. 18.

³ В течение многих лет Седж клялся, что его частная собственность, подлежащая обложению налогом, не превышает 2-х миллионов долларов, и хотел, чтобы даже эта сумма была уменьшена или погашена в книге окладных сборов. После его смерти податное управление города Нью-Йорка установило налоги с 50 миллионов долларов его личной собственности, унаследованной его вдовой; по эту оценку следует значительно повысить, так как его душеприказчик доказал, что 10 миллионов долларов состояния Седжа было вложено в бумаги, не подлежащие обложению налогом.

лионов долларов, чтобы потом повести дело так, чтобы они оказались в его распоряжении. Без сомнения, он прекрасно знал о подкупе, и вполне правдоподобны предположения, что он побудил Локвуда подать жалобу, чтобы, вызвав всеобщее замешательство и недоверие, сбросить господствующую клику.

Во всяком случае, несмотря на все оговорки ясно было, что Тихоокеанская Почтовая Пароходная компания получила свои огромные субсидии при помощи подкупа, а Седж в 1873 году стоял во главе ее. Поскольку вопрос шел о личности подкупавших и подкупленных, комиссия утверждала, что она ничего не знает. Один из «кулуарных дельцов», Ричард Б. Ирвин, заявил, что он уплатил 750 тыс. долларов «другим лицам»¹, по кто эти лица, по утверждению комиссии, неизвестно; она «исчерпала все источники», чтобы узнать это, по тщетно. По обыкновению было выражено порицание «нерегулированной системе» кулуаров, которую следует почистить.

Вот все, что можно сказать о карьере Седжа до того времени, когда он соединился с Гульдом для манипуляций с Союзно-Тихоокеанской железной дорогой и для других дел.

Г л а в а Ш

ЕЩЕ О СОСТОЯНИИ ГУЛЬДА

Когда в 1887 году Джей Гульд предстал перед правительственной следственной комиссией, от него было получено очень мало сведений о Тихоокеанской железной дороге: все, что удалось из него выжать, было чрезвычайно скудно. Он сказал, что покупкой в 1873 г. 100 тыс. акций он приобрел господствующее влияние в Союзно-тихоокеанской железнодорожной компании и что впоследствии его собственность увеличилась до 200 тыс. акций². Его главный компаньон Рёссель Седж заявил, что он лично в 1868 или 1869 году начал покупать акции Союзно-тихоокеанской дороги³.

Как только эти люди и их компаньоны обеспечили себе власть, началась их спекулятивная деятельность. Без соблюдения каких-либо формальностей они тотчас же выпустили 200 тыс. акций в целях настоящей и будущей эксплуатации.

¹ Доклад Палаты Депутатов № 269 и сл. 1874—75 г.г. 2, стр. 123.

² Комиссия о Тихоокеанской железной дороге. Администрат. документы Сената Соедин. Штатов, Первая сессия 50 конгресс, 1, стр. 53 и 447.

³ Там же, стр. 340.

ОГРАБЛЕНИЕ ЦЕЛОЙ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ

Одной из железных дорог, которую лично купили Гульд, Седж и Сидней Диллон¹ и их сообщники и которую они затем продали самим себе, как директорам Союзнотихоокеанской дороги, была Канзасско-тихоокеанская дорога. Эта линия, протяжением около 394 миль, также принадлежала к многочисленным железным дорогам, история которых наполнена непрерывными подкупам. Ее актив состоял, главным образом, в выпуске государственных облигаций и в пожалованной земле в 3 миллиона моргепов в Канзасе и Колорадо.

Едва только была получена концессия на дороги, как начались настолько беззастенчивые подкусы, что только круглый дурак мог не видеть их. Что же вызывало их? Чем значительнее был подкуп, тем сильнее была уверенность в большей выгоде вытекающих из него привилегий, полномочий и прибылей. А чем соблазнительнее были перспективы, тем энергичнее светила финансового мира вменялись в дела. Наиболее видные банкиры вступили между собою в сильную конкуренцию, чтобы принять участие в финансировании проекта; в конечном итоге две банкирские фирмы были уполномочены реализовать на рынке заем Канзасско-тихоокеанской железной дороги. Одной из этих фирм была фирма Дэбней, Морган и К^о, участником которой был Д. Пирпонт Морган, другой — фирма Моррис К. Дрезун и К^о, глава которой был в конце концов причислен к блестящему сонму прославленных филантропов².

В своих объявлениях в 1869 году эти банкиры в радужных красках расписывали блестящие перспективы от наделения государственной землей Канзасско-тихоокеанской дороги, которая представляет для всех, желающих вложить в нее деньги, более чем надежную гарантию займа.

ВЫМОГАТЕЛЬСТВА И ХИЩЕНИЯ

Но наступил обычный кризис. Проект Канзасско-тихоокеанской железной дороги не составил исключения в общей судьбе железных дорог. Люди, стоявшие во главе массы акционеров, безбожно грабили железную дорогу и ловко падували мелких акционеров. Понятно, что благодаря этому рыночная стоимость

¹ Диллон был основателем обширного состояния; его потомки принадлежат к числу крупнейших владельцев железных дорог в Соединенных Штатах.

² Его собственность, движимая и недвижимая, после его смерти 22 января 1908 года была оценена в 12 814 894 доллара чистогоном. Большую ее часть составляли железнодорожные облигации.

акции железной дороги надела весьма низко. Гульд выжидал именно этого момента, но он воспользовался им не раньше, чем провел своеобразный план вымогательства, посредством которого он мог более действительным способом овладеть Канзасско-тихоокеанской железной дорогой.

С болтливостью, способной вызвать самые сильные подозрения, он высказывал свое намерение сломить монополию Канзасско-тихоокеанской железной дороги; еще раз он выступил в роли благодетеля городского населения. С этою целью он начал, вернее добился начала, постройки железной дороги в Колорадо. Эта дорога, проходя через часть той самой территории, которую собственники Канзасско-тихоокеанской дороги считали обеспеченной за ними, составляла ей конкуренцию. План Гульда удался превосходно. Акции Канзасско-тихоокеанской железной дороги упали еще ниже, и их напуганные владельцы вскоре оказались вынуждены искать соглашения. Едва только Гульд получил в свою собственность Канзасско-тихоокеанскую железную дорогу и соединил ее с Союзно-тихоокеанской, как тотчас же отказался от постройки Колорадской железной дороги.¹

Неизвестно, сколько акций Канзасско-тихоокеанской железной дороги обеспечили за собой Гульд, Седж и Диллон каждый в отдельности, но совершенно определена та сумма добычи, которую они совместно присвоили себе посредством мошеннической продажи себе самим, как владельцам Союзно-тихоокеанской дороги, этой и других дорог. Это был не обычный прием; здесь было нечто грациозное, вызывающее крайнее удивление в обществе, в котором крупные кражи считаются чем-то возвышенным.

Посредством хитроумного обмена акций и облигаций и мошеннического изъятия капитала они украли (правительство назвало это «незаконмерным присвоением») более 20 миллионов долларов у Канзасско-тихоокеанской, Денверской, Саут-Паркской, Тихоокеанской и других железных дорог. По докладам и следственным протоколам тихоокеанской железнодорожной комиссии можно точно установить определенные факты. Доклад как большинства членов комиссии Литлера и Андерсона, так и меньшинства (Паттисон) показывает, что мошенничество в Союзно-тихоокеанской железнодорожной компании под управлением Гульда, Седжа и Диллона были действительно огромны.

Миллионы моргенов общественной земли были попросту украдены. Не менее 7 миллионов моргенов были проданы без разрешения правительства². Земля с залежами угля, предста-

¹ Комиссия тихоокеанской жел. дор., т. I, стр. 175.

² Там же стр. 192.

влиющая не поддающуюся учету стоимость, была мошенническим способом захвачена в собственность¹. Миллионы долларов были мошеннически переданы из одного общества в другое. Капитал Союзно-тихоокеанской компании с 38 миллионов долларов был искусственно взвинчен до 50 миллионов долларов, облигационные долги — с 88 миллионов долларов до 126 миллионов и различные другие обязательства — с 4-х приблизительно миллионов долларов до почти 10 миллионов. Доклад большинства указывал на «расточительное и легкомысленное распределение актива общества на выплату дивидендов», выражая сильное удивление, почему Союзно-тихоокеанская железнодорожная компания, ведущая крупное и доходное предприятие, «в начале 1884 года оказалась на краю банкротства».

ДОЛЯ ГУЛЬДА — СОРОК МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

Доклад меньшинства был подробнее и еще более резкий. Он указывал, что Союзно-тихоокеанская и Канзасско-тихоокеанская компании получили от правительства в виде субсидии около 35 миллионов долларов, из которых возвращена была только небольшая часть, и что до 1887 года директорам обеих этих железных дорог «была расточена» сумма в 136 314 010,73 долларов. Было выпущено номинально повышенных акций на 84 миллиона долларов.

«Союзно-тихоокеанская компания, — продолжает доклад меньшинства, — в течение 18 лет получила в виде прибыли и от продажи участков земли 176 294 793,53 долларов, и если бы ее производственное оборудование было вполне оплачено, как того требовал Конгресс и чего, по клятвенному уверению служащих, никогда не было, то вся эта сумма в настоящее время могла бы быть употреблена на уплату долга правительству. Компания выплатила в виде дивиденда 28 650 770 долларов и в виде процентов по облигациям 82 742 850 долларов; почти вся эта сумма была без колебаний распределена между акционерами. Она вложила свыше 10 миллионов долларов в железную дорогу Денвер—Саут-Парк — Тихий Океан; она уплатила 10 миллионов долларов Джею Гульду и его компаньонам за железнодорожные ветки и другие формы помещения капитала, не представляющие ценности... «Член комиссии Паттисон высчитал, что личная прибыль Джея Гульда от его махинаций на Союзно-тихоокеанской дороге составляла, повидимому, 40 миллионов долларов.

Значительная часть суммы, которую Паттисон насчитал при оценке хищений, произведенных со времени существования Союзно-

¹ Комиссия тихоокеанской жел. дор., т. I.

тихоокеанской дороги, как мы выше видели, была украдена предпринимателями Гульда во время мошенничества в *Crédit Mobilier*.

СУДЕБНАЯ КОМЕДИЯ

Здесь естественно возникает вопрос: почему же Гульд не был привлечен к ответственности за свои преступления? Вполне понятно, что пока он грабил народ, широкую трудящуюся, безвластную массу, не имевшую действительного политического представительства, его разнузданности никто не ставил препятствий, так как известно, что закон целиком находится на службе у богатых хищников. Но Гульд ограбил в такой же мере и своих собственных сотоварищей по классу; он причинил ущерб, надул и ограбил своих собственных компаньонов; все это были влиятельные люди; почему же они не обрушились на него всей тяжестью уголовного закона?

Действительно, некоторые из них сделали это. Но это помогло им не больше, чем его противникам в его знаменитых хищениях в Эри. Хотя ему несколько раз угрожала тюрьма, но ему легко удавалось всякий раз ускользать от нее, как это удается подобным ему лицам при всяком крупном капиталистическом мошенничестве. Возбужденное против него 13 мая 1879 года обвинительным жюри графства Мопмузе в штате Нью-Джерси обвинение в мошеннических действиях несколько не обеспокоило его. В этом случае обвинение было возбуждено компанией вагонного завода Ленга. Обвинение состояло в том, что компания поставила Гульду вагоны на основании неверного изображения им фактов. После того, как она заявила о своем согласии получить в уплату за них первую закладную Нью-джерсейской центральной железной дороги, выяснилось, когда это было уже поздно, что эти закладные являются фальшивыми «консолидированными свидетельствами», так как такая консолидация никогда не была произведена.

Гульд каким-то образом увернулся от этого обвинения, и спустя девять лет ему так же легко удалось замять дело о своем другом уголовном преступлении.

Это было в 1888 году; могущественные противники напрягли все усилия, чтобы посадить его в тюрьму, и так как Гульд знал их влияние и упорство, он почувствовал сильное беспокойство.

Некоторыми из этих противников были обманутые владельцы облигаций Денверско-тихоокеанской железной дороги. Они нашли поддержку в собственнике одной влиятельной нью-йоркской газеты, интересы которой перекрещивались и враждебно сталкивались с интересами Гульда в вопросе о телеграфе и подводном

кабело. Обвинение касалось ловкого нарушения клятвы, посредством которого Гульд, Седж и Диллон утаили много миллионов долларов при консолидировании своей железной дороги, биржевой игрой с 30 тысячами акций акционерного капитала Денверско-тихоокеанской железной дороги. Владельцы этих облигаций в 1885 году возбудили в Нью-Йорке иск против Гульда и Седжа, требуя возмещения. Собственник газеты ежедневно наполнял целые страницы свирепыми проклятиями по адресу Гульда, требуя его наказания. И в довершение всего председателем обвинительного жюри, заседавшего в то время, оказался капиталист, которого Гульд за 15 лет перед тем надул в своих железнодорожных предприятиях.

Против него ополчился страшный союз. Гульд знал это. Он сразу понял, что сделает лучше всего, если вступит в соглашение с возбудившими иск владельцами облигаций и даст тягу, и притом возможно скорее. Он договорился с противниками и затем уехал на своей яхте, оставаясь за границей до тех пор, пока, поскольку дело шло об его уголовном преступлении, закон давности не позволил ему возвратиться.

ЦЕЛЫЙ РЯД ПОДКУПОВ

Может возникнуть другой, хотя такой же праздный, вопрос: каким образом Гульд мог получить необходимый простор для своих многочисленных мошенничеств, оставаясь пощаженым судебным и другим преследованиями? Доклад членов комиссии Тихоокеанской железной дороги не дает ясного ответа на этот вопрос. Доклад меньшинства комиссии все же бросает некоторый свет на его поведение. Он говорит: «Сотни и тысячи были израсходованы в главных городах штатов и государства, чтобы оказать влияние на законодательство»¹.

Комиссией часто упоминаются «платежи на несоответствующие назначению цели». Но если даже комиссия не раскрыла всех подкупов, которые производил Гульд, то при всем своем нежелании она не могла не признать их очевидности. Следовавший за ним по пятам целый ряд подмогов и мошенничеств в течение целых 20 лет был притчей во языцех. В этом отношении Гульд отличался от большинства современных ему стяжателей денег, которые так хитроумно собирали свою добычу, что имели возможность ускользать от правосудия, пользуясь своей хорошей репутацией.

Около 1883 года Гульд отказался от Союзно-тихоокеанской дороги, высав из нее, как ему казалось, все, что было воз-

¹ Комиссия тихоокеанской жел. дор., т. I, стр. 192.

можно. Без сомнения, его решение было правильно, так как на этой обособленной линии в то время нельзя было рассчитывать на дальнейшую непосредственную добычу. Но когда 15 лет спустя население и источники богатства этой области сплотно увеличились, там появился в лице Гарримана достойный преемник Гульда, воспринявший и усовершенствовавший его приемы.

Сорок или около того миллионов долларов добычи, присвоенной Гульдом, в большей своей части он получил от предприятия Канзасско-тихоокеанской железной дороги. Последний обман правительства с целью получения от него многочисленных субсидий на эту линию имел место в 1898 году, как раз в то время, когда Гарриман блестяще развернул свое богатство и силу.

Правительство могло еще потребовать от Канзасско-тихоокеанской железной дороги остаток долга в 13 миллионов долларов. Был задуман мошеннический план заставить правительство продать свою закладную за половинную цену. По поводу этого в высшей степени искусно разработанного плана только незадолго до приведения его в исполнение поднялся некоторый шум. Турпи требовал в сенате Соединенных Штатов, чтобы продажа не была утверждена. Это предложение поддержал 16 февраля 1898 года сенатор Аллен, который сказал: «Мы с таким же основанием могли бы издать закон о заимствовании из государственной казны 6 700 000 долларов для прямого подарка, это было бы не более преступно и не более нарушало бы права народа»¹. Сенатор Морган из Алабамы характеризовал продажу как грабеж, Гаррис назвал ее мошенничеством, а тех, которые ее осуществили, — ворами. Но эти сильные слова не мешали тому, что претензии правительства в тот же день в спешном порядке были отданы за 6 миллионов долларов.

КРАЖА КРУПНЫХ УГОЛЬНЫХ МЕСТОНАХОЖДЕНИЙ

Для того, чтобы составить себе правильное представление о хищениях Гульда при махинациях и осуществлении консолидации Союзно-тихоокеанской железной дороги, недостаточно одного только простого денежного расчета. Расхищенные Гульдом и его преемниками естественные богатства пельзы выразить в денежной стоимости. Например, кто может сказать, как велика была денежная стоимость огромных украденных у народа угольных залежей? Комиссия по вопросу о торговле между штатами полагает, что все запасы угля в штатах Оклахома, Ута и Уайоминг составляли собственность и монополию железнодорожной

¹ Протоколы конгресса, 55 конгресс, II сессия, т. 3, ч. 2, стр. 176.

системы Гульда, главным образом железной дороги Денвер Рио Гранде, одной из многочисленных западных железнодорожных линий, которые находились под властью Гульда и которые он оставил в наследство своим детям.

Начиная с 1866 года, эти хищения угольных и нефтеносных земель непрерывно продолжались, если не считать временных перерывов, вызываемых официальными расследованиями. Но последние несколько не мешали их возобновлению в еще большем масштабе. Комиссия по вопросу о торговле между штатами кратко докладывала, что железнодорожная линия Гульда и Гарримана в обширной области по ту сторону Миссисипи, «целиком завладела горной промышленностью, транспортом и продажей угля на всех линиях». Бесчисленные документы и свидетельские показания, собранные в официальных изданиях, еще резче формулируют обвинение, говоря о мошенничестве, ложной присяге и насилиях. Но лица, извлекавшие пользу из всех этих колоссальных мошенничеств, имели полное основание весело посмеиваться над всеми этими безрезультатными расследованиями.

Они обладали правом собственности на большую часть украденного ими имущества. Правительству удалось получить из него обратно сравнительно небольшую часть. В общем довольны были те, которые выгадали на этом деле.

Не следует думать, что Гульд был настолько поглощен своей деятельностью по части хищений на Союзно-тихоокеанской дороге, что забывал о делах в других направлениях. Несколько. Этот приземистый человек с тихим голосом и ординарной, почти бабьей, наружностью был в действительности неукротимым завоевателем, который мог одновременно действовать и грабить в различных областях. В избранном им самим способе ведения войны он был в высшей степени разносторонен, поразительно одарен в отношении расчетливости, отличаясь большой способностью одновременно следить за невероятным количеством различных запуганных предприятий. Он не заботился об их правоммерном исходе. В случае необходимости он в любое время мог пригласить группу искуснейших адвокатов, ни один из которых не посовестился получить в качестве вознаграждения часть награбленного им. Юристы, из которых некоторые впоследствии стали судьями, отказывались от своих должностей, ради получения крупных гонораров от тех самых обществ, в пользу которых они выносили решения, защищали и вырабатывали планы для Гульда. Он был прекрасным клиентом: количество юридических процессов, в которых он был замешан, было безгра-

ТЕХАССКО-ТИХООКЕАНСКОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ ГУЛЬДА

Всюду, где бы Гульд ни появлялся, мелкие мошенники оказывались побежденными и изгонялись, и он — крупнейший мошенник — занимал их место. Это он снова доказал в деле с приобретением и ограблением Техасско-тихоокеанской железной дороги. Эта линия получила обычные правительственные субсидии и наделение землей. Подкупы, примененные для получения их, были полностью раскрыты в знаменитых «Письмах Хэнтингтона», впоследствии получивших огласку в юридическом споре, возникшем между двумя железнодорожными компаниями. Автором этих писем был знаток, и даже выдающийся, по части подкупа; это был не кто иной, как Коллис П. Хэнтингтон, один из влиятельнейших железнодорожных магнатов того времени. В 1876—78 годы, к которым относятся его письма, в Вашингтоне происходила дикая конкуренция в подкупах, и Хэнтингтон без всякой сдержанности писал о пей¹.

После того, как конгресс принял закон о Техасско-тихоокеанской железной дороге, Гульд выступил с планом, очень схожим с мошенничеством *Crédit Mobilier*. Он основал строительное общество и заключил контракт с Техасско-тихоокеанской железнодорожной компанией о постройке линии этой дороги на запад, протяжением около 610 миль. За эту работу должно было быть уплачено 12 миллионов долларов облигациями и премия акциями на дополнительные 12 миллионов долларов. Это был весьма достопримечательный контракт, сводившийся к тому, чтобы сделать Гульду подарок в виде железнодорожной сети. Его осуществление можно было объяснить только тем, что Гульд подкупил большинство директоров железной дороги уверением, что они получат лакомый кусок добычи. Так как согласно условиям контракта, акционеры Техасско-тихоокеанской железной дороги могли участвовать в строительном обществе только в одной шестой части, то у гульдовского синдиката оставалось 10 миллионов долларов капитала, что было вполне достаточно для господства над дорогой. Это дало Гульду возможность

¹ В письме от 17 декабря 1878 года Хэнтингтон писал: «Джей Гульд около 2-х недель назад прибыл в Вашингтон и, насколько я знаю, встретился с сенатором Митчеллом из Орегона. С этого времени в Вашингтоне стали щедро расходоваться деньги... У Гульда большие суммы наличных денег, и он расходует их без стеснения для достижения своих целей». В письме от 3 мая 1878 года Хэнтингтон писал, что люди из Техасско-тихоокеанской дороги предложили одному члену Конгресса 1 000 долларов наличными, если он будет голосовать за закон и еще 5 000 долларов наличными и 10 000 облигациями, в случае, если закон пройдет и т. д. и т. д.

платформы притворно провоз, заключить последующие контракты с самим собой и совершенно самостоятельно вести дела дороги, тесно связывая их с многочисленными другими своими планами.

ЗАХВАТ ДРУГИХ [ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Техасско-тихоокеанская железная дорога была одной из четырех главных линий, которые Гульд и Седж получили в свое распоряжение хорошо известными нам методами. Другой из этих линий была Уэбешская (Wabash) железная дорога, составившаяся из шестидесяти восьми отдельных маленьких линий в штатах Огайо, Мичиган, Индиана, Иллинойс, Миссури и Айова. Гульд и Седж, получив целый ряд привилегий от различных штатов, ограбили эту железную дорогу на миллионы долларов, приведя ее затем к банкротству.¹ Их поведение было настолько отвратительно мошенническим, что судья федерального суда Соединенных Штатов Грэнэли, один из немногих судей с независимым характером, уволил в отставку официальных администраторов, назначенных по настоянию Гульда и Седжа, сопроводив этот акт резкой угрозой. Но все это не имело никаких последствий для собственности Гульда: он сохранил ее в своем распоряжении, и она перешла к его семье.

Каждый новый барыш давал возможность Гульду и Седжу получать в свое распоряжение другие железные дороги и общественно-полезные учреждения. Вскоре к списку этих дорог присоединилась Миссурийско-тихоокеанская с рядом связанных с нею железных дорог, которую штат Миссури субсидировал 25 миллионами долларов. В план Гульда и Седжа входило не доводить эту железную дорогу до банкротства, до которого они довели другие дороги. В этом случае у них была специальная цель. Мошенническим образом отвлекая товарное движение с других дорог, они увеличили доходы этой железной дороги настолько, что ее акции получили высокую цену; продажа акций по повышенному курсу принесла им большие суммы. Тогда они дали снова упасть цене акций и стали скупать их обратно. Миссурийско-тихоокеанская дорога составляет в настоящее время самое ценное предприятие семьи Гульд. Господство над этой дорогой настолько признается делом семейного наследования, что только недавно, в 1909 году, правнук Джея Гульда, Кингдон Гульд был назначен ее директором.

Все эти различные линии железных дорог были присвоены Гульдом приблизительно в те же годы, когда он ограбил Союзно-тихоокеанскую железную дорогу.

¹ Подробный отчет об этой разрушительной деятельности появился в «Северо-американском Обзрении» (North American Review) в феврале 1888 года.

ОГРАБЛЕНИЕ И ВЫТЭСНЕНИЕ ВАНДЕРБИЛЬТА

В надежде на приобретение новой собственности для увеличения своего состояния Гульд и Седж, одновременно с разорением ими Союзно-тихоокеанской железной дороги, решили, что им должно также принадлежать и Общество западной телеграфной сети. Всякая другая группа капиталистов серьезно задумалась бы прежде, чем взяться за осуществление такого плана, потому что это сильнейшее из всех телеграфных обществ находилось под властью самого богатого капиталиста Соединенных Штатов Вильяма Г. Вандербильта. Гульда и Седжа это обстоятельство несколько не останавливало; у них был план вытеснения Вандербильта. Этот план представлял собою не что иное, как ту самую особую систему давления, которую они применили для ограбления директоров Канзасско-тихоокеанской железной дороги; эту систему применял и сам Вандербильт, и конкурирующие с ним капиталисты воспользовались ею против него.

Эта очень простая система, которая в настоящее время часто применяется, заключалась в том, чтобы начать строить конкурирующую телеграфную линию. Гульд снова принял позу «противника монополий». Он кротко говорил о необходимости полной свободы конкуренции. В это время сенатор Вест дал чеканную формулировку профессиональной деятельности рыцарей наживы: «Когда они говорят, они лгут; когда они молчат, они крадут» — выражение, заслуживающее бессмертия.

На линии тихоокеанской и других своих железных дорог Гульд и Седж построили телеграфную линию с твердым намерением припудрить Вандербильта или к покупке или к продаже. Предприятие Общества западно-телеграфной сети стало терпеть от этого настолько серьезный ущерб, что в конце концов в целях обороны вынуждено было купить конкурирующую линию Гульда, как говорят, за 10 миллионов долларов. Гульд, захватив вырванные таким образом у Вандербильта и его компаньонов деньги, начал большую игру и отобрал у них всю телеграфную сеть. Всякого рода хитростями и спекуляциями на денежной бирже он понизил цены акций Западного общества и постепенно скупили большинство их. К крайнему удивлению и величайшей досаде Вандербильта, Гульд в 1881 г. оказался хозяином не только в Западном обществе, но и в Телеграфном Обществе Американского Союза, которое он не задолго до этого продал Вандербильту.

ДЕНЕЖНАЯ АРИСТОКРАТИЯ И ГУЛЬД.

Получив в свое распоряжение Западное Телеграфное Общество, Гульд тотчас же увеличил количество его акций, непрерывно продолжая этого рода деятельность. Победоносный, преисполнен-

шии добычи и власти, Гульд не нуждался в поддержке всего того, что в среде денежной аристократии считается солидным и заслуживающим уважения. Она знала его, как вора крупного масштаба, и он знал ее настоящую ценность, несмотря на внешний ореол, который она создала вокруг себя. Инстинкт, непогрешимый вообще, в денежном мире усиливается еще благодаря неизменному прищипу поведения, согласно которому дельцы группируются вокруг тех, кто обнаружил величайшую ловкость в деле получения и использования добычи. Победенным легко изменяют, к победителям устремляются. Денежные короли одного и того же типа, как Джон Джэкоб Астор, Д. Пирпонт Морган, Колине П. Хэнтингтон и другие оказались в той благородной группе, которая составила директорию Гульда. Это все были замечательные парни, проделавшие карьеру, более или менее сходную с карьерой Гульда; они образовали разращенное братство, в котором вполне и наилучшим образом умели понимать друг друга.

Все они были хитрые, старые практики; Гульду не легко было превзойти их: если не все были так дальновидны, как Седж, то во всяком случае большинство их прошло очень хорошую школу всякой обходящей закон тактики и коварства в финансовой и промышленной борьбе. Их сила заключалась в pedestalке доверия; качество, прямо противоположное тем добродетелям, которые они проповедывали, развивалось в результате условий их борьбы. Но когда легковверный человек, вроде основателя подводного кабеля Кири в. Фильда, доверчиво вступал с Гульдом в дружбу, его ограбление и гибель легко было осуществить. Фильд был достаточно простодушен, чтобы поверить Гульду. Только после того как Гульд безжалостно выжал из него все его состояние и дал ему отставку как банкроту, Фильд начал — увы, слишком поздно! — понимать, что в вихре конкуренции и борьбы нет места для дружбы. И все-таки Фильд имел мало оснований жаловаться на свое несчастье; богатство, вырванное у него Гульдом, явилось результатом ряда последовательных мошенничеств, в которых он очень охотно участвовал.

ГУЛЬД ЗАХВАТЫВАЕТ В СВОИ РУКИ ВОЗДУШНЫЕ ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ

Ограбление Фильда произошло благодаря мошеннической игре Гульда с акциями воздушной железной дороги в городе Нью-Йорке. Гульд не принимал никакого участия в постройке этой воздушной железной дороги. Привилегии на ее постройку и эксплуатацию были получены посредством подкупа. После того как другие капиталисты взяли на себя эти подкупы и показали, как доходны такие воздушные дороги, Гульд и Седж протянули свои руки к обладанию ими.

Следственная комиссия Хепбёрпа в 1889 году с достаточной ясностью установила, что было израсходовано около 650 тысяч долларов на подкуп для получения привилегии на одну из этих воздушных дорог — Джильбертовскую, впоследствии названную Метрополитен. На допросе один из служащих компании Хозе Ф. Наварро заявил, что до того времени, как началась постройка этой дороги, было израсходовано 650 тысяч долларов. На вопрос, были ли израсходованы они в Нью-Йорке или в Олбэни (местопребывание правительственных учреждений), он ответил, что этого не знает. Из вопросов и ответов ясно вытекало, что эти 650 тыс. долларов были использованы в качестве фонда для подкупа.¹ Повидимому, приблизительно такая же сумма была затрачена для получения привилегии на другую Нью-Йоркскую воздушную дорогу.

При постройке воздушной дороги был применен старый обычный в железнодорожном строительстве прием — организации строительного общества. Было основано для производства строительных работ общество под названием Нью-Йоркское общество для кредита и эксплуатации. Одни и те же люди были директорами как строительного общества, так и компании воздушной дороги и заключали сами с собой мошеннические контракты.² Капиталисты и «филантропы», вроде Д. М. Пульмана,³ Джона П. Кенпеди и других, получили при этой мошеннической проделке крупные барыши, одновременно накапливая богатство посредством всяких иных приемов такого же рода.

После постройки первых двух воздушных дорог, была разработана и приведена в исполнение новая система грабежа. Была

¹ Расследование о жел. дорогах в штате Нью-Йорк 1879 г. т. 5, стр. 43. Эти привилегии восходят еще к временам господства Туида. Когда была получена привилегия на линию Бликер-Стрит — Фультон Ферри в городе Нью-Йорке, было бесплатно распределено в виде облигаций 434 тыс. долларов. («История общественных привилегий в городе Нью-Йорке», стр. 121).

² Там же, стр. 12.

³ Некоторые факты относительно Пульмана были приведены в первом томе этой работы. Поучительным может быть также следующий пример его методов и взглядов, относящихся приблизительно к тому же времени. После того как Джейкоб Шарп в 1884 г. склонил магистратуру города Нью-Йорка посредством уплаты 500 тыс. дол. наличными предоставить ему привилегию на линию Бродвей, владельцы привилегии выпустили на 952 тыс. долларов акций и на 2 500 тыс. долларов облигаций на постройку линий, протяжением всего в три мили и стоившей фактически только 160 тыс. долларов. Выпуск этих облигаций был незаконен и нечестен. Пульман знал об этом, как и о подкупе. За поставленные им вагоны он получил 150 тыс. долларов этими облигациями, по расчету 50 центов за доллар. — См. отчет и свидетельские показания перед следственной комиссией Нью-Йоркского Сената «Сенатская комиссия по вопросу о Бродвейской ж. д. 1886 г.», стр. 181.

изита концессия на общество под названием «Мангаттан» с капиталом в 2 миллиона долларов, официально имеющее целью постройку воздушных дорог. Но оно не построило ни одного фута дороги. Та же самая клика, которая господствовала в Нью-Йоркском обществе для кредита и эксплуатации, выступила в качестве господствующей силы и в Мангаттанском обществе, арендуя для последней две уже существующие линии. Эта аренда фактически стоила им очень небольшого количества наличных денег. Они незаконным образом увеличили акционерный капитал Мангаттанского общества с 2-х до 13-ти миллионов долларов и распределили между собой доход, как добычу.¹

Посредством спекуляций с акциями Гульд и Седж раздавили большинство мелких акционеров, обеспечив себе господство. После того они перешли к дальнейшему номинальному повышению акций, к консолидации всей системы и вытеснению наиболее могущественных акционеров.

ФИЛЬД ВЫБРОШЕН НА УЛИЦУ

Некоторые из важнейших акционеров, как например Фильд, укрывались под одной кровлей с Гульдом и Седжем, но другие ожесточенно боролись с различными мошенническими приемами и средствами, применявшимися Гульдом и Седжем. Результат возникшего отсюда юридического конфликта можно было предвидеть заранее. Гульд редко появлялся на суде, не подкупив заранее судьи. Представителем правосудия был в это время Уэстбрук из верховного суда в Нью-Йорке. Когда Гульд начинал свою воровскую карьеру, Уэстбрук был его первым юрисконсультom. Теперь, в качестве судьи, Уэстбрук давал предписания и приказы, прикрывавшие мошеннические подвиги Гульда и Седжа. Его услужливость была общеизвестна; один раз он устроил заседание суда в частном помещении Гульда в конторе западного телеграфного общества и вынес там свое постановление.²

Став неограниченными хозяевами сети воздушных железных дорог в Нью-Йорке, Гульд и Седж перестали нуждаться в Фильде. При первом же представившемся случае они побудили фондовую биржу отказаться от Фильда, и последний был выброшен, влача после этого жалкое существование. Он умер разоренным человеком.

¹ Расследование о жел. дор. в штате Нью-Йорк 1879 г., 5, 6 и 7.

² Палата депутатов Нью-Йорка впоследствии обвинила судью Уэстбрука в противозаконных преступлениях по должности; но ему удалось добиться оправдательного приговора в Сенате.

Глава IV.

РАЗМЕРЫ СОВРЕМЕННОГО СОСТОЯНИЯ ГУЛЬДА

Каковы же были конкретные результаты, достигнутые Гульдом после пятнадцатилетней грабительской деятельности? Он сам наглядно показал это, созвав 13 марта 1882 года к себе Седжа и других своих компаньонов и открыв перед ними переполненный ценными бумагами ящик. На Уолл-стрите распространились невыгодные для него слухи, будто недавнее падение курса сильно затронуло его; чтобы доказать ложность этих утверждений, он призвал свидетелей, представив им убедительные доказательства того, что его богатство и его власть остались нетронутыми. Он выложил перед ними на 23 миллиона долларов акций Западного Общества, на 12 миллионов долларов акций Миссурийско-тихоокеанской компании и на 19 миллионов долларов других акций. «В Америке кроме Вандербильта, нет другого человека — заметил Седж, — который мог бы устроить подобную выставку акций». Но ценные бумаги, показанные Гульдом, составляли только часть его богатства; остальная значительная его часть в них не входила. Два года спустя он, хвастаясь, устроил вторую, еще большую, выставку.

Эта груда акций и облигаций служила доказательством, обладающим юридической силой, обширной власти этого человека. Благодаря обладанию ими он не только мог распоряжаться крупными доходами, притекающими из многочисленных обществ, но и имел также неограниченную власть над огромной массой наемных рабочих. Каждый доллар его состояния был приобретен при помощи хитрости, подкупа, мошенничества и хищений; и тем не менее он был одним из могущественных магнатов страны, владельцем разветвленной собственности, хозяином, распоряжающимся судьбой десятков тысяч рабочих. За его спиной, как непреломный страж, стоял закон, обеспечивая ему обладание состоянием, добытым путем грабежа.

В 1881 году он и его клика получила огромную добычу; народ пришел в чрезвычайное волнение, подстегиваемый своей бедностью, с одной стороны, и зрелищем колоссального богатства капиталистов, с другой. Гульд продолжал увеличивать свое богатство, словно общественный протест ничего для него не значил. Как мы уже видели, он прибавил к капиталу воздушных дорог Нью-Йорка 13 миллионов долларов разводненных акций, одновременно заставив служащих и сторожей этих линий подчиниться новым условиям заработной платы и труда. Они жаловались на то, что им приходится ежедневно работать 12—15 часов за скудную поденную плату в 1,75—2 доллара. Гульд выслушал

на жалобы, утешив их распоряжением о сокращении рабочего дня до 12 часов. Но скоро их иллюзии насчет одержанной жалкой победы рассеялись, когда они узнали, что он уменьшил, вместе с тем и их заработную плату.

Грабя железные дороги на Западе, он одновременно понижал плату служащим и рабочим на Миссурийской-тихоокеанской дороге и выступал против рабочих организаций; этим он вызвал в 1885 и 1886 годах крупные стачки, от которых железнодорожные рабочие, впрочем, ровно ничего не выиграли. В высшей степени характерными для угодничества многих газет и политиков являются клевета и ругань, с которыми они набросились на вождей, руководивших этими стачками. Прислужники официальной прессы и свита, окружающая политических вождей, соединились для злостного преследования. Руководитель стачки на Миссурийско-тихоокеанской дороге, Мартин Айронс подвергся клевете и травле и был занесен в черные списки. Жалко было видеть, как этот честнейший, прекрасный и самоотверженный человек последующие годы был вынужден добывать себе средства существования продажей земляных орехов. Прах его покоится теперь в неизвестной могиле, всеми забытый, в то время как смертные останки Гульда, одного из знатоков воровства своей эпохи, покоятся в обширной усыпальнице, а дети его принадлежат к олигархии семейств, властвующих в Соединенных Штатах.

МОГУЩЕСТВО И БЛЕСК, КАК НАГРАДА ЗА ВОРОВСТВО

К сорока пяти годам Гульд имел более ста миллионов долларов. Он преждевременно состарился: борода его поседела, его волосы поредели, и его смуглое, желчное, угрюмое лицо избородили резкие, глубокие морщины. Его фигура сгорбилась, так что он стал выглядеть еще более неказисто, чем раньше. Но во время его путешествий никто не стал бы отрицать у него признаков царственного величия. Из одного конца страны в другой он разъезжал в своем превосходно устроенном, напоминающем дворец, вагоне железной дороги, оборудованным с максимальным комфортом и роскошью, возможными в то время: с гостиной, кабинетом, столовой, спальней, кухней и помещением для послыщников. Его яхта «Аталапта» была действительно великолепною. Его образ жизни соответствовал образу жизни настоящего магната. В Ирвингтоне на реке Гудзон он жил уединенно в большом роскошном барском доме, окруженном 500 моргенами земли. Там находилась одна из прекраснейших оранжерей в мире. Его городская квартира в Нью-Йорке представляла собой массивный мрачный дом из темно-коричневого песчаника на северо-восточном углу 5 Авеню и 47-й улицы, в самом центре аристократического квартала.

Помимо того, он обладал еще огромною властью, не выражающейся во внешнем блеске. В течение многих лет он был собственником газеты нью-йоркского «World» («Мир»). Замечательное явление представлял один из крупнейших хищников, неоднократно лишь с трудом избегавший тюрьмы, который поучал публику ее обязанностям и морали в политическом и других отношениях. Но известный всем факт, что газета принадлежала Гульду, уменьшал значение ее содержания и ограничивал ее распространение.¹

Более успешно и хитро он оказывал влияние на общественное мнение посредством господства в западно-телеграфном обществе и в союзе печати — первой агентуре для распространения новостей в Соединенных Штатах. Там изготовлялись или искусственно окрашивались в определенный цвет подтасованные или фальшивые телеграммы, и в таком виде доставлялись печати. Это не только давало Гульду превосходное тайное средство для влияния на денежный рынок, но и могло быть использовано при всяком случае в пользу капиталистов и против рабочих и радикального движения. Публика читалась грубо фальсифицированными отчетами о стачках и о политическом и рабочем движениях; на эти подделанные известия опирались собственники газет, сами бывшие капиталисты или в сильной степени подчиненные капиталу. Все вместе взятое использовалось для того, чтобы предохранить широкую массу публики от всякого движения или брожения, которые могли бы угрожать неограниченному господству капитала.

СМЕРТЬ ДЖЕЯ ГУЛЬДА

В последние годы своей жизни Гульд страдал отчасти от тяжелой болезни желудка, отчасти от бессонницы. В длинные темные ночи он обыкновенно часами ходил взад и вперед по галерее, возвышавшейся над его нью-йоркским домом — маленький, исхудавший, раздраженный человек, тщетно пытаясь довести тело и дух до истощения, вызывающего сон. Он умер утром 2 декабря 1892 года и его тело было погребено на Уудлоунском кладбище в классической усыпальнице, стоившей 110 тыс. долларов. На похороны явились многие архимиллионеры, которые по своему жизненному пути и положению походили на него и карьера которых отчасти была связана с его карьерой. Тут были Рессель Седж и Д. Пирпойнт Морган, Коллис П. Хентингтон и группа других — величественная процессия денежных королей

¹ Но когда Гульд продал «Мир» Джозефу Пулитцеру, эта газета стала одним из самых ожесточенных обвинителей Гульда, повидимому, с целью очиститься, насколько возможно, перед общественным мнением от факта, что она раньше принадлежала Гульду.

с бесстрастным выражением и в безукоризненном трауре, хотя, за исключением его собственной семьи, ни одна душа не оплакивала в действительности Гульда. Его завещание обнаружило номинальную собственность в 77 миллионов долларов, по это было лишь официальной стороной завещания: его собственность была гораздо больше. Все наследство оставлялось шестерым его детям: четырем сыновьям и двум дочерям; в отличие от Асгоров и других магнатов, Гульд не завещал большей части своего состояния своему старшему сыну.

Теперь, когда Гульд умер, многие собственники газет, подслуживавшиеся к нему или трусливо молчавшие при его жизни, выступили против него с уличной бранью, перечисляя самые отвратительные его деяния.

Несправедливость их статей состояла не в преувеличении его пороков — это было бы невозможно, — но в том, что они изображали его как из ряда вон выходящего мошенника, вырывая его из той системы, которая его породила и которую только и можно делать ответственной.

Гульд умер ненавидимым всеми в Соединенных Штатах. Он никогда не отличался общественным честолюбием, но у детей развилось стремление к признанию их обществом. Прежде всего на каждом шагу выдвигалось старое оскорбление, что состояние их отца было приобретено грабежом и разрушением. Но все основатели богатств без исключения действовали таким же образом; все пускались в хищрепия, лгали, обманывали, подкупали, мошенничали и крали.

Во всяком случае Гульды, имея в своем распоряжении миллионы долларов, были в состоянии преодолеть все социальные препятствия. Когда у кого-нибудь имеется достаточно денег, он не нуждается в разрешении занять избираемое им общественное положение: он может взять его приступом. Один из самых легких путей к этому заключается в том, чтобы купить себе доступ в класс европейской наследственной аристократии, так как последняя в наш практический век оживленно торгует за наличные деньги своими именами. В соответствии с этим, одна из дочерей Джек, Анна Гульд в 1895 г. превратилась в графиню Каstellан, и граф получил возможность распоряжаться многими из миллионов Гульда. В течение следующих одиннадцати лет он сделал из них веселое употребление, разбрасывая миллионы с щедрой расточительностью и устраивая всевозможные фантастические записи, пока развод не положил этому конец. Но госпожа Гульд поднялась еще выше на страницах Готского Альманаха. Приемником графа был герцог де Саган, достопримечательный отпрыск своего рода, разыгрывавший свою важную роль, показывая, как феодальное дворянство, лишаясь часто у себя на родине своих

шкраденных имуществ благодаря революциям или расточительности, подиколенно устраняется, соединяя свою судьбу с имуществом, шкрабленным в новых странах.

БОРЬБА ЗА ДАЛЬНЕЙШЕЕ СУЩЕСТВОВАНИЕ

Если бы мы долго останавливались на стремлениях и действиях семьи Гульд в общественной области, то нам пришлось бы оставить в тени гигантскую промышленную борьбу, в которую они вмонпались. После смерти Джея Гульда богатства и владения семьи значительно увеличились и их завоевания расширились все дальше.

Но эти успехи давались не без помех. Как мы уже указывали, самые последние годы сопровождались странной борьбой из-за исключительного господства над жизненными источниками нации. Если мы бросим взгляд лет на 30 назад, то мы увидим большое число мелких надменных фабрикантов, каждый из которых руководил своей собственной небольшой железной дорогой или фабрикой. Затем наступила перемена: более энергичные капиталисты повели борьбу с мелкими капиталистами и, уничтожая их честными или бесчестными средствами, присоединяли к себе их собственность и составляли целые крупные состояния. Мелкие владельцы железных дорог исчезли и место их заняли властолюбивые магнаты, Вандербилты, Гульды, Хентингтон, Морган, Хилль и им подобные. За десять лет все эти люди стали магнатами, обладающими огромной властью, каждый, стоя во главе к.-н. крупной системы и деспотически господствуя в особой области.

В процессе промышленного развития зарождается теперь новая стадия, возвещающая падение властителей типа Гульда и предсказывающая о приближении наивысшей точки развития капиталистических учреждений. Как ни могущественны были эти магнаты, они постепенно и безжалостно низвергаются еще более могущественной силой, самой могущественной из всех. Целью этой, все проникающей, власти является промышленный абсолютизм; преследуя эту неизбежную конечную цель, эта власть подавляет всякое сопротивление так же, как Гульды, Вандербилты и другие подавляли раньше более мелких магнатов. Гульды оказались не в состоянии долгие расширять свою власть: настал период, когда им пришлось с трудом отстаивать то, чем они уже владели.

ВОСХОДЯЩЕЕ САМОДЕРЖАВИЕ

Этой наисильнейшей властью, простирающей руку ко всем формам производства и распределения продуктов является Standard Oil-Company (Нефтяная акционерная компания, Нефтяной трест), во главе которой стоят Рокфеллеры.

Тридцать пять лет тому назад она получила монополию на нефтяные продукты посредством заключения тайных железнодорожных тарифов и других форм подавления конкурентов. Вначале она обращалась к железнодорожным магнатам в униженной форме как проситель, ищущий милости. Но вскоре, по соображениям политики, она предоставила этим магнатам участие в своих прибылях. Затем она начала стремиться к выкупу прав собственности на железные дороги. Ее доходы были так сказочно велики, что она в силу необходимости постоянно была вынуждена вкладывать во все новые предприятия свои огромные, все увеличивающиеся, излишки. Эти излишки она употребляла на покупку акций железных дорог, банков, рудников, предприятий и отраслей промышленности общественного значения и всевозможных ценных бумаг. Вследствие такой настойчиво проводимой политики власть компании приобретала такие размеры, что ее члены начали пропускать в качестве директоров в самые различные общества. В течение некоторого времени они проводили там политику «общих интересов» с крупными магнатами во всех областях, — сотрудничая с ними в разрешении всех промышленных дел. Но по мере того как нефтяная компания расширялась, скупала все большее количество всевозможных акций, она, благодаря своим руководителям, подобным покойному Гарриману, укрепив неограниченную полноту своей власти, постепенно оттеснила на задний план Вандербильтов, Гульдов и других магнатов, еще какой-нибудь десяток лет тому назад принадлежавших к первому разряду. Несколько железных дорог, долгое время находившихся под властью Гульда, на значительном пространстве стали придатком к Standard Oil компании.

Промышленная борьба, разыгравшаяся в 1902 году между Джорджем Гульдом и пенсильванской железной дорогой, единственная в своем роде. Эта борьба возникла вследствие плана Гульда расширить Уэбэшскую железную дорогу до побережья Атлантического океана. Пенсильванская железная дорога тотчас же выдвинула возражения против конкурента в области, приносящей ей обильный доход. Возникшая на этой почве борьба разыгрывалась в законодательных органах, в общинных советах, в судах, в Конгрессе при помощи реальной физической силы. Магнаты пенсильванской железной дороги до такой степени всецело господствовали в течение пяти — десяти лет над этим штатом, что со стороны Гульда требовалось очень много безрассудства, чтобы начать с ними войну.¹

¹ Примером того, как использовалось могущественное политическое влияние пенсильванской железной дороги, может служить нижеследующий отчет. Он рассказывает как председатель этой железной дороги Кассатт и несколько других промышленных магнатов и политических величин

Одним из любопытнейших примеров того, как далеко простиралась власть магнатов пенсильванской железной дороги, является закон о возмещении за мятеж, провести который через законодательные органы этого штата они попытались в 1879 году. Полезно будет вкратце сообщить кое-что об обстоятельствах, при которых возник этот закон, так как таким образом читатель получит ясное представление о методах А. Д. Кассатта, долгое время бывшего председателем пенсильванской железной дороги. Именно с Кассаттом Джорджу Гульду пришлось вести борьбу в 1902 году. Методы, примененные Кассаттом в 1879 году, были те же самые, какие он применял всегда. При всей его бессовестности у Джея Гульда никогда не хватало смелости, чтобы предпринимать что-либо подобное чудовищному закону Кассатта о возмещении за мятеж. Несмотря на это, когда Кассатт недавно умер, повсюду печатались похвалы ему; он умер, окруженный величайшим уважением.

ПОДЖОГ СОБСТВЕННОГО ИМУЩЕСТВА И ГРАБЕЖ НА 4 МИЛЛИОНА ДОЛЛАРОВ

Мы видели в одной из предыдущих глав, что во время крупной стачки 1877 года должностные лица пенсильванской железной дороги поручили своим служащим поджечь в Питсбурге несколько не имеющих ценности товарных вагонов, чтобы представить стачечное движение в виде мятежа и получить предлог для вызова войск.

решили, что Филандер Нокс (в 1910 г. государственный секретарь Соединенных Штатов) должен быть избран в сенаторы Соединенных Штатов. Нокс долгое время был юрисконсультom компании. Губернатор Штата Пенсильвания получил приказ утвердить этот выбор политических диктаторов, что он и сделал. Этот отчет был напечатан в «Collier's Weekly» в номере от 8 июня 1907 года в качестве передовой статьи и еще раз появился в той же самой газете 27 ноября 1909 года. Правильность его не оспаривалась, он не вызвал ни опровержений, ни обвинений в клевете. Отчет этот гласил:

«Политическая карьера мистера Нокса началась в главном бюро пенсильванской железной дороги в Филадельфии. Там сошлись для назначения преемника незадолго перед тем умершему КИ, сенатор Пенроз, Генри К., Фрик, Ид. Дурхэм, стоявший тогда на вершине своего могущества, хозяин Филадельфии и бывший председатель Кассатт. Между политиками и обоими дельцами было установлено соглашение. Сенатором должен был быть Нокс... Затем компания отправилась обедать в дом председателя Кассатта. Туда был приглашен губернатор Пеннипеккер, от которого зависело назначение кандидата. В то время как другие были заняты грецкими орехами, Пенроз поднялся и пригласил губернатора пройти на задний двор посмотреть луну. «Дело идет о Ноксе» — сказал он губернатору. И Нокс стал сенатором... Этой истории придает сравнительно мало дополнительного интереса тот факт, что председатель Кассатт был демократом».

На таком же преступлении — поджоге эти магнаты два года спустя основали свою попытку ограбления народа сразу на 4 миллиона долларов. Во всей истории американской промышленности никогда до этого случая не проводился еще такой сознательно продуманный дерзкий плап. Когда в 1879 году в законодательные органы Пенсильвании был внесен законопроект о возмещении железной дороге суммы до 4-х миллионов долларов за потерянную ею собственность, известие об этом было встречено всеобщим изумлением. Кассатт поддерживал законопроект, и последний стал бы законом, если бы несколько депутатов не возмутились бесстыдством этого плана. Некоторые характеризовали его, как чудовищное мошенничество; в частности один из депутатов Вольф выдвинул обвинение в применении в этом деле подкупа, потребовав расследования. Вследствие этого 9 апреля 1879 года была назначена комиссия для расследования.

Доклад этой комиссии точно устанавливает виновность трех членов законодательных палат в подкупе. Материалы следствия с несомненностью доказывают, что Кассатт и Ки (последний продажный политик, стоявший во главе организации республиканской партии в Пенсильвании), соединились для проведения законопроекта; что многие депутаты были подкуплены деньгами или обещаниями провести некоторые из их законопроектов; что среди депутатов существовали подкупленные группы для проведения важных законопроектов и что многие редакторы влиятельных газет получили вознаграждение за содействие проведению законопроекта.¹

БОРЬБА АРХИМИЛЛИОНЕРОВ МЕЖДУ СОБОЙ

Таковы были приемы, примененные Кассаттом, главой тех сил, с которыми пришлось бороться Джорджу Гульду. Прежде всего Гульд сделал попытку проникнуть в Питсбург со своим огромным ежегодным товарным движением в 75 миллионов тонн. Но правительственные власти этого города находились под влиянием Пенсильванской железной дороги. Могло ли это иметь значение? Если при помощи денег можно назначить одну клику чиновников,

¹ Петров, Кембель, Солтер, Рембергер и Клоуфорд — все депутаты или «кулуарные дельцы» — в 1880 году были уличены в получении взятки и приговорены каждый к году тюрьмы. При произнесении приговора судья Парсон заметил, что в законодательных органах Пенсильвании в течение многих лет подкуп представляет собой повседневное явление. Но хотя подкуп при попытке провести закон и был раскрыт, пенсильванская железная дорога, в конце концов, как упомянуто было выше, получила из средств штата около 22-х миллионов долларов в качестве «возмещения за убытки».

то с их помощью можно назначить и другую. Такой вывод с полным основанием сделал Джордж Гульд. Правительственная власть в Питсбурге стала теперь призом в борьбе. Гульд ловкими приемами позаботился о том, чтобы поставленный вопрос о расширении Уэббншской железной дороги был разрешен посредством городских выборов 1902 года.

При помощи его миллионы были вызвано так называемое «движение в пользу реформы», раздутое до значительных размеров. Гульд довел до конца свое дело: был избран благосклонно относящийся к его планам общинный совет.¹ В то же самое время Гульду удалось провести через Конгресс закон, предоставлявший ему постройку моста через реку Мононгахела. Приводились расчеты, что проникновение в Питсбург стоило ему 12 миллионов долларов, но достоверных доказательств этого на лицо не имеется. Израсходовав 35 миллионов долларов, он провел свои планы относительно Уэббншской железной дороги.

Теперь началась борьба при помощи грубой силы. В отместку за победу Гульда магнаты пенсильванской железной дороги срубили все телеграфные столбы своего западного телеграфного общества на протяжении этой дороги. Если бы телеграфные рабочие объявили стачку, то поднялся бы крик, что они подвергают опасности и разрушают важное общественное учреждение, но насильственный акт, совершаемый магнатами, оценивается как священное право собственности, и потому со стороны правительственных чиновников не раздалось никаких протестов.

В сочинении, выпущенном во время составления этой книги (1910 г.) в виде отдельных выпусков и написанном судьей Бен Б. Линдсеем, в полном смысле слова общественным человеком, очень хорошо знающим положение дел в Колорадо, автор разоблачает некоторые детали всеобъемлющей коррупции в этом штате. Он рассказывает, что почти все чиновники и судьи являются орудием в руках акционерных компаний, какое огромное число голосов было подкуплено на выборах, и как акционерные компании во многих случаях диктовали избрание или назначение тех именно судей, приговоры которых были особенно неблагоприятны для рабочего класса. В частности он подробно рассказывает, как в 1905 году Пибоди мошенническим способом был объявлен из-

¹ Эта «реформа» объявлялась движением, призванным обновить Питсбург. Недавно была раскрыта все увеличивающаяся коррупция, вызванная подкупом официальных органов власти в пользу спекулянтских интересов. После уличения одного из наиболее подкупленных он сознался, а в марте 1910 года сознались многие из членов Питсбургского общинного совета. Эти признания разоблачили разветвленную систему подкупа, проводимую стальными магнатами, банками и другими дельцами. В настоящее время (апрель 1910 года) 41 городских гласных обвиняются в получении взятки и более двадцати других созналось в этом.

бранным на должность губернатора, и как Пибоди вел торговлю о замещении мест судей в верховном суде определенными западными компаниями людьми.

Линдсей дальше рассказывает: «Это может показаться невероятным? Прочтите в таком случае отчеты верховного суда Колорадо, т. 35 стр. 325 и следующие. Там вы найдете обвинение в том, что железнодорожные компании Колорадо - Юг и Денвер - Рио - Гранде заключили соглашение с властями штата Денвер и с губернатором Пибоди, согласно которому эти организации получили возможность устанавливать подлежащих назначению судей для верховного суда. Там вы найдете обвинение, что Лютер М. Годдард был признан подходящим судьей компанией городских железных дорог и тому подобными концессионными обществами, но что обе железнодорожные компании выставили против него отвод, так как «они» слишком тесно связаны с интересами компании городских железных дорог Денвера и с денверской водопроводной компанией». «В качестве последнего средства — продолжает отчет — был вытребован агент и представитель упомянутой железнодорожной компании Колорадо — Юг и он последовал приглашению: в воскресенье 8 января, после полуночи, вернее в понедельник 9 января, около часа ночи он отправился в экипаже на квартиру упомянутого Лютера М. Годдарда, поднял его с постели и имел с упомянутым Годдардом разговор, в силу которого упомянутые железнодорожные компании через своих агентов взяли назад свой отвод против его утверждения и в ту же ночь, приблизительно в 3 часа, они известили остальные организации через своих агентов и представителей, что их отвод берется обратно; и после того, как было объявлено об отказе от отвода, Сенат 15 представительного учреждения, лишь только собрался 9 января утром, тотчас же подтвердил назначение упомянутого Годдарда».

«Содержащий эти обвинения документ подписан Генри М. Темлером, бывшим членом кабинета и сенатором Соединенных Штатов, и бывшим губернатором Томасом, в качестве уполномоченного сенатора Т. М. Паттерсона, который в своей газете «Новости Скалистых Гор» возбудил эти обвинения. Эти господа предложили обосновать перед судом обвинение по пунктам, но суд отклонил предложение в высшей степени странным постановлением: он держится де того мнения, что как бы справедливы ни были подобные обвинения, но предъявление их является «неуважением к суду», и он присудил сенатора Паттерсона к денежному штрафу в 1 000 долларов!..¹

¹ «The Beast and the Jungle» («Дикий зверь в джунглях»), журнал «Everybody's Magazine», февральский номер 1910 г. стр. 241 — 42 «Fruthabout»

Итак, если подобные обвинения справедливы, оказывается, что живущие ныне Гульды продолжают методы своего отца. Приходится также предположить, что эти публичные разоблачения являются только намеком на обширные тайные махинации и предприятия, многие из которых никогда не станут достоянием гласности.

Если при настоящем положении вещей семья Гульдов медленно спускается в иерархии богатства до второразрядного положения по сравнению с состоянием и властью какого-нибудь Рокфеллера, то она, несмотря на это, все еще невероятно богата. Сорок лет тому назад, Джею Гульду пришлось пустить в ход всевозможные средства, чтобы избежать тюрьмы; в настоящее время его дети и внуки живут в блестящих дворцах.

Грузинский дворец в Лэквуде, в Нью-Джерси, один из жилых домов Джорджа Гульда, может служить символом их роскоши. Главное здание, построенное в грузинском стиле, имеет 200 футов в длину и в ширину 50 футов. Большая зала у главного входа имеет в длину 30 футов и в ширину 50 футов; в одном углу ее находится поддерживаемая мраморными колоннами массивная лестница в виде эллипса из мрамора и бронзы, а в другом углу великолепный мраморный камин. На трех стенах залы имеется степная живопись вышиною в 16 футов и длиною в 80 футов, изображающая «Кентерберийских пилигримов» по Чоссеру. Сто пятьдесят висящих люстр из граненого стекла излучают вниз все цвета спектра. Мебель этой залы в стиле Людовика XIV блистает позолотой и обтянута темно-красным бархатом. В этом дворце помещается тридцать комнат для семьи Джорджа Гульда и ее гостей. Даже кровать, на которой спит Джордж Гульд, стоит 25 тысяч долларов. А вокруг этого серобелого барского дома с кирпичными стенами, покрытыми серыми плитами, находятся феерические итальянские, уходящие в глубь сады с статуями и роскошными фонтанами. К дворцу примыкает двор, на постройку которого было затрачено 250 тысяч долларов, с манежем, обтянутым кожей, с гимнастическим залом, с кегельбаном и комнатой для отдыха, с крытым тиром для стрельбы в цель, с бассейном для плавания и с турецкими и русскими банями.

А ведь это только один из многих дворцов членов семейства Гульдов!

Г л а в а V.

СОСТОЯНИЕ БЛЕРА И ГАРРЕТТА

О Джоне Д. Блере теперь очень мало говорят, но когда он умер в 1899 году в возрасте 97 лет, он оставил большое личное состояние, оценивавшееся различно от 60 до 90 миллионов долларов. Его состояние, перешедшее в большей своей части к его сыну де Витту К. Блеру, представляет собой одно из самых крупных состояний в Соединенных Штатах. Вот, наконец, пример честного человека для поставщиков общественного мнения, вот несомненный капиталист с «необыкновенным коммерческим инстинктом», состояние которого возникло честным, законным и правомерным путем. «Более полувека — писала передовица одной газеты (нью-йоркская «Трибуна» от 27 августа 1899 г.) — он был одним из руководящих коммерсантов в стране и более четверти века был одним из самых богатых людей в мире, так как его состояние можно оценить от 50 до 100 миллионов долларов, из которых каждый цент притек к нему по законным каналам, создавая по пути также, как впоследствии уже в его руках, новое богатство». И это была не единичная похвала: повсюду на страницах органов печати раздавались такие же хвалебные песни, не встречая ни противоречия, ни возражений.

ИССЛЕДОВАНИЕ КАРЬЕРЫ БЛЕРА

На всех этих утомительных страницах мы с величайшей тщательностью вдоль и поперек отыскивали состояние, которое было бы приобретено честными средствами. Мы измеряли и оценивали методы его приобретения не с кодексом высшей морали в руках, но с точки зрения существовавших в соответствующую эпоху законов. Ни разу наши упорные усилия не были вознаграждены открытием «честно приобретенного состояния». Часто нам уже казалось, что мы нашли пример, но затем испытывали горькое разочарование. Через все состояния — крупные и мелкие — красною нитью проходит одно и то же: мошенничество и воровство; мелкий торговец со своим обвешиванием и плутнями только в степени отличается от крупных мошенников. Но, может быть, у Блера мы наталкиваемся на состояние, на котором нет ни одного пятнышка? Может быть, мы теперь воскликнем: Эврика! (нашел)! Так можно было бы подумать, принимая за факты ходячие мнения. Но поскольку мы решили повсюду заниматься упорным расследованием и даже проявлять упрямый скептицизм, мы не можем отказать себе в удовольствии подверг-

вуть тщательному исследованию карьеру этого образца коммерческой добродетели.

И вот оказывается, что, хотя на заре своей карьеры, Блер, наслаждаясь своей славой удивительного дельца и филантропа, жил очень замкнуто и уединенно, но наложил заметный отпечаток на события торговой жизни пятидесятых и шестидесятых годов. Сохранившиеся и погребенные во мраке отчеты начинают выходить на свет со своих забытых полок, уничтожая сказки современных панегиристов. Он был современником командора Вандербильта, Джона Джекоба Астора первого и Ресселя Седжа; и он был столь же превосходным дельцом, как и любой из них; это значит, что его методы были приблизительно таковы же, как и их методы.

Блер родился в 1802 г. близ Бельведера, в Нью-Джерси; его родители были фермеры. Его биографы с благожелательной улыбкой рассказывают о признании, сделанном им своей матери еще в очень юном возрасте: «Я мог бы заняться науками, но я намереваюсь сделаться богачем». Подобно Седжу, он начал свою карьеру в качестве приказчика в сельской лавке и затем стал собственником магазина в теперешнем Блерстоуне, в штате Нью-Джерси. Прошли годы, и ему, по рассказам его панегиристов, улыбнулось счастье; он открыл целый ряд отделений своего магазина. Но эта часть его карьеры скрыта от нас в одних только сохранившихся от того времени преданиях; ничего достоверного о его методах в этот период времени не известно.

БЛЕР СТРОИТЕЛЬ ЖЕЛЕЗНЫХ ДОРОГ

Затем Блер выступает в качестве собственника чугуно-литейного завода в Оксфорд-Ферресе, в штате Нью-Джерси, и с этого момента его карьеры в официальных отчетах начинают накапливаться определенные факты. «Необходимость доставлять металлы на побережье — говорит один из его биографов — привела мистера Блера и других к организации Лэкауапского каменноугольного и железодельного общества, которому впоследствии принадлежала крупная железнодорожная сеть Делавэр-Лэкауап-Запад». Этой ничего не говорящей фразой биограф с легким сердцем исчерпывает эту часть темы. Но имеются веские основания остановиться на ней хотя бы вкратце, так как на этом предприятии Блер нажил свои первые миллионы; здесь-то он обнаружил первые блестящие доказательства своего «необыкновенного коммерческого инстинкта».

Если бы между ним и его компаньонами в этом железнодорожном предприятии дело не дошло до ожесточенного спора, — истина никогда не выплыла бы на свет. Действительно эти люди

совершили огромную ошибку, затянув свой спор и придав его гласности. Ошибка непростительная, с точки зрения сохранения в потомстве хорошего мнения о себе. Спор возник на почве лежачей добычи. Это была ожесточенная недостойная перебранка, как ясно вытекает из взаимных едких оскорблений, которые спорящие стороны вносили даже в свои отчеты. Из этих отчетов следует, что Блер действительно вел дело, применяя обычные приемы: он продавал продукты своих фабрик по ненормально высоким ценам железнодорожной компании, директором которой он был, и лично строил железнодорожные ветки, подсовывая их компании с огромной выгодой для себя.

Железная дорога Делавэр-Дэкаунта-Запад, в настоящее время одна из самых богатых в стране, возникла в 1850 году из слияния нескольких небольших и обособленных дорог. Для получения привилегий, особых прав и субсидий, люди, стоявшие во главе дороги, прибегали к обычной системе подкупа. Они в этом отношении были очень опытные: все это были коммерсанты, уже замешанные в различных мошенничествах. С некоторыми из них мы уже встречались в предыдущих главах. Это были Джордж Д. Фелькс, Джон Д. Фелькс, Вильям Е. Додж, Моисей Тейлор и другие. Вместе с Джоном Д. Блером эти люди составили правление железнодорожной компании Делавэр-Дэкаунта-Запад.

Одной из обособленных дорог, включенных в эту железнодорожную сеть, была Уорренская линия, проходящая через штаты Нью-Джерси и Пенсильвания. Постройка этой дороги сопровождалась, как это можно установить из судебных протоколов, некоторыми, весьма интересными обстоятельствами. Две группы капиталистов конкурировали между собой из-за привилегии строить свою дорогу через горы вдоль Делавэрского ущелья. Одна из этих групп была железнодорожная компания Моррис-Эссекс, другая Уорренская компания, во главе которой стояли Блер и Додж. Обе компании, одна вслед за другой, получили в 1851 году патенты от законодательных органов штата Нью-Джерси. В эти годы в нескольких сессиях законодательных органов Нью-Джерси разоблачался один скандал за другим. Ни для кого не составляло тайны, что железнодорожные магнаты не только подкупали законодательные органы и собрания городских советов, но систематически подтасовывали выборы в государственные учреждения чисто коммерческим способом. Например, в 1851 году единственными кандидатами на пост сенатора Соединенных Штатов, избираемого законодательными органами, были конкурирующие железнодорожные набобы, люди, которые в течение многих лет прославились своими подкупами и подлогами.

Которой же группе удалось раньше осуществить расширение своей железной дороги? Законодательные органы предоставили

им обоим привилегии на оди и тот же путь, так что в этом отношении они оказались в одинаковых условиях. Но Блер и Додж перехитрили железнодорожную компанию Моррис-Эссекс, доказывая, что у них имеется преимущественное право давности на их линии. Тогда железнодорожная компания Моррис-Эссекс обратилась в суд с жалобой на мошенничество и добилась судебного протеста. В 1854 году дело перешло для окончательного судебного решения в апелляционный суд штата Нью-Джерси. Группа Моррис-Эссекс утверждала, что ею было куплено право на постройку дороги через ущелье Ван-Несс и обвиняла Блера в незаконном занятии этой области, «с целью воспрепятствовать мошенническим образом удлинению пути». Кроме того они утверждали, что измерение земли было произведено Блером и Доджем неправильно и что имеются налицо еще и другие их мошенничества. В своем возражении Блер все огульно отрицал. Он только признал, что железнодорожная компания Моррис-Эссекс купила землю и получила на нее соответствующие документы, настаивал на том, что это произошло уже после того, как область эта была предоставлена Уорренской железнодорожной компании. Обе стороны обвиняли друг друга в мошенничестве; без сомнения, утверждения обеих были справедливы. Судья Грип разрешил дело в пользу Блера и отменил судебный протест.¹ Впоследствии Уорренская железная дорога на очень выгодных условиях была продана железной дороге Делавэр-Дэкауанна-Запад.

ОБВИНЕНИЯ В ХИЩЕНИЯХ И ЗЛОУПОТРЕБЛЕНИИ СВОИМ ОБЩЕСТВЕННЫМ ПОЛОЖЕНИЕМ

Сперва отношения между Блером, Фельпсами и Доджем отличались братским согласием, что вполне соответствовало удовлетворительному распределению получаемых ими в изобилии прибылей. До 1856 года из годовых отчетов административного совета железнодорожной компании Делавэр-Дэкауанна-Запад веяло духом величественной, не нарушаемой ни малейшим разногласием, гармонии. В качестве председателя железной дороги Фельпс назначил Блера уполномоченным Уорренского отделения дороги. С первого взгляда охватывало радостное, приятное чувство удовлетворения, что дела так прекрасно подвигаются вперед у этой энергичной группы почтенных людей.

¹ Отчеты нью-джерсийского суда 9, стр. 635 — 649. Главным собственником железной дороги Моррис-Эссекс был Эдуард А. Стивенс, который на протяжении долгих лет вымогал деньги у конкурирующей дороги — Нью-Джерсийской транспортной компании, а когда последняя, наконец, отказалась уплачивать грабительскую плату, законодательные органы штата Нью-Джерси, как гласит обвинение, получив взятку, вынесли постановление об условиях вознаграждения.

Высшим характер их частных и официальных сообщений изменился. Стали опубликовываться ядовитые заявления, составившие нередко целые страницы, полные обвинений и контр-обвинений, и разгорелся резкий спор по вопросу о хищениях, в частности в связи с Уорренской железной дорогой. 9 сентября 1856 года Фельпс сложил с себя звание председателя. Этим он фактически обвинял директоров дороги в том, что, при получении земли, субсидий и железнодорожных веток они широко применяли систему хищений.

Отказался ли Фельпс от своего звания для того, чтобы поднять голос протеста? Повидному, на самом деле внутренняя борьба возникла из-за затруднений, связанных с правильным распределением добычи, и партия противников Фельпса оказалась более сильной. Фельпс изложил свое дело в частных заявлениях, которые были напечатаны в приложении к годовым отчетам. Он хвастался, что, когда железная дорога Делавэр-Лэкауанна-Запад лишилась своих привилегий вследствие невыполнения своих обязательств, именно он, 2 апреля 1855 года, провел законопроект, «восстанавливающий все привилегии и предоставлявший ей новые важные права». Он жаловался на чрезмерные расходы директоров и подчеркивал, что когда он пожелал иметь счетовода ревизора, Блер и другие директора отказались его назначить. Что касается до хищений, то Фельпс писал, что «один из наших руководителей (Блер) вместе с тем является директором и крупным акционером Лэкауаннской железодобывательной и каменноугольной компании; он владеет восьмой частью акций земельной компании Лейт-Тобиаанпа; он в высшей степени заинтересован во владении землей вдоль железнодорожной линии и состоит председателем Уорренской железной дороги, важнейшим строителем которой является его сын. Другой его сын-директор и очень крупный пайщик в Лэкауаннской железодобывательной и каменноугольной компании»¹ и т. д. В другом частном циркуляре от 17 января 1857 года Фельпс характеризовал Блера, как одного из компаньонов, с которым ему в особенности приходилось считаться и который систематически противодействовал его мероприятиям».

Отрывочные данные, выясняющиеся из этих отчетов, без сомнения, представляют только намек на тщательно обдуманные хищения, которые проводились Блером во всевозможных направлениях.²

¹ Частное обращение к акционерам железной дороги компании Делавэр-Лэкауанна-Запад 1856 г., стр. 6».

² Как ни податлив был закон, когда речь шла об интересах капиталистов, все же он определенно заявляет о признании в качестве руководящего принципа, что допущение контрактов о постройке железной дороги

ЖЕЛЕЗНЫЕ ДОРОГИ БЛЕРА НА ЗАПАДЕ

Новидимому, добыча Блера в этих предприятиях была очень велика. Его опыты оказались столь успешны, что он стал регулярно заниматься постройкой железных дорог. Он подобно Седжу, соединил с коммерцией профессиональную политическую деятельность. Для него настала весьма благоприятная обстановка, когда в Конгрессе посредством подкупов были проведены привилегии, субсидии и наделение землей Союзно-Тихоокеанской и других железных дорог.

«В первые дни поселения на дальнем западе» — пишет один из его панегиристов — мистер Блер нашел благодарную почву для применения своего необыкновенного ума и неутомимой энергии, и его имя, как строителя или директора, было связано не менее, чем с двадцатью пятью различными железнодорожными линиями. Что за идиллическое, привлекательное описание! Для полноты картины не хватает некоторых незначительных деталей, которые мы дополним.

В качестве одного из выбранных директоров Союзно-Тихоокеанской железной дороги Блер участвовал во всех ее непрерывных чудовищных мошенничествах. Но большинство своих многочисленных миллионов он наградил в штате Айова, который имел прекрасную девственную почву и принадлежал к самым плодороднейшим землям в Соединенных Штатах.¹ Железнодорожные компании в Айове получили в той или иной форме субсидий не меньше,

с директором или должностным лицом данной компании противоречит государственной политике. «Все такие контракты, — говорит Эллиот, — кажутся весьма подозрительными и должны отменяться, или согласно некоторым авторитетам, признаваться недействительными на основании совершенно ясных принципов государственной политики, по крайней мере в тех случаях, когда отсутствует добрая воля» (см. Эллиот о жел. дорогах, т. 2, стр. 839 — 40). В теории это звучит прекрасно, но на практике суды всегда находили основания санкционировать этого рода мошенничества.

¹ «Первые наделения землей со стороны Конгресса — писал губернатор Айовы Д. Д. Ньюболд в своем годовом отчете за 1878 год — были представлены без всяких условий компаниям, хотя закон, изданный Конгрессом, преследовал цель, чтобы продажа земли принесла доход штату и доход от него обрабатывался на постройку железных дорог. Компании могли избрать себе участки безотносительно к своим железнодорожным линиям; и они в сущности могли сами устанавливать срок для окончания своих работ, хотя главная цель наделения землей состояла в том, чтобы обеспечить окончание постройки к возможно более раннему сроку.

Городские округа, крупные и мелкие города могли для субсидий железнодорожному строительству облагать налогом собственность внутри своих границ. Полученные таким образом деньги в неограниченном количестве предоставляются строительным обществам, а между тем значительная часть собственности этих обществ фактически ускользает от городского обложения». Документы штата Айова, 1878 года, доклады чиновников. 28 стр.

чем на 50 миллионов долларов; полученная ими земля равнялась почти 5 миллионам моргенов. В развитии железнодорожного дела в этом штате Блер был самым влиятельным и, за исключением Седжа, почти единственной крупной фигурой. Он как бы руководил всем делом, и, конечно, не позволял никому присвоить что-нибудь, что он мог сам отложить в свою пользу.

МОЩЕННИЧЕСТВА НА ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГЕ СИУ-СИТИ — ТИХИЙ ОКЕАН

К сети железных дорог Блера принадлежала дорога Сиу-Сити — Тихий Океан, имевшая очень громкое имя, но скромные размеры. Привилегии, субсидии и земли для нее были получены Блером в ту же самую благоприятную эпоху, когда с помощью подкупа, они были проведены для Союзно-Тихоокеанской железной дороги.

На основании официальных отчетов нельзя доказать, что Блер подкупил Конгресс деньгами. Но если даже он этого и не сделал, то во всяком случае он прибег еще к хитрому и действительному способу привлечения его на свою сторону. Расследование, произведенное Конгрессом, показывает, что система Блера состояла в подкупе депутатов Конгресса подарками в виде акций своих компаний.¹ Эти почтенные члены, конечно, гордо и высокомерно утверждали, что они за них платили, но никто не поверит их уверениям. Кроме того железнодорожный справочник Пура за 1872—73 годы указывает, что к числу директоров и акционеров блеровских железных дорог принадлежали те именно депутаты (как палаты депутатов, так и сената), которые высказывались и голосовали за привилегии, субсидии и наделения землей для этих железных дорог.

Блер обеспечил себе для железной дороги Сиу-Сити—Тихий Океан 100 участков пожертвованной государственной земли и 160 тысяч долларов государственных облигаций на каждую милю

¹ См. Отчеты Credit Mobilier. Последние полны свидетельских показаний, подтверждающих этот способ подкупа депутатов Конгресса. Главными соучастниками Блера в этой работе в Конгрессе были Вильям Б. Аллисон и Оукс Эмс. В качестве депутата, а впоследствии и сенатора Соединенных Штатов от Айовы, Аллисон долгое время был влиятельным республиканским политиком. Был хорошо известен тот факт, что до того, как прошел закон 1868 года, как Аллисон так и Эмс, будучи членами конгресса, одновременно состояли на службе железной дороги Сиу-Сити—Тихий Океан. 15-го декабря 1867 г. Блер подтвердил министру финансов Гюгу Мак Келлоку, что 7-го августа 1867 г. были избраны следующие должностные лица компании: Джон Ф. Блер — председатель, Вильям Б. Аллисон — вице-председатель; Джон М. С. Вильямс из Бостона, казначей и т. д. Избранное в тот же день правление состояло из Блера, Эмса, Чарльза А. Ламбарда, Д. К. Блера и Вильяма Б. Аллисона. См. документы № 181—252. 2-ая сессия, 40-й конгресс, 1867—68 гг. докум. № 203.

железной дороги. Что же произошло дальше? Вторым шагом была организация строительного общества, основанного приблизительно на тех же основаниях, что и компания Gredit Mobilier. В качестве главы этой компании Блер вымогал крупные суммы для постройки железной дороги. В прериях Айовы, где почти не было необходимости в распланировке земли, постройка железной дороги вызывала относительно незначительные расходы. По расчету экспертов в 1887 году железная дорога могла бы быть выстроена за 2 600 000 долларов, при этом они прибавляли (и этот комментарий характерен для деловых правов этой эпохи!), что при «честных приемах» общие издержки не должны были бы превышать 1 миллиона долларов.

МАЛЕНЬКАЯ КРАЖА В 4 МИЛЛИОНА ДОЛЛАРОВ

Чего же потребовала компания Блера, состоявшая, главным образом, из него и его сыновей? Она выговорила себе 49 865 долларов за милю, или общую сумму более, чем в 5 миллионов долларов. Затем доведя железную дорогу до банкротства, Блер обогатился еще больше, продав ее железной дороге Чикаго—Северо-Запад. Если кто-нибудь может еще сомневаться в том, что эти выдающиеся капиталисты с холодным расчетом занимались падувательством правительства, то это сомнение должно рассеяться, принимая во внимание следующий факт:

«Когда шли переговоры о передаче производственного материала железнодорожной компании Сиу-Сити—Тихий Океан—дотеле Чикаго—Северо-Запад» — гласит доклад комиссии о тихоокеанской железной дороге, «Блер сделал занесенное в протокол предложение, чтобы дорога Чикаго—Северо-Запад обязалась соблюдать все обязательства компании, за исключением обязательств по отношению к правительству Соединенных Штатов».¹ Это был откровенно поощряющий способ устраивать мошенничества. И в самом деле в 1900 г. правительство, в конце концов, оказалось обманутым на сумму выданной им субсидии. Благодаря проведенному через Конгресс при помощи «кулуарных дельцов» закону, компания в действительности была освобождена от уплаты более одной десятой суммы, которую она еще оставалась должна правительству.²

¹ Комиссия о Тихоокеанской жел. дороге т. I, стр. 193.

² Аллисон, который в качестве видного члена палаты депутатов в течение почти сорока лет был замешан в подкупах Блера, стал теперь одним из руководителей в Сенате Соединенных Штатов. Таков был человек, которого газеты после его смерти прославляли, как «великого, изобретательного государственного человека».

ОГРАБЛЕНИЕ ЕЩЕ ОДНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

Но мошенничество Блера при организации и постройке Сиу-Сити Тихоокеанской и некоторых других железных дорог были превзойдены теми, которые он совершил при проведении еще одного из своих железнодорожных проектов в Айове, — а именно при постройке линии Дюбюк — Сиу-Сити. Законом, прошедшим в конгрессе 15 мая 1856 года, были проведены привилегии и наделение земель как для этой дороги, так и для железной дороги Айовские водопады — Сиу-Сити. Мы видели выше, какие беззастенчивые подкупы производились в 1856 и в следующие годы в Конгрессе, как земельные паделы для паровой и железнодорожной компании Де-Мойн были получены путем подкупа и как, согласно докладам комиссий в Конгрессе, обнаружилось махинация с подкупами. Нет никаких безусловных, официально установленных доказательств того, что привилегия и земельные паделы железнодорожной компании Дюбюк — Сиу-Сити и компании Айовские водопады — Сиу-Сити были получены посредством подкупа. Если же судить по обстоятельствам, сопровождавшим прохождение других законов в то же время, то весьма правдоподобно, что подкуп имел место. В силу закона 1856 года обе эти компании получили около 1 200 000 моргенов государственной земли в Айове.¹ Несмотря на такой щедрый подарок, основатели компаний не делали почти никаких попыток построить всю дорогу. Они почти исключительно занимались спекуляцией акциями и выгодной перепродажей земли колонистам. Конгресс, под давлением общественного мнения, был вынужден отнять у них большую часть отданной им земли.

ПОДКУП КОНГРЕССА

Блер поимал, что признание недействительным закона о наделении землей означает конец блестящему положению вещей. Но беда была поправима. Если одна группа капиталистов оказалась настолько глупа, что не знала, как можно добиться восстановления закона о наделении землей, то он знал это. Поэтому он, взяв в свою полную собственность железнодорожные компа-

¹ Закон 15 мая 1856 года предоставил железнодорожным компаниям Дюбюк—Сиу-Сити и Айовские водопады — Сиу-Сити вместе 1 233 481,70 моргенов. В силу того же закона Айовская Центральная Эрская линия и железнодорожная компания Кедровые водопады — река Миссури получили вместе 783 096,53 моргенов, к которым законом 2 июня 1864 г. было добавлено еще 343 317,64 моргенов. Те же законы предоставили обширные земельные пространства и железнодорожной компании Чикаго — Скалистый Остров — Тихий Океан.

ши, обратился к Конгрессу и к законодательным органам штата Айова с заявлением о восстановлении прав и наделения землей, отнятых у компаний.

Ему повезло: как Конгресс, так и законодательные органы Айовы издали в 1868 году законы о восстановлении прав и наделения землей. Как же случилось, что при проведении своего плана, он не натолкнулся на противодействие? Почему эти законодательные органы оказались столь благожелательны? Конечно, они могли бы заявить, что они действуют так, считаясь исключительно с просьбами граждан Айовы, но документы — вещь, которую очень легко и просто можно прочесть. Конечно, и «Вильсоновская Комиссия» (Следственная комиссия по делу Credit Mobilier) в 1872 г. составила свой обеляющий доклад в том смысле, что «не найдено никаких доказательств», говорящих за то, что в Конгрессе или законодательных органах Айовы деньги были израсходованы на «незаконмерные цели». Но как раз свидетельские показания, данные перед этой комиссией, резко противоречат ее выводам. Было разоблачено, что многие из видных членов Конгресса внезапно стали акционером железной дороги Дюбюк — Сиу-Сити.¹ Как только Блер добился восстановления наделения землей, он основал строительное общество под названием «Компании по постройке железной дороги Сиу-Сити» и получил посредством мошенничества огромные «прибыли», достигавшие многих миллионов долларов. Некоторые из железных дорог, ограбленных Блером, принадлежат теперь к центральной сети дорог Иллинойса, хозяином которой стал Гарриман.

Не следует однако думать, что всегда прибегали непосредственно к подкупу для получения субсидий, особых прав и свободы от налогов. В первое время при постройке железных дорог прямой подкуп был обычным средством, но чем дальше, тем реже производилась раздача денег в прямой форме. Стала применяться в большинстве случаев менее грубая, более хитрая и коварная система подкупа. Магнаты на Западе начали следовать совету магната на Востоке, заявившего, что легче избрать законодательный орган, чем купить его.

ПОДКУП ПОСРЕДСТВОМ ДЕНЕГ И ИНЫМИ СПОСОБАМИ

Новая система, проводимая в Айове и в других штатах, в 1895 году была следующим образом кратко описана бывшим губернатором Айовы Вильямом Ларраби: «Тактика комиссий, назначаемых компаниями для политического подкупа, состоит в

¹ См. Главу отчета Credit Mobilier под заглавием «Credit Mobilier и Дюбюк—Сиу-Сити», в которой сообщаются все подробности.

обнаружении слабостей и потребностей каждого человека, услуги которого кажутся им нужными, и в падении на него в самом уязвимом его месте, если его подчинение необходимо для успеха дела. Люди с политическим честолюбием поощряются в своих стремлениях к высокому положению, и им обеспечивается поддержка компании в достижении его. Адвокатам без практики дается обещание юридических поручений для компании или платных должностей юрисконсультов. Люди, находящиеся в стесненных финансовых обстоятельствах, получают ссуды. Тщеславным людям льстят, создавая им популярность посредством газет. Другие получают бесплатные билеты для членов своих семейств и друзей. Народо-владелец получает более выгодные тарифы, чем их конкуренты. Цель состоит в том, чтобы каждый законодатель за свой голос и за оказанное им влияние получал вознаграждение, соединяющее максимум желательного для него с минимумом ущерба для его чувства собственного достоинства... Система «Лобби» (кулуарного влияния), защищающая интересы железнодорожных компаний в заседаниях законодательных палат, обыкновенно самая удачная, умная и бессовестная из всех систем. В случае настоятельной необходимости в последний момент извлекаются влиятельные избиратели колеблющихся депутатов, для бесед со своими представителями и убеждения их в том, что в их округах настроение благоприятно отстаиваемым компаниями мероприятиям. На ничего не подозревающих депутатов изливается целый дождь телеграмм. В пользу предлагаемых мер поспешно пускаются в оборот петиции среди безобидных избирателей депутатов, чувствительных к общественному мнению, и преподносятся им потом как заслуживающее внимания проявление народной воли... Другая форма мощной поддержки железнодорожных «Лобби» нередко состоит в субсидиях прессе и ее корреспондентам».

Но хищения, произведенные Блером при помощи строительных обществ для его многочисленных проектов железных дорог, составляют только часть богатства, которое он урвал в свою пользу. Восьмая часть всей земли весьма плодородного штата Айова была предоставлена железным дорогам, большая часть которых принадлежала Блеру. Она представляла собой площадь почти таких же размеров, как весь штат Мессачузетс. Колонисты вынуждены были платить непомерно высокие цены за пахотную землю и очень часто становились ипотечными должниками железнодорожных компаний.

Подробное описание деловой практики Блера было бы только повторением того, что в предыдущих главах было сказано о других магнатах.

СОЧЕТАНИЕ ФИЛАНТРОПИИ С ПРЕСТЪПЛЕНИЯМИ

На редкость скупой в отношении личных расходов, Блер, тем не менее, расходовал достаточно средств на различные учреждения, чтобы создать себе репутацию в высшей степени благочестивого филантропа. На Западе он построил сто церквей. Он учредил, затратив 150 000 долларов, пресвитерианскую Академию и, кроме того, пожертвовал пресвитерианской церкви несколько сот тысяч долларов.

То самое, что до гражданской войны, во время нее и по ее окончании делали на Севере и Западе Блер и другие, то в Мэриленде делали Джон В. Гарретт и Джон Гопкинс. Если в настоящее время о Гарретте едва ли еще вспоминают, то в свое время он имел славу «знаменитого железнодорожного короля». В данном случае вызывает интерес не столько он сам или его состояние, сколько история железнодорожной сети, в большей своей части принадлежавшей ему и Гопкинсу. Эта железнодорожная сеть в настоящее время является одной из крупнейших транспортных сетей страны.

ПОСТРОЙКА НА ОБЩЕСТВЕННЫЙ СЧЕТ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ БАЛТИМОРА — ОГАЙО

Подобно другим дорогам, и железная дорога Балтимора-Огайо почти целиком была построена с помощью капитала, данного штатом, округами и городами. В 1827 году штат Мэриленд разрешил подписку в 500 тыс. долларов в качестве первой субсидии, и такую же сумму ассигновал город Балтимора. Сначала предприниматели с гордостью отрицали, что они намерены требовать какой-нибудь дальнейшей общественной субсидии. Они говорили, что дорога должна быть построена при помощи частного капитала. Но семь лет спустя они сделали вторичное покушение на казначейство штата. Они побудили в 1835 году штат Мэриленд ассигновать новые 3 миллиона долларов, а в 1836 году предприниматели получили от города Хуилинг 1 миллион долларов.¹ В течение некоторого времени они были достаточно осторожны, воздерживаясь от атак на казначейство штата. Когда же в 1850 году они обратились к общинному совету Балтимора с просьбой о новых 5 миллионах долларов и получили эту сумму, кое-кто стал задавать вопрос, что случилось с многими миллионами, отпущенными из средств штата. Значительная часть их, очевидно, была израсходована на постройку дороги, но открыто высказы-

¹ Законы, декреты и документы, относящиеся к железной дороге Балтимора-Огайо; 1840 г. 67, 108, 133 и сл. стр.

вилось мнение, что ее директора обогащались обычными в то время «методами работы», применявшимися, например, Блором в Нью-Джерси, Пенсильвании и Нью-Йорке.

Обычно, когда поднимались возражения против ассигнования денег, и задавались тревожные вопросы, директора имели готовый пылкий ответ. «Посмотрите, какое огромное дело мы выполнили! Разве оно не представляет собой предприятие величайшей важности для всего общества, для фермера, ремесленника и коммерсанта? Теперь когда нам остается только закончить его, неужели нам придется оставить его из-за недостатка капитала? Ведь это было бы величайшим всеобщим несчастьем». Подобные доводы производили впечатление на публику, и подкупленные законодательные органы и общинные советы могли в своих заявлениях опираться на них.

ГАРРЕТТ И ГОПКИНС ДОСТИГАЮТ ГОСПОДСТВА

Ограбленная своими основателями, железная дорога Балтимора—Огайо пришла к финансовому упадку. Несмотря на полученные крупные субсидии, она в 1856 году была совершенно деморализована, и ее касса была пуста. Гарретт и Гопкинс, принимавшие в ней большое участие и, новидомому, участвовавшие в добыче, скупили еще большее количество акций, которые упали в цене, и захватили в свои руки господство над ней. Гарретт, родившийся в 1820 году в Балтиморе, был сыном богатого судовладельца; Гопкинс приобрел свое состояние в торговле колоннальными товарами.

Они оба не только продолжали уже давно практиковавшиеся мошенничества, но натворили много других мошеннических и злостных дел. Вот один пример их мелких мошенничеств. Миллионы, полученные от штата Мэрилэнд путем выпуска акций на постройку железной дороги Балтимора—Огайо, были в значительной части размещены в Лондоне среди английских капиталистов. Проценты должны были уплачиваться этим финансистам штатом Мэрилэнд золотом. Уплачивала ли компания, со своей стороны, штату такой же монетой? Конечно, нет. Основываясь на различных судебных решениях, она утверждала, что штату можно платить любыми обращающимися в стране деньгами. При расстроенном американском денежном обращении, при падении американской валюты этот способ уплаты означал для штата Мэрилэнд постоянную потерю, достигшую в общем до 400 тыс. долларов. На такую сумму железная дорога Балтимора—Огайо надула штат.

Еще крупнее были суммы, на которые так называемая Вашингтонская ветка железной дороги Балтимора—Огайо своими мошен-

ническими махинациями падула штат Мэрилэнд. В виде компенсации за привилегии и субсидии, компания постановила уплачивать штату пятую часть доходов с пассажирского движения. После того, как железнодорожная ветка превратилась в доходное предприятие, ее финансовое состояние долгое время изображалось в таком жалком виде, что не оказывалось денег для уплаты штату. Все чаще честные депутаты делали запрос, куда деваются крупные доходы. Никогда на него не давалось удовлетворительного ответа. Штат обманывали пачисто и в конце концов посредством подкупа был проведен закон, фактически уничтоживший все претензии штата.

УНИЧТОЖЕНИЕ КОНКУРЕНЦИИ СО СТОРОНЫ КАНАЛА

Объектом борьбы Гарретта и Гопкинса стало уничтожение канала Чэзэпек—Огайо как конкурента. Если командор Вандербильт в Нью-Йорке нашел, что канал Эри составляет конкуренцию его железнодорожным линиям, то Гарретт и Гопкинс пришли к выводу, что они смогут получить монополию на транспорт только тогда, когда канал Чэзэпек—Огайо будет уничтожен как конкурент. Перед ними стояли большие препятствия, так как штат Мэрилэнд израсходовал много миллионов на постройку канала, и последний принадлежал ему. Население тоже не желало, чтобы он перестал действовать. Это в особенности относится к классу кушцов, который требовал свободной конкуренции и стоял на том, что монополия вредна.

В 1860 году Гарретт и Гопкинс начали подкупать законодательные органы Мэрилэнда. Был издан ряд законов, благодаря которым они оказались в состоянии вырвать у штата право собственности на канал. Но они не ограничились подкупом уже избранных депутатов. Политические вожаки Мэрилэнда, которых Гарретт и Гопкинс снабдили деньгами, взяли на себя заботу о том, чтобы партийные собрания могли беззастенчиво подкупать избирателей и наполнять избирательные урны фальшивыми избирательными бюллетенями, обеспечивая таким образом избрание благожелательно настроенных депутатов. Вскоре канал фактически оказался в руках Гарретта и Гопкинса, и конкуренция его была уничтожена.

Достигнув полной монополии, они установили чрезмерно высокие фрахты, увеличив, кроме того, свои доходы уменьшением жалованья своим служащим. В отчаянии железнодорожные рабочие в 1877 году объявили стачку. Тотчас же широко стали распространяться лживые отчеты о насильственных действиях стачечников. А между тем, на основании этих обвинений были вызваны войска. В Мартинсбурге, в западной Виргинии,

милиция штата отказалась стрелять в стачечников, но один отряд милиции, состоявший из элементов, настроенных враждебно к забастовщикам, открыл огонь, убив и ранив многих из них.

ГОПКИНС СТАНОВИТСЯ ФИЛАНТРОПОМ

Как Варретт, так и Гопкинс из своего господства и управления железной дорогой Балтимора—Огайо извлекли крупные суммы. Состояние Гопкинса ко времени его смерти достигало приблизительно 10 миллионов долларов. К моменту своей смерти в 1873 году он был самым «зажиточным гражданином Балтимора». Он был очень скупым человеком и только в одном отношении в последние годы своей жизни он стал щедрым. Следуя примеру многих других архимиллионеров своего времени, он обеспечил прочную память о себе как о «крупном филантропе». С этой целью он в марте 1873 года пожертвовал состояние приблизительно 4 500 000 долларов на постройку госпиталя в Балтиморе. Он наградил Балтимору общественным парком и вложил 3 500 000 долларов в качестве пожертвования на основание университета имени Джона Гопкинса. В большей своей части его пожертвования состояли из акций железной дороги Балтимора—Огайо. Это была собственность, олицетворявшая развращенность общественной жизни, униженное положение рабочих и ограбление всего населения.

Какова же была доля Гарретта в плодах общей власти? После его смерти в 1894 году ходили слухи об оставленных им 15 миллионах долларов, но его доля была, без сомнения, гораздо большей. Это богатство перешло к его сыну Роберту, который предался всевозможным излишествам, закончив меланхолией и размягчением мозга. Из него не выработался, конечно, искусный капиталист, подобно Вандербильтам, Гульдам и Скотту. Они безжалостно ограбили его, как раньше грабили других его отец.¹ Его неограниченная власть и господство постепенно исчезли. Когда он умер в 1896 году, его состояние сократилось до около

¹ Эта общеизвестная, неоднократно опубликованная история заключалась в следующем: Роберт Гарретт, доведя тайные переговоры о покупке железной дороги Филадельфия—Уильмингтон—Балтимора до конца, пригласил к себе вечером перед окончательным заключением сделки одного друга, чтобы отпраздновать это дело. Опьянев от шампанского, Гарретт выдал ему тайну. Друг извинился и тотчас же пошел к Скотту из Пенсильванской железной дороги и сообщил ему об этом. Скотт сейчас же наполнил карман облигациями и немедленно предложил капиталистам, владевшим дорогой Филадельфия—Уильмингтон—Балтимора, продать ее, перебив в цене Гарретта. Он приобрел эту железную дорогу в собственность пенсильванской дороги еще до того, как Гарретт успел прозреться.

5 миллионов долларов, а железнодорожная сеть Балтимора—Огайо попала в руки грунны магнатов пенсильванской железной дороги.

Глава VI.

ТИХООКЕАНСКИЙ КВАРТЕТ

В те годы когда Вандербилты, Гульд, Седж, Блер и различные другие железнодорожные магнаты пробивали себе дорогу в областях, представляющих огромные богатства, четыре других известных капиталиста, карьеры которых были связаны между собой, проделывали то же самое на дальнем Западе.

Эта группа состояла из Коллиса П. Хентингтона, Леланда Степфорда, Чарльза Крокера и Сарка Гонкинса. Они образовали необыкновенное товарищество, сохраняя устойчивую верность друг к другу в течение долгого времени, что не часто можно встретить среди железнодорожных капиталистов. Это действительно было столь редким явлением, что о нем следует упомянуть в первую очередь. Магнаты, подобные командору Вандербилту и Вильяму Г. Вандербилту, Гульду и Седжу предпочитали действовать в одиночку. Они не довольствовались львиной долей и готовы были, если возможно, захватывать все. Они недоверчиво и нетерпимо относились к своим компанions, за исключением тех случаев, когда целесообразность вынуждала к другому образу действий, и, кроме того, они действовали с ними совместно только для того, чтобы в конце концов надуть их. В тихоокеанском квартете каждый сам по себе представлял выраженную индивидуальность, но все они умели достаточно сдерживать свои индивидуальные наклонности, растворяя свои интересы в общей гармонической цели. Более того: они проникательно определили, к чему каждый из них в отдельности более способен, распределили между собой обязанности в соответствии с этой персональной оценкой и при разделе добычи сохраняли известный налет честности.

Поскольку дело идет о железнодорожных магнатах, в их время это было поразительной чертой.

СОТРУДНИЧЕСТВО ЧЕТВЕРКИ

Словом эта группа отличалась своеобразным духовным сотрудничеством. Этому обстоятельству они до известной степени обязаны своим быстрым успехом в достижении большего богатства без прохождения промежуточных стадий. Они принадлежали

к числу первых магнатов, доказавших преимущество принципа систематической организации — теории, которую немного времени спустя восприняла Standard Oil компания, расширив, усовершенствовав и развив ее в высшей степени стройную теорию. Здесь не было того, чтобы человек упорствовал в том, что он наделен всеми свойствами, необходимыми для успешного ведения дела. Тихоокеанский квартет понимал значение специализации. В общем и целом Хентингтону было поручено руководство финансовыми делами, Стенфорду сношения с законодательными органами и политика, Крокер был назначен заведующим строительными работами, а Гопкинс заведывал административной частью. Особые полезные качества каждого из четырех ценились и использовывались остальными. Независимо от разделения труда в заведывании отдельными сторонами дела, они выступали совместно в проведении и исполнении своих планов.

Условия не вынуждали эту четверку вырабатывать из себя совершенно такой же тип революционных капиталистов, каковыми были Вандербильты и Гульды. Им не приходилось вытеснять мелких капиталистов и затрачивать много труда, чтобы испровергать священное учение о неограниченной «свободной конкуренции». Область, в которой они действовали, в значительной своей части еще не подвергалась эксплуатации компаний мелких капиталистов. Им представлялся благоприятный случай создавать большую железнодорожную сеть в нетронутых до этого времени областях. Одним прыжком из людей с незаметным положением, они превратились в крупных капиталистов. Превращение из мелких торговцев и юристов в архимиллионеров, было быстрым и внезапным. В течение нескольких лет они заняли место среди руководителей промышленности Соединенных Штатов: в качестве собственников крупных железнодорожных и паровозных линий, владельцев огромных участков земли, в общем не менее 30 миллионов моргенов и пр. Все эти люди умерли, но богатство, находившееся в их собственности, остается. И если даже их личная карьера не представляет длительного интереса, то их состояние все еще продолжает существовать, и, следовательно, история их собственности еще в настоящее время не потеряла значения.

НАЧАЛО ДЕЛА С НЕБОЛЬШИМ КАПИТАЛОМ

После открытия золота на берегу Тихого океана все четверо с востока переселились в Калифорнию. Там Хентингтон стал руководителем фирмы, торгующей железными изделиями и предметами экипировки шахтеров в Сакраменто, а Гопкинс его компаньоном. Крокер тоже был мелким торговцем, а Стенфорд — адвокатом. Все четверо могли собрать лишь очень незначительную

сумму для проведения в жизнь проекта железной дороги, который считался для того времени одним из величайших и труднее всего исполнимых.

Любители фраз склонны в восторженных выражениях распространяться на тему о достойной удивления уверепности, побудившей их взяться с таким ничтожным первоначальным капиталом за огромную железнодорожную линию. Можно говорить об их мужестве и провидательности в романтическом стиле. Но и проект не был выдуман ими, и капитал для него создали не они сами. Еще за несколько лет до того, как они совместно пачали свою работу, вопрос о постройке Тихоокеанской линии был возбужден и обсуждался, и правительство предписало произвести измерение возможных путей.¹ Никто из квартета ничего не понимал в железнодорожном строительстве и не имел ни малейших элементарных знаний об оборудовании и эксплуатации железной дороги.

В чем заключались тогда их способности? Единственно и исключительно в области грюндерства. Капиталистическая система имела здесь настолько фантастически извращенный характер, что ни в одном деле, которое желали взять в свои руки, не предполагалась и не была необходимой способность уметь им управлять.

Самым важным, если даже не единственным, качеством для получения права собственности была ловкость грюндера. Очень часто грюндеры, поскольку речь шла о фабриках или рудниках, должны были занимать капиталы у банкирских домов и обыкновенно последним удавалось посредством искусных юридических приемов заманивать этих грюндеров в западню закона, оттеснять их в сторону и захватывать в свои руки их собственность. Но железнодорожные грюндеры не в такой степени зависели от частных банкиров. Они могли обращаться за субсидиями к правительству, штату и городам. Если какому-нибудь отдельному лицу или группе лиц удавалось посредством подкупа добиться от конгресса или законодательных органов штата предоставления им земельных участков и денежных субсидий, то в дальнейшем уже было очень легко пригласить дельных инженеров для изысканий и постройки дороги и хороших служащих для ее эксплуатации.

Первым и самым важным делом был подкуп законодательных органов со всеми его последствиями — привилегиями, подачками и свободным доступом к казне штата.

¹ Законом 3-го марта 1853 г. Конгресс ассигновал деньги для измерения военными инженерами железнодорожных путей от Миссисипи до Тихого океана. Результаты измерения были опубликованы в 1855 году.

При начале организации Центральной Тихоокеанской железной дороги в 1861 году группа Хептингтона частично образом могла собрать не более, чем около 195 тыс. долларов, из которых они сами внесли около 50 тыс. долларов. Как ни смехотворно мала была эта сумма для постройки железной дороги, расходы на которую оценивались в 25 миллионов долларов, но ее было даже более чем достаточно для начала определенного, хорошо продуманного предприятия.

С помощью ее можно было оплачивать расходы в центральных законодательных органах, организовывать петиции и докладные записки, оплачивать адвокатов и поддерживать газеты. При умелом подходе к делу в результате обыкновенно получался целый ряд привилегий, специальных законов, наделений землей и денежных субсидий.

У группы Хептингтона по отношению к публике был гораздо более сильный и внушительный аргумент, чем у большинства ее собратий — учредителей железных дорог. Еще в пятидесятых годах общественным мнением было выдвинуто настойчивое, полное настоящего подъема требование о соединении посредством железной дороги обеих берегов. Имея в виду такое ярко выраженное общественное настроение, можно было рассчитывать на крупные пожертвования и богатую добычу. С началом гражданской войны это требование выражалось особенно настойчиво вследствие недостатка какого бы то ни было скорого железнодорожного и телеграфного сообщения между берегами. Кроме того, народное воображение привлекали и ослепляли огромные размеры предприятия. Поскольку господствующее мнение было так благоприятно настроено по отношению к предприятию, дело можно было по желанию повернуть в любую сторону.

ДОСТИЖЕНИЕ НУЖНЫХ ЗАКОНОВ

Но в то время, как общество в целом стояло за Тихоокеанскую дорогу, очень многие совсем не были довольны дурной привычкой законодательных органов предоставлять предприимателям крупные участки земли и большие денежные субсидии для их личного обогащения.

Фермер, которому и без того трудно платить аренду за свою маленькую ферму и часто приходилось закладывать свой участок, не мог одобрять расточения общественной собственности в пользу поощряемой законом кучки денежных тузов. Мелкие купцы, попадавшие в затруднительное положение уже в силу одного только появления класса, стоящего над ними, выступали единым фронтом с резкими возражениями против насаждения крупных капиталистов, которому содействовали соответствующие

щие законодательные меры. Чуткие и хорошо организованные группы рабочего класса ишли в этом постоянном воздействии на законодательные органы злоупотребление правительственной властью, направленное к увеличению небольшого враждебного им класса и быстрому расцвету господства капитала. Так как это общее настроение было известно, то законодательные собрания приходилось ловить на какую-нибудь удочку. Депутаты при объяснениях со своими избирателями смогли бы, быть может, найти соответствующие убедительные по внешности доводы, но по отношению к ним самим требовалось совершенно другое воздействие: надо было сделать им подарки наличными деньгами или соответствующими ценностями.¹

Одно из скандальных дел разыгралось в апреле 1861 года, когда Джон Ф. Мак Коли выступил с обвинением против депутатов в том, что они получали от него деньги в виде взятки за решения в его пользу денежной претензии, «предъявленной им к штату Калифорнии. Законодательные палаты назначили 18 апреля 1861 года следственную комиссию (см. Приложение к протоколам Калифорнийского представительного собрания, 12-я сессия, 1861 г., докум. № 15). Мак Коли заявил, что некий Виттгенштейн, посредник между ним и Вальдемом, председателем комиссии палаты депутатов, по вопросу о претензиях, подошел к нему и сказал, что Вальдеп требует за благоприятный для него доклад 400 или 500 долларов (стр. 2—4). В своем свидетельском показании Виттгенштейн признал, что рассказал Мак Коли, что Вальден за время сессии приобрел много денег. Виттгенштейн по существу признал обвинения Мак Коли правильными (стр. 5—11). И тем не менее, доклад комиссии был составлен в смысле, благоприятном для Мак Коли.

Другой скандал произошел, когда издатель газеты «Американский флаг» в 1866 году выдвинул специальное обвинение в том, что местными банкирами, комиссионерами и импортерами был израсходован в законодательных палатах капитал в 108 тыс. долларов, чтобы предупредить отмену, так называемого «закона о специальном контракте». Он обвинял семерых сенаторов в том, что они продали свои голоса каждый за 12 тыс. долларов. Сенатом Калифорнии назначена была следственная комиссия. Одним из выслушанных ею свидетелей был Дарий О. Милльс, тогда банкир в С.-Франциско, а впоследствии выдающийся архимиллионер. Он, как и другие свидетели, утверждал, что ничего не знает о капитале для подкупа. Доклад комиссии признал обвине-

¹ Законодательные органы Калифорнии часто обвинялись в подкупе, но смехотворные расследования, назначаемые ими против самих себя, всегда оканчивались оправдательными заключениями.

ние недоказанным. «Доклад следственной комиссии об известных обвинениях, выдвинутых издателем «Американского флага», Приложение к протоколам Сената и палаты депутатов Калифорнии, 1866 г., т. 2.

Едва ли можно представить себе более соблазнительное и более благоприятное для хищнических предприятий время, чем эпоха гражданской войны. Поглощенный всецело бурными событиями этих лет, народ не имел ни терпения, ни склонности близко знакомиться с будничными постановлениями Конгресса или местных законодательных палат. Именно в начале войны группа Хептингтона основала Центральную Тихоокеанскую железнодорожную компанию с акционерным капиталом в 8 500 000 долларов, который, если иметь в виду фактически внесенные суммы, был почти целиком фиктивный. Тотчас же со свойственной ей энергией она занялась самым важным для нее делом. Сам Хептингтон направился в Вашингтон, чтобы, пользуясь кулуарными влияниями, воздействовать на Конгресс. Стеффорд, выбранный губернатором штата Калифорния, работал в том же направлении у себя в штате. Они были не фаптазерами, но практическими людьми и шли прямо к цели.

Работа Стеффорда в Калифорнии вскоре принесла плоды. Город Сакраменто решил израсходовать на дорогу 400 тыс. долларов, графство Плэс — дать ссуду в 550 тыс. долларов, а штат Калифорния — выдать 2 100 000 долларов. В то же самое время Хептингтон, в качестве главаря шайки, прекрасно выполнял свои обязанности в Конгрессе. В 1862 г. был издан закон, согласно которому квартету было предоставлено в распоряжение около 25 миллионов долларов в виде шестипроцентных правительственных облигаций и около 450 000 моргенов принадлежащей государству земли. Слабые голоса, раздавшиеся против таких даров, были заглушены. «Разве у правительства нет полной гарантии?» — вопрошали с невинной физиономией учредители. «Разве ваша ссуда не обеспечена первой закладной? Если компания не выполнит своих обязательств, правительство будет иметь возможность вмешаться и предохранить себя от потерь». Это звучало убедительно. Однако, через два года, клика Тихоокеанской компании подкупила Конгресс, чтобы добиться больших участков земли и изменения законов, Хептингтон снова ввел Конгресс в соблазн. Был издан закон, удваивавший количество земли, предоставляемой Центральной Тихоокеанской компании. Правительственные претензии к Центральной Тихоокеанской компании обеспечивались второй закладной. И, как вышло впоследствии, контракт с правительством был составлен искусно, что, согласно позднее состоявшемуся решению Верховного Суда Соединенных Штатов, правительство имело закладные только на главные

линии, а не на ветки. Не удалось установить, был ли составленный таким образом контракт результатом тайного соглашения с правительственными чиновниками?

«В 1896 году, еще до того, как был вбит последний рельсовый гвоздь на полуострове (Калифорнийском), железнодорожный квартал, помимо того, что ему принадлежала линия, получил ссуду в 2½ миллиона долларов правительственными облигациями в качестве второй закладной на дорогу, далее 400 тыс. долларов облигаций Сан-Франциско в качестве безоговорочного дара, 550 тыс. долларов окружных облигаций и 2 100 000 долларов, которые или были уже уплачены штатом Калифорния, или подлежали уплате за оказываемые компанией услуги».¹

Тактика квартета была достаточно проста. Получив необходимые им ссуды и пожертвования, он отбросил всякие лицемерные разговоры и стал открыто надувать всех, кого только представлялось возможным: не только федеральное правительство, но и штаты, округа, города и до акционеров включительно. Прежде всего, он организовал строительное общество, названное кредитно-финансовым обществом. Затем он заключил сам с собой контракт на постройку Центральной Тихоокеанской железной дороги. При помощи ссуды, данной графствами Сакраменто и Плэс, он построил участок дороги, достаточный для того, чтобы получить от правительства в виде ссуды для первой части дороги 848 тыс. долларов. Повторяя этот прием, он выстроил всю дорогу, не затратив ни одного доллара своих собственных денег. Следующий шаг заключался в новом займе в 139 миллионов долларов,² и это положило начало дальнейшему искусственному увеличению числа акций.

ПОХИЩЕНИЕ 50 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

Доклад комиссии о Тихоокеанской железной дороге не дает надлежащего представления об огромных ценных привилегиях и собственности всякого рода, полученных дорогой путем подкупа и мошенничества. Но он дает полное представление о доставшейся ей добыче деньгами и акциями. «В отчетах правления Центральной Тихоокеанской железнодорожной компании, — констатирует доклад комиссии о Тихоокеанской железной дороге в 1887 году, — рубрика, относящаяся к доходам, полученным неблагоприятными путями посредством договоров, которые заключали сами с собой господа Стенфор, Хентингтон, Гопкинс и

¹ Бинкрофт. «История Тихоокеанских Штатов», 19, стр. 62.

² «Железные дороги и республика», Хедсон, стр. 265.

Крокер, представляет собой цифру во много миллионов». Согласно этому докладу, постройка одной линии в 1 171 миль стоила 27 217 000 долларов, но они мошенническим образом насчитали тройную сумму. Это было одновременное похищение более чем 50 миллионов. Кроме украденных денег наличными, они выдали сами себе 33 722 000 долларов облигациями и 49 005 000 долларов акциями. Но эти суммы составляли только часть всего украденного. Доклад комиссии о Тихоокеанской железной дороге дальше сообщает следующее:

«Далее они, в качестве директоров Тихоокеанской Центральной компании, сдали свои собственные линии в аренду Центральной тихоокеанской компании за 3 400 000 долларов ежегодно, что составляет почти 13%. За год и три месяца до этого (в 1886 г.) трое из этих директоров: Стейфорд, Хентингтон и Крокер заключили сами с собой договор о продлении дороги на 103 мили. В уплату они выпустили акций на сумму 8 миллионов долларов и облигаций на сумму 4 с половиной миллионов долларов; рыночная цена акций и облигаций составляла в это время 8 340 000 долларов. Постройка стоила фактически 3 505 000 долларов, так что они посредством своего приема заключения договоров с самими собой получили прибыль 4 834 000 долларов» и т. д.

ГРУБЫЙ ПОДКУП КОНГРЕССА

Подкуп и воровство продолжались и при постройке Южной Тихоокеанской железной дороги.

В 1871 году Конгресс разрешил Техасско-Тихоокеанской железной дороге постройку линии от Маршалла в Техасе до Сан-Диего в Калифорнии и наделил компанию круглым счетом 18 миллионами моргенов государственной земли при условии, что дорога будет окончена в десять лет; в противном случае наделение землей должно быть анулировано. Одновременно Конгресс разрешил Южно-Тихоокеанской железнодорожной компании постройку линии от Эль-Пазо в Техасе до Сан-Франциско, предоставив приблизительно 5 миллионов моргенов государственной земли. Техасско-Тихоокеанское предприятие принадлежало группе капиталистов, во главе которых стоял Скотт из Пенсильванской железной дороги. Хентингтоновская компания стояла во главе Южной Тихоокеанской железнодорожной компании.

Обе эти группы капиталистов вскоре столкнулись между собой; каждая из них всеми мерами стремилась вытеснить другую и добиться беспорной монополии на транспорт в указанной области. Борьба была перенесена в Конгресс. Каждая сторона требовала проведения законов, парализующих деятель-

ность противной стороны. В конечном счете борьба свелась к тому, какая сторона сумеет с большим успехом подкупить Конгресс.

29 января 1876 года Хентингтон писал: «Скотт напрягает все усилия, чтобы провести свой закон; у его дороги много преимуществ: ветки от нее расходятся из Вашингтона почти по всем направлениям, к тому же он бесплатно раздает билеты всем, кто ему может быть полезен хоть в малейшей степени... Подвинуть это дело стоило денег; теперь я знаю, что его закону не пройти. Я надеюсь, что с 200 тыс. долларов мы сможем провести свой закон».¹

6 марта 1876 года Хентингтон писал: «Железнодорожная комиссия Палаты депутатов была настроена в пользу Скотта, и было очень трудно сбить большинство комиссии с его позиции, по я думаю, что это удалось сделать». Далее, 11 ноября 1876 года Хентингтон писал одному из своих компаньонов: «Я рад слышать, что ты собираешься послать до 1 января 2 миллиона долларов нашему бюро». 3 мая 1878 года он извещает своих компаньонов: «Люди Т. и П. энергично орудуют в пользу их закона, и, по их словам, уверены, что он пройдет, но я этому не верю. Они предложили одному депутату Конгресса, в случае, если он будет голосовать за закон, 1 000 долларов наличными, затем еще 5 000 долларов, если закон будет принят, и 10 тыс. долларов облигациями, если они получат последние».²

Хентингтон вышел победителем. Комиссия Тихоокеанской железной дороги писала в своем докладе в 1887 г.: «Не может быть никакого сомнения, что большая часть 4 818 535 долларов была использована для воздействия на законодательные органы, в целях помешать осуществлению мероприятий, которые могут

¹ Мы видели из рассказа о состоянии Гульда, что во время гражданской войны Скотт был уполномочен от имени правительства наблюдать за железнодорожным транспортом, и что Комиссии Конгресса стали известны, последовавшие непосредственно за его назначением, огромные контрибуции, успешно взимаемые различными северными железными дорогами при провозе солдат, военной амуниции и припасов.

² Подобных писем было много. Они полностью были напечатаны в «Путешествии от Океана к Океану» К. К. Поста. «Невозможно, — писала в 1887 г. в своем отчете Тихоокеанская железная дорога, — читать документы, содержащиеся в письмах К. П. Хентингтона, Леланда Стенфорда и Кольтона, не приходя к выводу, что в связи с проведением законов неблагоприятным образом была употреблена очень значительная сумма денег», т. I, стр. 121. Хентингтон, согласно своему обыкновению, хвастался своими приемами подкупа. «Всюду, где это было возможно, я старался платить чеками, ибо люди, берущие их, впоследствии остаются моими рабами».

казаться направленными против интересов железно-дорожной компании, и для воздействия на выборы». ¹

Следующий шаг, предпринятый группой Хентингтона, состоял в том, чтобы вытеснить капиталистов востока из Техасско-Тихоокеанской железной дороги, включить эту линию в свою собственную сеть и незаконным образом присвоить себе 18 миллионов моргенов государственной земли, переданной Техасско-Тихоокеанской железной дороге. При этом Техасско-Тихоокеанская железная дорога не имела никаких юридических оснований для действительного притязания на наделение землей. Юридическая комиссия палаты депутатов после рассмотрения дела заявила 3 августа 1882 года, что Техасско-Тихоокеанская железная дорога ничего не сделала на дороге, для которой ей были предоставлены участки в Новой Мексике, Аризоне и Калифорнии, что она «ни в коем случае не заслужила наделения землей», что она не имела намерения строить дороги, на которую получила привилегию и оборудование, и что она передала «все права и преимущества на упомянутую землю» Южно-Тихоокеанской железнодорожной компании. ² Юридическая комиссия предложила резолюцию, аннулировавшую наделение землей, высказываясь за принятие ее в обеих палатах Конгресса. Тем не менее эта резолюция не была принята.

КРАТКОЕ РЕЗЮМЕ О ХИЩЕНИЯХ

Излагая по возможности на основании официальных исследований общие результаты деятельности Хентингтона и его товарищей, мы приходим к следующим заключениям. Они получили от центрального правительства, штатов, округов и городов миллионы долларов деньгами, облигациями и землей. В качестве контролеров «Компании по заключению контрактов и финансированию» и других строительных обществ они выдали самим себе якобы за произведенную строительную работу не более, не менее, как 142 миллиона долларов. Они израсходовали не менее 5 миллионов долларов на преступные политические цели. Они чудовищно повышали номинальную стоимость акций своей дороги и с помощью собранных посредством хищений сумм обеспечили себе власть над девятнадцатью различными железно-дорожными и даже пароходными линиями. Посредством мошенничества они похитили у правительства много миллионов моргенов земли; они обманули правительство на большую часть

¹ Доклад Комиссии С. Шт. о Тихоокеанской железной дороге, I, 84 стр.

² Протоколы палаты депутатов, № 1803, 47 конгресс, 2-я сессия.

выданного им авансом капитала; они отказывались уплачивать все фиктивные налоги и вымогали чрезмерно высокую плату за пользование транспортом.

Банкрот говорит: «В экономической истории Калифорнии стало заурядным явлением, что читатель городской ежедневной газеты или сельского еженедельника не может найти номера газеты, в котором не было бы жалоб на управление железных дорог, в частности на высоту тарифов. «Железные дороги» обыкновенно извлекают из каждого параграфа все, что только можно». ¹

Это описание справедливо не только по отношению к Калифорнии, но и по отношению к любому штату и к любой области, прямо или косвенно затронутой железной дорогой. Подвергались ограблению всеми мыслимыми способами именно те люди, представители которых с такой расточительностью отдавали в руки нескольких лиц государственную собственность. Но от грабежа страдал не один только народ. Хентингтон и его компаньоны душили своих мелких акционеров теми же мошенническими приемами, какие применяли Гульд и Седж, и, подобно Гульду и Седжу, они обманывали массу доверчивых вкладчиков.

Хентингтон и его компаньоны, сначала заслужившие репутацию благодетелей общества, подверглись ожесточенным нападениям, лишь только народ узнал об их огромных мошенничествах. Дело в том, что описанные нами здесь вкратце мошенничества далеко не исчерпывали всего ими сделанного. Едва ли необходимо вдаваться в детали их хитроумных проделок и рассказывать, как они, в целях избавить себя от взятых на себя обязательств, прибегали к искусным уловкам, обманывая правительство, как они подкупали целые штаты и территории, приобретая над ними господство и захватывая в свои руки одну собственность за другой; как они, распоряжаясь политической властью, посылали депутатов и сенаторов в Вашингтон, словно те находились у них на побегушках. Тихоокеанский квартал принадлежал к числу первых магнатов, выступавших на общественной арене и использовавших политическую власть самостоятельно, вместо того, чтобы доверять ее своим приверженцам. Чтобы иметь в Сенате Соединенных Штатов одного из своих собственных членов, отстаивающих там его интересы, квартал в 1887 году добился от законодательных органов Калифорнии избрания в сенат Стенфорда.

Гопкинс умер в 1876 году, а Крокер в 1888 г. Для правящего господствующего общества характерна дальнейшая судьба части состояния Гопкинса. Его богатство унаследовала его вдова,

¹ «История Тихоокеанских Штатов», 19, стр. 628.

вышедшая вторично замуж, и часть ее наследства была израсходована на покупку уже давно издававшейся нью-йоркской газеты. В этом случае, как и в биографии Гульда, мы снова встречаемся с тем фактом, что наследники на украденные средства финансируют газету, устанавливая, какого сорта духовную пищу она должна преподносить публике... Роскошная, стоившая 2 миллиона долларов, вила в Great Barrington, Mass, является убедительным свидетельством того, как израсходована была часть остальных миллионов Голкинса. Крокер оставил состояние, номинально оценивавшееся в 40 миллионов долларов.

Богатство Степфорда было настолько велико, что, подобно Вандербильтам, Асторам, Гульдам и другим магнатам, он был вынужден свои излишки перенести в другие области экономической деятельности. Часть многочисленных миллионов, изъятых им у правительства и народа, была вложена в городские железные дороги Сан-Франциско; ему принадлежала четверть акций последних, которые приносили ежегодно 10⁰/₀.¹ Остальные миллионы были вложены в различные другие виды собственности. Степфорд стал крупным землевладельцем. Ему принадлежал огромный, в 100 тыс. моргенов, виноградник Випа и скотоводческое хозяйство Пало-Альто с большими сооружениями для разведения скота и с обширными виноградниками, а также много всякого рода других сельскохозяйственных предприятий в Сан-Франциско и в других местах. Его ежегодный доход от имущества в акциях и в земле оценивался в 1 миллион долларов.

До 1885 года он был только так называемым финансовым дельцом, которого одни считали крупным строителем железных дорог, другие — колоссальным вором. Начиная с этого времени, он стал щедрым филантропом, пожертвовавшим собственность стоимостью во много миллионов для основания университета имени Леланда Степфорда младшего.

Так было основано еще одно «ученое учреждение», всецело находившееся под контролем капитала.

СТЕНФОРД В СЕНАТЕ СОЕДИНЕННЫХ ШТАТОВ

В качестве сенатора Соединенных Штатов, Степфорд получал ежегодное жалованье в 5 тыс. долларов; расходовал же он в каждую сессию 75 тыс. долларов. Этому человеку доставляло удовольствие бросать мальчишкам, продающим газеты, монеты в двадцать долларов. В чем заключалась его главная работа

¹ Обнаруженные недавними разоблачениями в Сан-Франциско подкупы, посредством которых были получены привилегии на городскую железную дорогу, являются лишь проявлением существующей системы подкупа.

в Вашингтоне? Он всячески удерживал правительство от всякого рода меропрятий, которые могли бы заставить его и его компанию возвратить награбленное ими, он в самом зачатке прекращал враждебные его компании замыслы, добивался проведения законов, предоставлявших ей новые концессии, землю, права на водные пути и специальные привилегии и получал официальную санкцию хищений. В общем он имел успех. Этот грузинский магнат, весивший 234 английских фунтов, был политическим руководителем квартета, в то время, как Хентингтон был хитрым финансовым дельцом, опытным в искусных уловках и изворотливых интригах. Когда Стенфорд умер в 1893 году, номинальная стоимость его имущества оценивалась приблизительно в 18 миллионов долларов, но в действительности оно было значительно больше. Он пожертвовал крупные суммы на учреждение университета имени Леланда Стенфорда младшего, завещав ему еще несколько миллионов. Остальная часть его собственности перешла к его вдове, которая тоже делала пожертвования в пользу университета.

В общем итоге мистер и мистрис Стенфорд пожертвовали 30 миллионов долларов на основание, расширение и развитие этого учреждения, названного по имени их сына.

Состояние, собранное Хентингтоном, было больше, чем у других членов квартета. После его смерти в 1900 году, оно оценивалось от 50 до 80 миллионов долларов. Оно включало в себя акции бесчисленного множества железнодорожных, пароходных и других компаний, купленных им на свою долю добычи от Тихоокеанских железных дорог или оказавшихся в его руках благодаря мошенничеству. Он любил похвастать, что может путешествовать в своем собственном вагоне и по своей собственной железной дороге от Атлантического до Тихого Океана, и если угодно, на своих собственных пароходах от Бразилии до Нью-Йорка, и оттуда в Колон, от Ионамы в Сан-Франциско и оттуда в Йокагаму и Гонконг. Он обладал колоссальным влиянием, в его руках была судьба миллионов рабочих, он распоряжался правительством полудюжины штатов.

Рассказывают, что в 1884 году в виде возражения на один доклад, он сказал:

Я никогда не устраивал выставки 44 миллионов долларов облигациями, хотя мог бы выставить их в двойном количестве.

ОНИ СТАНОВЯТСЯ АРИСТОКРАТАМИ

Не было интеллигентного человека, который бы не знал о длинном ряде крупных мошенничеств и хищений, посредством которых Хентингтон, Стенфорд, Крокер и Гоккинс достигли

своего богатства. Но хотя они тоже подвергались тяжелым обвинениям, все-таки им не приходилось наталкиваться на такие оскорбления, которые постоянно сыпались на голову Джея Гульда. В сущности, они были людьми того же чекана, что и Гульд: но Гульда парод проклинал за то, что он разрушает железные дороги, тогда как критика по отношению к группе Хентингтона всегда смягчалась замечанием: «Правда, они тоже украли колоссальные суммы, но они, по крайней мере, построили крупные железные дороги и немало содействовали экономическому развитию страны». Они без всяких затруднений нашли доступ в круг «высшего общества». Благодаря власти денег они были причислены к денежной аристократии, и приемная дочь Хентингтона легко нашла доступ в аристократические круги высшей европейской знати; в 1889 г. она вышла замуж за принца Гатцфельда, получив от приемного отца приданое в несколько миллионов долларов.

Хентингтон жил, как большой барин. В Сан-Франциско у него был барский дом, затем поместье в Адайрондек-Бергене, за которое он заплатил 250 тыс. долларов. Его загородная дача в Троггс-Неке, в штате Нью-Йорк, была наподобие дворца. Кроме того, он построил внушительный дом, затратив на него миллионы на углу 5 Авеню и 57-й улицы города Нью-Йорка¹ на аристократической улице, этом убежище многих магнатов после жизни, полной мошенничества и хищений. На сооружение фамильной усыпальницы, обширной мраморной гробницы в классическом стиле, обошедшейся в 250 тыс. долларов, потребовалось целых восемь лет.

ЛИНИИ ПЕРЕХОДЯТ В РУКИ ГАРРИМАНА.

Там покоятся теперь его смертные останки. После его смерти инвентарь его имущества показал, что его богатство, повидимому, составляло около 60 миллионов долларов; без сомнения, в общем оно было значительно крупнее. Его вдова унаследовала большую часть этого состояния. Но что случилось с его железнодорожными и пароходными линиями? Его смерть почти совпала с периодом, когда олигархия компании Standard Oil в лице Гарримана и его банкирских домов, стремясь захватить в свои руки железные дороги, была готова кушнить право собственности на тихоокеанские железнодорожные и пароходные линии. У Standard Oil были лишние капиталы, нужные для покупки акций,

¹ Впрочем, после того, как дом был готов, он не стал там жить. Причиной этого был его предрассудок, что люди выстраивают себе дома только для того, чтобы умирать в них.

составлявших собственность мистрисс Хентингтоп. Таким образом, господство над Южно-Тихоокеанской и другими обширными железнодорожными и пароходными линиями, построенными и пущенными в ход при помощи мошенничества и хищений, перешло в руки всемогущих магнатов компании.

Г л а в а VII

НАЧАЛО КАРЬЕРЫ ДЖ. ПИРПОНТА МОРГАНА

Едва ли другому богачу выпало на долю столько воскурений фимиама, как победоносному денежному королю новейшего времени — Дж. Пирпонту Моргану. Уже давно его слава гремит во всех четырех странах света. Расточаемые ему восхваления по отношению ко всякому другому показались бы чрезмерно напыщенными. Влиятельнейший патриот и гражданин с беспримерным чувством национального достоинства, великий финансист и благотворный филантроп, удивительный «вождь промышленности», защитник социального порядка, друг королей и король среди людей — таковы лишь некоторые ходячие его эпитеты, очень часто всерьез принимаемые массой. В частности, один писатель, искавший в порыве восторга всеобъемлющего выражения почтения, достиг почти вершины преклонения, называя его «Морган великолепный».¹

ИСКЛЮЧИТЕЛЬНАЯ РЕПУТАЦИЯ МОРГАНА

Моргану никогда не приходилось подвергаться критике по поводу его «подозрительного богатства, ему никогда не приходилось, подобно Джею Гульду в свое время и Рокфеллеру в течение его жизненной карьеры, бороться с враждебным общественным мнением.

Во всех многочисленных, постоянно повторяемых разукрашенных историях о карьере Моргана нет ни капли истины и даже ни одного бесспорно установленного факта. Без сомнения, он является одним из самых выдающихся агрессивных денежных королей в Соединенных Штатах. Чем только он не владеет и над чем не господствует? Стоит только присмотреться к собственности, принадлежащей ему единолично или в компании с другими. Чего тут только нет! Было бы затруднительно пере-

¹ Под таким заглавием появилась статья одного «популярного писателя» в журнале «Pearson's Magazine», февр. номер 1908 г.

числять все полностью, поэтому укажем лишь важнейшие ее виды. Банки и железные дороги, промышленные предприятия и рудники, земельные участки, общественнополезные учреждения, или акции в них, пароходы, издательства и газеты — целиком или отчасти являются его собственностью.

МОРГАН — НЕ ВПОЛНЕ «SELFMADEMAN»¹

Морган не принадлежит к числу тех магнатов, которых вполне можно отнести к разряду «Selfmademan».

В этом отношении он представляет собой исключение. Описывая начало жизненной карьеры почти всех других архимиллионеров, их восторженные биографы почти механически повторяют одно и то же: они рассказывают, как эти люди начинали в качестве бедных юношей, потом открывали где-нибудь маленькую лавочку, копили деньги и постепенно достигали богатства. В девятнадцатом столетии понятие «Selfmademan» приобрело важное значение, так как с ним связывалось представление о выдающейся личной энергии и способностях. Оно звучало как высшая похвала, и так его принимали все, к кому оно относилось.

Этого, однако, нельзя сказать о Дж. Пирпонте Моргане. Его отец, Юний С. Морган, был уже миллионером. Возвышаясь постепенно от работника на ферме до приказчика в мануфактурном магазине, до банковского служащего и владельца торговой фирмы, Юний С. Морган стал компаньоном Джорджа Пибоди в банкирском предприятии. Когда разразилась гражданская война, Джордж Пибоди и К^о были назначены финансовыми представителями Соединенных Штатов в Англии. Одновременно с этим назначением, их богатство стало внезапно быстро расти: прежде они собирали его постепенно, небольшими суммами, а теперь в течение нескольких лет увеличили его на много миллионов.

КАРЬЕРА ОТЦА

Биографы утверждают, что это накопление произошло путем законных операций, хотя они не говорят, в чем состояли эти операции. Но если верить отзывам, которые высказывались в то время в американских газетах, то указанные операции не только далеко не были закономерны, но носили характер самой настоящей измены. Конституция Соединенных Штатов опреде-

¹ Так называют в Америке лиц, выбившихся в люди и достигших богатства собственными усилиями, без посторонней помощи, без унаследованного от родителей капитала.

лиет измену, как ведение гражданами войны против нации или оказание помощи и поддержки неприятелю. Согласно современным писателям, операции Джорджа Пибоди и К^о были не просто изменническими, но представляли собой двойную измену, поскольку Джордж Пибоди и К^о, оказывая неприятелю помощь, одновременно были уполномоченными Соединенных Штатов и очень хорошо оплачивались за то, чтобы действовать в их интересах.

Например, одна статья, напечатанная в октябре 1866 года в Спрингфилдском «Республиканце»,¹ утверждала: «Ибо все, хоть сколько-нибудь знакомые с предметом, знают прекрасно, что он (Пибоди) и его компаньоны не были верны нам и не оказали нам никакой помощи в нашей борьбе за национальное существование. Они вполне разделяли общее недоверие англичан к нашему делу и к нашему успеху, высказываясь и действуя скорее в интересах юга, чем в интересах нации».

В то время крупные пожертвования Пибоди на благотворительные дела вызывали открытые замечания о происхождении его состояния.

Автор этой статьи говорит далее, что Джордж Пибоди и К^о своими действиями усиливали чувство неуверенности в гражданах и спекулировали на этом. «Никто больше Пибоди и К^о, — продолжал он, — не содействовал затоплению наших денежных рынков обязательствами нашего европейского долга, увеличению цен и ослаблению финансового доверия к нашей нации, и никто подобными приемами не заработал столько денег, как они. Все деньги, расходуемые столь расточительно мистером Пибоди на наши учебные заведения, а также и другие его капиталы, мы полагаем, были приобретены спекуляциями его фирмы на наших бедствиях».

Сотрудник нью-йоркской «Evening Post» (Вечерней почты) в номере от 26 октября 1866 года утверждает то же самое, обвиняя Пибоди и Юния С. Моргана в том, что они использовали свое положение финансовых представителей Соединенных Штатов для подрыва того самого дела, за защиту которого они

¹ Эта газета всегда пользовалась репутацией точности и осторожности в сообщаемых ею сведениях; она осталась одной из лучших газет Соединенных Штатов. Статья эта появилась также 31 октября 1866 г. в нью-йоркском «Times» («Время»).

В вышедшей в 1873 году книге «Монополии и народ» Клауд писал: «В нашей стране имеется денежная аристократия, состоящая преимущественно из людей, которые во время последней гражданской войны спекулировали на несчастьи своей родины, под предлогом поддержки правительства выколачивали свои 20, 50 и 100%, и составляли крупные состояния, используя военный потоп, в котором гибли надежды нации», стр. 227.

получали познание, при чем и влекли на свои плечи большую пользу.

Таковы некоторые газетные отзывы того времени. Мы не знаем, верны ли они хотя бы отчасти, или совершенно ложны: в официальных документах нельзя найти никакого подтверждения этого. Газетные отзывы приводятся здесь без комментариев.¹

Но не следует забывать, что лишь какая-нибудь одна тысячная доля того, что происходит в капиталистическом мире, находит себе отзыв в официальных документах. Если судить по господствовавшему тогда порядку, то более чем вероятно, что эти обвинения были не совсем необоснованы.

СЫН

В 1861 году Дж. Пирпонт Морган был здоровым, молодым человеком, едва достигшим двадцатичетырехлетнего возраста. «Он унаследовал от своих родителей, — говорит один из его биографов,² — чистоту их характера и их необыкновенные способности». Эти предписываемые ему возвышенные добродетели не проявились в чем-нибудь особенном. В критический период, когда правительство Союза крайне нуждалось в солдатах, Морган не только предпочел остаться дома, но извлек большую прибыль от продажи негодных ружей для вооружения людей, которые, следуя призыву, взяли за оружие.

Авраам Линкольн издал прокламацию с призывом записываться в добровольцы. Борьба шла не только между партиями, но и между двумя борющимися капиталистическими системами.

Она могла иметь серьезные последствия. Так называемое простонародье: рабочие фабрик и мастерских, жители бедных

¹ Впрочем, по отношению к другому предприятию Пибоди определенные факты изложены в официальных документах. Из этих документов с несомненностью вытекает, что Пибоди в течение долгого времени производил операции, подобные тем, в которых его подозревали во время гражданской войны.

В 1839 году компания Чизепакско-Огайского канала имела основания горько жаловаться на действия Пибоди, состоявшего в Лондоне ее финансовым представителем. Капитал этой компании был обеспечен облигациями, выпущенными штатом Мэриленд в качестве залога за ее долг. Пибоди продал эти облигации в Европе ниже *at par* и отказался акцентовать векселя компании, хотя в его распоряжении находились принадлежащие ей крупные суммы. Таким способом он извлек крупную выгоду. Он оправдывался критическим положением европейских денежных рынков. Директора компании формально одобрили его поведение, повидимому для того, чтобы его обелить, но были очень довольны, когда он отказался от несения своих обязанностей. Документы Сената Соед. Шт. 1-я сессия, 26 конгресс, 1839 — 1840, т. 8, док. № 610. Этот документ содержит всю корреспонденцию между компанией и Пибоди.

² «Удачливые люди в Америке», т. 1, стр. 452.

квартир, представители свободных профессий и фермеры героически устремились записываться в добровольцы. Сотни тысяч пошли в лагерь и на поля сражения, чтобы никогда не возвращаться.

Хотя Морган в физических и духовных отношениях был вполне пригоден к военной службе, но он отказался от всякой формы исполнения долга, которая могла бы ему помешать наживать деньги и жить в свое удовольствие. В этом отношении он ничуть не отличался почти от всех мужчин с положением и состоянием. Свой высокопарный патриотизм они ограничивали речами и маханием знаменами, тщательно заботясь о том, чтобы держаться вдали от сферы, грозившей личной опасностью. Богатые, в интересах которых в сущности сражались северные армии, не только избегали записи в армию, но дошли до того, что деморализовали собственные армии, увеличивая их небоеспособность и способствуя их гибели. Поступая так, они в то же время надували центральное правительство, штаты и города на крупные суммы при заключении договоров по поставкам на армию. Кроме того, они изменили закон о наборе таким образом, что состоятельным людям предоставлялась легкая возможность уклониться от набора посредством найма заместителей.

ПЕРВАЯ КОММЕРЧЕСКАЯ АФЕРА МОРГАНА

Первым известным нам коммерческим предприятием Дж. Пирпонта Морганом была одна из таких договоров о поставках. Он заключил его не в таком крупном масштабе, как более старые капиталисты, но все же, с точки зрения господствующих капиталистических взглядов, это была очень ловкая афера для молодого человека двадцати четырех лет. Ее успех позволял ожидать в будущем гораздо большего, и в этом отношении читатели Морганом не обманулись.

В 1857 году инспектора армии признали совершенно негодным к употреблению большое количество карабинов Галля, устаревшего и опасного образца. После этого правительство время от времени стало продавать их с аукциона большими партиями по цене от 1 до 2 долларов; несмотря на это, пять тысяч их продолжало оставаться в находящемся в Нью-Йорке арсенале к тому времени, когда вспыхнула гражданская война.

28 мая 1861 г. некий Артур М. Истмен из Манчестера в Штате Нью-Гемпшир сделал правительству предложение купить эти ружья по 3 доллара за штуку. Хотя правительственным чиновникам это предложение могло внушить подозрение, так как им были известны обычные крупные мошенничества при поставках на армию, по у них, очевидно, не возникло даже вопроса о его

честности. Ружья были проданы Истмену по $3\frac{1}{2}$ доллара за штуку. Но или у Истмена не хватило денег на уплату, или он был только подставным лицом, а фактический покупатель оставался в тени, по на сцене появился некий Симон Стивенс,¹ который согласился дать поручительство за Истмена на сумму до 20 тыс. долларов. Эта сумма должна была быть употреблена на уплату за ружья; в качестве двойной гарантии Стивенс взял закладную на ружья. От кого Стивенс получил капитал? Из официальных и судебных материалов ясно, что от Дж. Пирпонта Моргана.

КРУПНЫЙ СКАНДАЛ ТОГО ВРЕМЕНИ

Следующий шаг в этом деле состоял в том, что 5 августа 1861 года Стивенс сообщил по телеграфу командовавшему в С.-Луи генералу Фремоню, что у него имеется пять тысяч новых карабинов безупречной конструкции, запрашивая — не возьмет ли их Фремон. Из штаб-квартиры Фремона пришел приказ тотчас же отправить их на корабле в главную квартиру армии в С.-Луи. В течение всего времени карабины оставались в арсенале, находящемся в Нью-Йорке. Когда пришел заказ Фремона, Морган уплатил правительству сумму в 17 486 долларов, по $3\frac{1}{2}$ доллара за карабин. Ружья были отправлены на корабле непосредственно из арсенала в С.-Луи. Какова же была сумма, которую правительство должно было уплатить за них? Произведенный Фремоном расчет гласил, что она равнялась 22 долларам за штуку с доставкой.²

¹ Следственная комиссия палаты депутатов по вопросу о договорах с правительством сообщила в 1862 г. Конгрессу, что Симон Стивенс принадлежал к клане замешанных в мошенничестве на таможене. До 1859 года таможенный сборщик нью-йоркской гавани производил перевозку товаров при помощи рабочих и извозчиков из склада оценщика. В 1859 г. таможенный сборщик Шельм (продажный политик из Тамани) заключил договор, согласно которому перевозка передавалась нескольким его политическим друзьям. Они получали ежегодно 123 тысячи долларов. Председатель комиссии Ван-Вийк сообщил, что «благодаря этому контракту упомянутые лица ежегодно зарабатывали от 50 до 70 тыс. долларов». Комиссия указала, что контракта добились посредством подкупа, утверждая, что Стивенс получал восьмую часть доходов. Стивенс добился увольнения со службы тех из служащих таможи, которые высказывались против контракта. — Обзор деятельности Конгресса, 3-я сессия, 37 конгресс, 1862—63 г., ч. 4, Прилож. стр. 118.

² Доклады комитетов, 2-я сессия, 37 конгресс, 1861—1862 г., т. 2.

Мошенничества в штаб-квартире Фремона в С.-Луи были исключительны по своим размерам. Майор Мак-Кинстри, квартирмейстер армии Соединенных Штатов в этом городе, был привлечен к суду по обвинению в 61 различном преступном деянии и в 26 случаях был признан виновным. Свидетельские показания раскрыли очень крупные, основанные на тайных соглашениях, мошенничества при всех видах поставок на армию. Доло

Это был один из многих контрактов с армией, публично и официально признанных в высшей степени скандальными; одна из специальных комиссий Конгресса в 1862 г. безоглядательно занялась расследованием дела. После тщательного расследования, комиссия сообщила:

Действительно, правительству было сделано предложение продать ему его собственные ружья по 22 доллара, причем имелось в виду, если предложение будет принято, получить эти ружья от правительства по $3\frac{1}{2}$ доллара за штуку... Совершенно очевидно, что был даже получен взаймы капитал для совершения покупки в расчете на соглашение, которое раньше состоялось. Правительство не только продало за 17 486 долларов оружие, которое оно за день перед тем обязалось купить за 109 912 долларов, но оно фактически доставило деньги для уплаты себе самому 17 486 долларов. Соединенные Штаты потеряли на этом 92 426 долларов.

Правительство отказалось уплатить Моргану требуемые им 22 доллара за каждый из пяти тысяч карабинов, но Морган настойчиво требовал выполнения своих требований. В протоколах суда мы читаем о процессе Дж. Нирпонта Моргана против правительства Соединенных Штатов. Этот процесс значится там, как дело под № 97.¹ Для того, чтобы прийти к решению этого дела и других подобных дел, военный министр назначил комиссию, составленную из Д. Гольта и Роберта Дэля Оуэна, сына знаменитого Роберта Оуэна.

В своем докладе от 5 июля 1862 года эта комиссия констатирует, что ей было представлено 104 случая претензий к государственной казне на сумму 59 миллионов долларов, и что она

Моргана с ружьями, впрочем, при этом не упоминается. Мак Кинстри был уволен из армии. Протоколы палаты депутатов, комитетов и комиссий по жалобам, 36-я сессия, 37 конгресс, 1862—1863 гг., протокол № 49, — 1—24.

То, что многие офицеры Союза фактически были подкуплены, видно из следующего сообщения, которое генерал-майор Фредерик Стиль послал 26 июля 1864 г. из Лигль Рок Арк. генерал-майору Э. Р. С. Кенби, командовавшему дивизией Зап. Миссисипи:

«Генерал, Ваше сообщение о подкупе среди офицеров, находящихся под моей командой, только что получено. Если деньги были получены, то через посредника. Я убежден, что офицеры ничего об этом не знают. Генерал Мерси, генерал-инспектор, находится в форте Смит для расследования дела. Карр — главный квартирмейстер моего корпуса и оберлейтенант. Бригадный генерал Д. В. Давидсон при всяком случае клеветает на Карра... Он мог бы, если бы он захотел, получить доказательства подкупа его собственных офицеров, заведующих кассой. Я сам видел такие доказательства». Различные документы палаты депутатов, 2-я сессия, 32 конгресс, 1892—1893 г. (Серия документов о восстании 1 т., 41, стр. 401.)

¹ Там же, 64—72.

признала из них претензии на 17 миллионов долларов преувеличенными и мошенническими.¹ В отношении к иску Моргана она заявила, что генерал Фремон не имел права заключать договор о поставке ружей, но что она признает юридическое обязательство правительства в силу того факта, что оружие попало в распоряжение армии. В виде лучшего исхода из этой невыгодной сделки она постановила, что Моргану следует уплатить за каждый карабин по 13,31 доллар, указывая, что даже при этой цене Морган и Стивенс получали 49 тыс. долларов сверх той цены, за которую ружья были им проданы Соединенными Штатами.²

Согласно этому решению, правительство уплатило Моргану всего 55 550 долларов, как общую сумму со скидкой.

Такое урегулирование вопроса не соответствовало претензиям Моргана. Он требовал полного удовлетворения. В апелляционный суд в Вашингтоне был подан иск на уплату остальных 58 тыс. долларов. На этот раз дело фигурировало на суде как процесс Симона Стивенса против правительства Соединенных Штатов. При разборе дела на суде подчеркивался тот факт, что, по свидетельству правительства, карабины были исследованы уполномоченным правительством артиллерийским офицером и признаны негодными к употреблению. Судья Пек, вынося приговор, сказал: «На основании соглашения между Стивенсом и неким Дж. Пирпонгом Морганом, чек за первые 2 500 доставленных карабинов должен быть выписан на имя Моргана, что и имело место; указанный чек был подписан артиллерийским капитаном армии Соединенных Штатов Ф. Д. Кэдуолдером и говорил о сумме в 55 550 долларов. В силу другого соглашения этот чек переходил в руки господ Кетчума, сына и К^о». ³ Этот чек был оплачен около 10 сентября 1861 г. Остальные 2 500 ружей, — говорит суд, — равным образом были получены Фремоном.⁴

СУДЫ ПРИНУЖДАЮТ ПРАВИТЕЛЬСТВО К УПЛАТЕ

Получили ли Морган и его товарищи от правительства все, чего они добивались? Да, они получили это. Судья Пек придержи-

¹ Доклады комитетов, 2-я сессия, 37 конгресс, 1861 — 62 г. т. 2, стр. 77.

² Там же, стр. 75.

³ Протокол комиссии по искам, I, 98 и т. д.

⁴ Там же, стр. 99. Выступая со стороны правительства Соединенных Штатов, помощник прокурора Соед. Штатов сказал на суде следующее: «Оружие было куплено Артуром М. Истменом у Соед. Штатов по 3½ доллара за штуку, так как оно было исследовано артиллерийским офицером и признано негодным к употреблению. Оно было продано Истменом жалобщику по 12¼ доллара за штуку, а жалобщик немедленно перепродал их генералу Фремонгу по 22 доллара за штуку. Правительственная цена нового оружия этого сорта, поскольку оно доброкачественно и годно к употреблению, составляет 17¼ доллара». Там же, стр. 98.

живался того взгляда, что, раз Фремон согласился купить ружья, он тем самым заключил обязательный для правительства контракт, а контракт есть контракт. Суд не имел никакого представления о том факте, что не имеющие цены, признанные негодными ружья были выданы за новые, и не принял во внимание, что деньги, на которые они были куплены у правительства, фактически были деньгами правительства. Он присудил в своем приговоре Стивенсу получить от правительства 58 175 долларов.

В виду этого решения правительство могло теперь почувствовать, что оно беззащитно против шайки контрагентов, которые посредством подкупа заставляли чиновников принимать поврежденные пароходы и имеющую дефекты броню, негодные ружья и одежду из искусственной шерсти, тонкие палатки, одеяла, сапоги и мешки для лошадей, распалающиеся на части, испорченные продукты питания и тому подобные предметы амуниции и снабжения. Ни один из этих мошенников не попал и даже не подвергся угрозе попасть в тюрьму.

Таково было в действительности начало коммерческой карьеры Дж. Пирпонта Моргана; непреложные и неопровержимые факты находятся в протоколах суда. Таковы были «патриоты», к которым принадлежали он и его капиталистические компаньоны. Несмотря на это, с тех пор и до настоящего времени духовенство, политики и продажные, льстивые писатели кормят постоянно публику сказками, которые должны изображать безграничную благотворительность и возвышенный патриотизм Моргана.¹

Г л а в а VIII

РАСЦВЕТ СОСТОЯНИЯ МОРГАНА

«Велика власть мистера Моргана, в некоторых отношениях больше, чем власть президента или короля», писал несколько лет тому назад один акклиматизировавшийся в Соединенных

¹ Например, статья под заголовком «Мнение Кливелэнда о людях в журнале «The Clures Magazine», апрельский номер 1909 г. Автор статьи рассказывает, что Кливелэнд, который несколько раз был президентом Соединенных Штатов, в 1894 г., когда готовился выпуск облигаций, сказал о поведении Моргана: «Я видел также, что у него были не только коммерческие способности, но и проницательный и дальновидный патриотизм. Он исходил не из личной выгоды, но заседал в качестве крупного политического банкира, взвешивая и решая вместе со мной и моими советниками меры для предупреждения опасности и делая все возможное в момент серьезного и опасного кризиса».

Штатах английский наблюдатель.¹ Этот факт явно бросается в глаза даже поверхностному наблюдателю, и его очень трудно опровергнуть. Кто будет в самом деле оспаривать эту истину? Один этот человек, обладая огромной властью, высоко возвышается над всеми юридическими формами и государственными чиновниками, над народным представительством, имеющим верховную власть в стране, и над верховным судом, над законами и конституциями, над 85 миллионами американского народа.

Железная дорога Олбэни-Соскуеганна,² составляющая теперь часть дороги Делавэр-Гудсон, была выстроена на общественные средства, полученные из казначейства штата Нью-Йорк, округов и городов этого штата. Из 45 миллионов долларов, отпущенных казначейством штата Нью-Йорк на постройку железных дорог, не менее 1 миллиона долларов было затрачено на постройку дороги Олбэни-Соскуеганна.

Ее постройка сопровождалась обычными хищениями. Крушые суммы были разворованы при помощи всевозможных жульничеств. Государство, так же, как и при постройке железной дороги Эри и многих других, оказалось обманутым на значительную часть своей ссуды. Затем господствующая группа капиталистов номинально повисила акционерный капитал дороги Олбэни-Соскуеганна, используя его для целей спекуляции, пока эти капиталисты не были вытеснены другими, повторившими их махинации в еще более крупных размерах. Главное значение этой железной дороги заключалось в том, что она была непосредственно связана с Пенсильванским каменноугольным районом.

Две конкурирующих между собой группы капиталистов стремились получить ее в свое распоряжение. Во главе одной из этих групп стояли Гульд и Фиск, во главе другой — Дж. Пирпонт Морган. Более старые капиталисты с величайшим удивлением смотрели на смелую борьбу этих молодых людей из-за цепной железнодорожной сети, в постройке которой ни одна из этих групп не принимала никакого участия. Старый командор Вандербильт смотрел на эту борьбу с удивлением, смешанным с завистью. Гульду в это время было всего 33 года, а Моргану — 31 г. Каждая группа купила столько акций, сколько ей было под силу: Гульд на доходы от своих хищений, а Морган, повидимому, на доходы от предприятий, подобных, например, продаже ружей.

¹ А. Морис Лоу, в журн. «The Independent» («Независимый»), № от 30/x 1902 г.

² См. следствие о жел. дорогах штата Нью-Йорк, 1879 г. «Железнодорожный справочник Соед. Штатов Пури на 1869—70 г.» сообщает: «Постройка этой дороги в значительной степени имела поддержку в средствах, ассигнованных штатом; израсходованные на нее суммы (круглым счетом — 1 миллион долларов) не фигурируют при окончательном расчете.

Выборы акционеров привели к бурным сдвигам: каждая группа претендовала на выбор своего собственного правления, обвиняя другую сторону в грубейших мошенничествах.

Как и полагалось, борьба дошла до суда. Гульд и Фиск в разное время затеяли двадцать один процесс, получив в результате их целую кипу судебных запретов. Партия Моргана энергично боролась с ними. Но пока борьба на юридической почве ограничивалась судами города Нью-Йорка, победа Гульда и Фиска была обеспечена, так как судьи верховного суда, вроде Бернарда и Кардоццо, бывшие раньше орудием в руках Вандербильта, — стали теперь рабами Гульда и делали все по его предписанию.

Вскоре создалось любопытное положение. Каждая из групп с такой страстностью стремилась вытеснить другую, что железная дорога пришла в состояние полного беспорядка и не могла больше функционировать. Народ, израсходовав миллион общественных денег на ее постройку, вынужден был видеть, как обе группы, из которых ни одна не вложила ни одного доллара в постройку дороги, предъявляли требование на право собственности и выступали друг против друга с судебными постановлениями и запрещениями.

Исход этой борьбы некоторое время казался сомнительным, но это продолжалось недолго. Гульд и Фиск ловким маневром были склонены к заключению договора, который привел впоследствии к их окончательному поражению. Договор имел следующее содержание: обе борющиеся группы, не имея возможности прийти к соглашению, постановили письменно сообщить губернатору Гофману, что необходимо поддерживать движение на дороге и что поэтому желательно назначение правительственного чиновника, который должен руководить ею до избрания новых директоров. Это заявление было послано губернатору Гофману 11 августа 1869 года, и содержащиеся в нем предложения были приняты.

ВЗАИМНЫЕ ОБВИНЕНИЯ В МОШЕННИЧЕСТВЕ

Менее чем через месяц после этого происходили специально назначенные выборы; каждая группа опять требовала, чтобы были избраны ее директоры. Последовали новые процессы. Гульд и Фиск жаловались, что председатель железной дороги Рамсей незаконно выпустил 3 тысячи акций для партии Моргана, требуя аннулирования этой эмиссии. Морган, Самуэль Слоп и другие представители противоположной партии в отместку обвиняли Гульда и Фиска в применении насилия и мошенничества. Наконец, в дело вмешался штат Нью-Йорк, возбудив через прокурора процесс против обеих партий. Штат выдвинул обви-

нешне, что и те и другие выборы акционеров были незаконны, неправильны и недействительны, что присчитывались фальшивые голоса, да в других отношениях выборы были мошенническими. Штат требовал запрещения, не допускающего ни одно из применений к овладению железной дорогой.

В ноябре 1869 года дело еще раз разбиралось судьей Дарингом под Смитом, в верховном суде в Рочестере, в штате Нью-Йорк. Гульд и Фиск оказались в очень неблагоприятном положении. В городе Нью-Йорке с подкупленными судьями, готовыми к их услугам, они могли заранее подготовить решение суда, но в Рочестере они находились в области, в которой власть конкурирующих с ними магнатов была очень сильна. Решение судьи Смита оказалось всецело в пользу группы капиталистов, руководимой Дж. Ширптом Морганом, и железная дорога Олбэни-Соскуеганна перешла в собственность последней.²

Это, кажется, было первым вступлением Дж. Ширпта Морганом в железнодорожное дело, в котором он впоследствии играл такую могущественную роль. С этого времени, в течение почти 30 лет, до наступления периода организации промышленных трестов, его главными предприятиями были банкирские дела и так называемая «реорганизация железных дорог».

Предприятия эти дружно работали. Международные и национальные банкиры с помощью протаскиваемых ими законов заставляли парод Соединенных Штатов в лице правительства давать им капиталы, на которые они могли покупать железные дороги и другую собственность.³ Мы уже описывали финансовую систему, господствовавшую в Соединенных Штатах во время гражданской войны и непосредственно после нее, мы говорили уже, что на парод были взвалены налоги, доходившие в общей сумме до 18—20 миллионов ежегодно, чтобы банкиры и другие владельцы облигаций могли получать свои ежегодные проценты.

¹ Доклады Лансинга, Нью-Йорк. Верх. суд. I, стр. 308 и сл. Содержащееся в приговоре изложение дела часто упоминает о партии, «во главе которой стоял Дж. Ширпт Морган».

² См. Народ штата Нью-Йорк. Железнодорожная компания Олбэни-Соскуеганна, докл. Лансинга, I, стр. 308—345.

³ Уже давно Ротшильды оказывают тайное сильное влияние, держа в своих руках американское финансовое законодательство. Официальные протоколы показывают, что они были влиятельными лицами в старом банке Соединенных Штатов. Их американским представителем была фирма Август Бельмонт и К°. В 1873 году было высчитано, что американские железнодорожные бумаги на сумму 375 миллионов долларов находились вне страны, главным образом, в собственности иностранных банкиров. Заключение отчета комиссии о промышленности 1902 г. (см. 404 стр. отчета) оценивает стоимость ценных бумаг, находящихся в собственности иностранных банкирских домов и вообще находящихся за границей, почти в 3 100 000 000 долларов.

ЗАКОНЫ, ПООЩРЯЮЩИЕ ХИЩЕНИЯ

Но издаваемые во время гражданской войны чрезвычайные финансовые законы были лишь предвестниками других законов, вызванных к жизни в последующие годы под давлением банкиров и кредиторов; при помощи этих законов, последние тотчас же значительно увеличили свое состояние и свою власть, так как могли еще крепче, чем раньше, сковать цепями производителей.

Самым замечательным из этих законов был принятый Конгрессом 12 февраля 1873 года закон, фактически осуществлявший уничтожение серебряной валюты. Это произошло при том же самом составе Конгресса, который был подкуплен 1 миллионом долларов, чтобы издать закон, предоставлявший Тихоокеанской паровой компании новую субсидию в 5 миллионов долларов. Законопроект о демонетизации серебра был проведен обходным путем. В нем ни единым словом не было упомянуто о том, что серебро лишается значения, и лишь немногие знали, что он означает. Это был один из самых ловких законопроектов, когда-либо проведенных через Конгресс, и уже после того, как он стал законом, начали понимать его тайный смысл.

Среднему классу был нанесен тяжелый удар. Денежные запасы немедленно сильно сократились, икупательная сила золота увеличилась, и перевес крупных капиталистов и банковских учреждений над классом мелких собственников значительно увеличился. Закон этот был принят почти одновременно с образованием первого треста — Standard-Oil Company, что нанесло смертельный удар учению о свободной конкуренции в торговле и уничтожило посредников в коммерческой жизни. Для среднего класса после его продолжительного господства это был печальный день.

Представители среднего класса в Конгрессе и в других законодательных органах начали тогда агитацию, продолжавшуюся несколько лет.¹ Они выдвинули обвинение, что отказ от серебряной валюты произошел благодаря комплоту Джона Шермана и нескольких других влиятельных членов Конгресса с финансистами Уоллстрита и Европы. Действительно, томы протоколов конгресса за эти несколько лет полны речей, в которых это обвинение все снова и снова повторяется. Но закон, тем не менее, продолжал существовать. Еще более волновало средний класс то, что Джон Шерман, подвергшийся таким ожесточенным обвинениям в том, что он является изменником и наемником банкиров, несколько лет спустя был назначен министром финан-

¹ Миллионеры, которым принадлежали серебряные рудники на Западе, хотя их и нельзя причислить к среднему классу, явились вожаками в этой агитации. На это их толкали их собственные интересы.

сов Соединенных Штатов. Начиная с этого времени, национальные и международные банкиры все более открыто выступают, как прямые диктаторы в финансовом законодательстве и политике Соединенных Штатов.

За назначением Шермана последовала большая эмиссия государственных бумаг 1877 года, принесшая банкирам колоссальные барыши. Но, прежде чем обратиться к этой достопамятной полубовновой сделке, полезно бросить беглый взгляд на многостороннюю деятельность Морган и ее характер. Первой фирмой, участником которой стал Морган, была фирма Дэбней, Морган и К^о, как читатель помнит, один из тех банкирских домов, который принимал участие в известных займах железной дороги Канзас — Тихий Океан. Эти займы интересовали людей, которые вкладывали деньги, главным образом, в расчете на получение 3 миллионов моргенов земли в Канзасе и Колорадо. Железнодорожная компания Канзас — Тихий Океан добилась наделения землей от Конгресса посредством подкупа, что послужило началом многих мошенничеств и хищений. Морган мог, в силу распространенного в стране представления, с некоторым правом утверждать, что размещение этого займа на рынке является «закономерным банковским приемом». Но тот факт, что ни один из банкиров не отказался извлечь пользу из финансирования предприятий, возникших, как им было известно, благодаря подкупу и мошенничеству, продолжая действовать в том же духе, дает вполне ясное представление о господствующей в классе капиталистов морали и этике.

БОЛЬШОЙ ВЫПУСК ОБЛИГАЦИЙ В 1877 ГОДУ.

После этого Морган стал найщиком в фирме Дрексель, Морган и К^о. Он начал выдвигаться в очень крупных коммерческих предприятиях. Одно из таких предприятий состояло в том, что в 1877 году он выпустил на рынок американские государственные бумаги на 260 миллионов долларов. Достаточно будет сказать, что этот выпуск государственных бумаг всеми вполне справедливо считался одним из самых возмутительных случаев отдачи народа в руки нескольких банкиров. Продажа бумаг была предоставлена следующим банкирским домам: Августу Бельмонту, Ротшильдам, братьям Д. и В. Зелигманам и Дрекселю, Моргану и К^о в Лондоне. Этот синдикат продал немедленно бумаги с наценкой от 5 до 4⁰/₁₀ к цене, которую он уплатил правительству. Прибыль синдиката превышала 10 миллионов долларов. Об одной только фирме Дрексель, Морган и К^о утверждали, что она нажила чистую прибыль в 5 миллионов долларов. Вся деятельность синдиката состояла исключительно в том, что он действовал в качестве посредника,

получившего концессию от правительства, которое могло бы распорядиться этими бумагами и без посредников. Кроме того, принимавшие участие в этом деле банкиры могли купить эти бумаги для самих себя по преимущественным ценам, и затем через посредство союзных земельных банков продельвать обычную практику, взимая двойные проценты: во-первых, от правительства, во-вторых, за израсходованные в качестве залога за эти бумаги наличные деньги.¹

Эти предприятия, повидимому, составляли только часть разно-сторонней деятельности Моргана в десятилетия, следовавшие за гражданской войной. Можно сказать с уверенностью, что в это же время он участвовал в множестве дел совершенно частного характера, подробности которых никогда не станут достойным гласности. Даже изложенные в судебных протоколах факты, касающиеся его предприятий, получивших общественную огласку, скорее являются намеком, чем действительными и полными отчетами о лежащих в их основе обстоятельствах. Банкиры и дельцы имели полное основание обставлять свои дела величайшей тайной, в особенности, когда эти дела каким-нибудь образом были связаны с использованием, в собственных делах, своего служебного положения, с внушающим подозрение изданием законов или с нарушением законов. Весь торгово-промышленный класс руководился убеждением, что пубliku надо по возможности держать в темноте. Когда законодательные следственные комиссии, наделенные всей полнотой законной власти, пытались устанавливать только вполне ясные факты, смягчая их и не слишком углубляясь в них, они обычно при всяком обороте дела наталкивались на препятствия.

Если факты получали общественную огласку, то это происходило случайно и вопреки стремлению заинтересованных магнатов затушить их. Иногда раздраженные конкуренты доставляли следственным комиссиям разоблачения. В других случаях какой-нибудь магнат пытался надуть другого при распределении добычи или поживиться на его счет, и тогда обыкновенно спор переносился в суд, благодаря чему вскрывались, по крайней мере, некоторые характерные моменты. Следует решительно подчеркнуть, что на каждый случай обвещения в нечестности и подкупе, возбужденного против капиталистов следственными комиссиями и государственными чиновниками, приходится сотни подобных же обвинений, возбужденных самими же капиталистами против

¹ Скандальные условия этого выпуска облигаций вызвали во всей стране сильное возбуждение, послужив в Конгрессе поводом к жарким прениям. 24 января 1879 г. Сенат Соединенных Штатов принял предложение затребовать у министра финансов Шермана разъяснения относительно якобы взимаемых банками и синдикатами двойных процентов, см. Документы Сената, № 9, 1879 г.

своего же собственного класса. Факт этот вдобавление подтверждается обширными судебными протоколами с самого начала существования правительства Соединенных Штатов до настоящего времени.

ЛИЧНЫЕ КАЧЕСТВА МОРГАНА

Моргану не было необходимости добиваться «доверия» с чьей-либо стороны. Он был жестокий, агрессивный финансист с властным, даже страстным характером и обладал большой силой в своей специальной области — банковском деле. Его характер отличался решимостью и деспотизмом, не признающим препятствий со стороны какого-нибудь человека или ряда обстоятельств. Его образ действия не отличался кротостью. «Его образ действия был решителен, — так писал один из его биографов о его железнодорожных организациях, — и у некоторых владельцев новых ценных бумаг вытягивались лица, но его поведение казалось всегда достигающим цели. От 1 до 3 миллионов долларов обыкновенно в качестве комиссионного вознаграждения получалось фирмой Дж. Пирпонт Морган и К^о ¹ за то, что он пошел и сумел провести в жизнь рационализацию».

Между этих строк можно отчетливо прочесть, какой характер имело «достигающее цели» поведение Моргана. В дальнейшем нашем изложении оно получит еще большее освещение при помощи его собственных слов и дел.

Вопреки широко распространенному описанию, многие капиталисты вовсе не являются людьми, отличающимися личным мужеством в том смысле, что они выступают один на один и, как обыкновенно выражаются, буквально «воздают друг другу должное». Хитрость, жадность, коварство и предательство, проникающие всю коммерческую жизнь и фактически представляющие собой основу успешного ведения дела, порождают как физическую, так и моральную трусость. Капиталисты, конечно, способны вести свою борьбу при помощи юристов, но у большинства из них, вследствие своего рода вырождения, не хватает способности оказывать на других людей сильное, прямое, личное, мужское влияние, подобное тому, какое оказывал борющийся главарь морских пиратов прежних времен на свою шайку. Морган в этом отношении составлял одно из редких исключений. В его лице богатство соединялось с сильной воинственной личностью, с огромной духовной и физической жизненной силой. Он был человеком, умевшим проводить свою волю как при помощи грубой силы, так и доводами разума, умевшим

¹ Приемница фирмы Дрексель, Морган и К^о.

убеждать при помощи доказательств, а, если это было необходимо, застрашивать силой, приводя в трепет.

Такого рода черты в соединении с богатством и образованием (ибо он посещал высшие учебные заведения), а также знаниями в совершенстве всех коммерческих уловок должны были оказаться непреодолимыми или почти непреодолимыми. Даже его внешность с изуродованным лицом увеличивала сильное впечатление и ужас, внушаемые им. Он не случайно назвал свою яхту «Корсар»: он был современным, одетым в современную одежду, воплощением древнего корсара, свойства которого приспособились к новым условиям.

КРУПНЫЕ МАГНАТЫ ПОДЧИНЯЮТСЯ МОРГАНУ

Вместо того, чтобы искать доверия Вандербильта, он заставил этого высокомерного магната вступить в соглашение с собой. Морган сам признал этот факт на процессе, возникшем из вандербильтовского предприятия-проекта — южно-пенсильванской железной дороги. Правда, Морган действовал как финансовый представитель Вандербильта, но он вместе с тем имел значительное количество акций в Пенсильванской железной дороге, и его банкирский дом представлял крупные претензии иностранцев на собственность этой дороги. Но прежде всего он зорко следил за соблюдением интересов Дж. Пирнонта Моргана. На допросе 13 декабря 1885 г. у следователя Федерального суда в Филадельфии, Джона Г. Вейса, он рассказал, что, по возвращении в июне 1885 г. из Европы, «он пришел к убеждению, что надо что-то сделать для создания большей гармонии на главных линиях». Он думал, что «можно оказать достаточное давление на м-ра Вандербильта, чтобы побудить его к продаже Южно-Пенсильванской линии». Он не дал никакого объяснения специфического способа «давления», по те, кто был знаком с огромной принудительной властью Пенсильванской железной дороги, с влиянием банка Моргана и банков, связанных с ним, нисколько не сомневались в характере этого давления. В конце концов мирный договор между двумя, ведущими войну магнатами, был заключен на борту яхты Моргана. В чем же состояла доля Моргана? По его собственным словам, он «покупал акции Южно-Пенсильванской и продавал их Пенсильванской железной дороге». Не было известно, какое вознаграждение он получил за свое посредничество; мы решаемся утверждать, что его счет был не мал. Этот договор, как и все подобные договоры, был заключен только для того, чтобы быть нарушенным. Ридингская железная дорога, которая, согласно договору, должна была получить вознаграждение за какую-то собственность, возбудила обвинение в том, что ее вадули; отсюда возник процесс.

До этого времени, то-есть до 1886 года, Морган не играл крупной роли в качестве железнодорожного магната, он скорее выделялся, как крупный банкир, специальностью которого была «реорганизация» железных дорог. Не следует, однако, думать, что под «реорганизацией» понимались дорожные улучшения во внешнем оборудовании и в эксплуатации железных дорог, которые уменьшали бы опасность для пассажиров и железнодорожных рабочих. «Реорганизация» состояла в уменьшении или суммарном погашении долгов и в измышлении новых планов, согласно которым должна была увеличиться прибыль.

ПОВТОРНЫЕ ОБВИНЕНИЯ В МОШЕННИЧЕСТВЕ

За свои деяния Морган восхвалялся как человек удивительного изобретательного ума, как финансист первого разряда. Впрочем, как мы уже видели, мелкие акционеры часто не разделяли этого взгляда, и иной раз они настолько забывали об ожидавшейся от них благодарности, что обвиняли его на суде в мошенничестве.¹ Агрессивность его характера и образа действий, его дикая отвага в уничтожении препятствий, его презрение ко всем искусственным ограничениям со стороны закона, его пренебрежение к общественному мнению и его умение применять силу там, где она может принести наилучшие результаты — именно такие качества и способности были необходимы в эту специфическую эпоху.

Г л а в а IX

МОРГАН — БАНКОВСКИЙ И ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ КОРОЛЬ

2 января 1889 года три банковские дома: Дрексель, Морган и К^о, братья Броун и К^о и Киддер, Пибоди и К^о разослали циркуляр с надписью: «в частном порядке и конфиденциально». Затрачено было чрезвычайно много усилий, чтобы

¹ Например, в деле железнодорожной компании Толедо-Терминал сберегательная касса и кредитное товарищество Огайо заявили 5 августа 1907 года протест перед федеральным судом в Толедо (штат Огайо), утверждая, что при продаже этой дороги было совершено мошенничество и что между Морганом и другими железнодорожными магнатами состоялось тайное соглашение. Она утверждала, что на основании этого тайного соглашения, была заключена сделка, в силу которой собственность была продана по низкой цене, благодаря подавлению конкурирующего предложения. Это было сделано, чтобы обмануть имеющих обеспечения кредиторов. Протест был отклонен.

этот документ не проник в печать или не стал известен каким-нибудь другим способом. Действительно, были приняты необычайные меры, чтобы сохранить в тайне его содержание.

Откуда эта боязнь? Этот циркуляр содержал приглашение, изложенное в виде безусловного приказа крупным железнодорожным магнатам собраться в доме Моргана на Мэдисон Авеню, № 219, и там образовать, по выражению того времени, «заброшированный» союз. План состоял в заключении прочного договора, уничтожающего конкуренцию между определенными железными дорогами и согласующего железнодорожные интересы так, чтобы можно было более действительно, чем раньше, высасывать кровь из народа Соединенных Штатов. Чтобы сохранить некоторую приличную видимость на случай, если в печать проникнет что-нибудь о характере задуманного предприятия, основатели разукрасили свои действительные планы целой цепью маскирующих фраз.

Их единственная цель состоит, — как деликатно они выражались, — в основании союза «для сохранения национальных, разумных, равномерных и устойчивых цен», и, добавляли они, дальнейшая его цель должна состоять в собирании статистических материалов о железных дорогах.

Все эти ухищрения могли обмануть только доверчивых и невежественных людей.

ИСТОРИЧЕСКОЕ ЗАСЕДАНИЕ В ДОМЕ МОРГАНА

Этот циркуляр является историческим документом, заслуживая большего, чем поверхностное рассмотрение. Каждый, знающий силы, принимавшие участие в этом деле, с полным правом признает за ним гораздо большее значение, чем за посланиями президентов, постановлениями Конгресса или приговорами судов.

В ту эпоху, когда любой, основанный на законе или прецедентах, иск использовался для подтверждения того положения, что промышленные силы должны оставаться в одном и том же состоянии, этот циркуляр являлся как бы вызовом. Писанный и неписанный законы строго требовали, чтобы то, что в торговле называется конкуренцией, сохранялось в неприкосновенности и чтобы, в случае необходимости, ее сохранение достигалось и при помощи закона. То, что вызывало конкуренцию и давало ей оправдание, устарело, но ни один из законодательных органов не понимал новых условий, или не предпринимал никаких мер в пользу последних. Магнаты же отдавали себе ясный отчет в том, что старая система всеобщей конкуренции быстро начинает терять значение, и что настало время для системати-

ческой организации промышленности. И в то время, как законодательные органы издавали закон за законом, якобы, как «постановления суверенного народа Соединенных Штатов», несколько магнатов разослали краткий циркуляр, который фактически оказался более действительным, чем целые томы законов, в конечном счете оказавшихся бессильными перед лицом развивающихся экономических сил.

Но мнение народа вообще и собственные интересы среднего класса были враждебны уничтожению системы конкуренции. Магнаты могли сколько угодно смягчать определение своих целей, изображая их в самом безобидном виде, но план этой группы банкиров и железнодорожных королей должен был, конечно, вызывать самое сильное беспокойство. Народные массы охватывало беспокойное и мрачное настроение. Они с недоверием относились ко всякому выдвигаемому магнатами утверждению и всегда были склонны видеть губительные планы, скрывающиеся под каждым дружелюбным заявлением. Сверх того, под «разумным» магнаты понимали диаметрально противоположное тому, что понимал под этим понятием народ в целом. Тарифы и цены, о которых говорили магнаты как о «разумной, полюбовной сделке», казались народному сознанию в высшей степени неразумными, грубым вымогательством, которому закон должен был дать надлежащую оценку.

ПОСТЕПЕННОЕ РАЗОРЕНИЕ СРЕДНЕГО КЛАССА

Под давлением среднего класса всюду были приняты законы, направленные (хотя и поверхностно) против произвола магнатов и концентрации источников существования. Со времени подавления и разгрома сильного рабочего движения в 1886 году больше уж не приходилось опасаться серьезных нападений с этой стороны. Но уничтожение средних классов должно было производиться медленно и осторожно.

Политические и иные возмущения рабочих можно было подавлять силой и судебными приговорами, а на выборах посредством подкупа и мошенничества. Обыкновенно при подавлении трудящихся классов весь средний класс действовал в интересах собственников и рука об руку с ними. Когда же дело шло о борьбе за власть только между средним классом и plutократией, магнаты имели основание не нападать открыто на средний класс. Страна кишела организациями ремесленников, маклеров и мелких торговцев, а на западе и юге у них имелся союзник в лице союза фермеров, который находился в расцвете своего влияния. Этот средний класс претендовал на то, чтобы считаться «пародом». Рабочий класс, который всячески эксплуатировали

ровали, для распространения своих взглядов и формулировки своих требований имел в своем распоряжении только несколько невлиятельных профессиональных газет и не имел ни одного действительного представителя на политических постах, хотя он и составлял подавляющую массу избирателей. Между тем, интересы среднего класса находили свое выражение в тысяче газет и журналов, в массе политических ораторов, адвокатов и профессоров университета и защищались силой господствующих законов и хозяйственных учреждений.

МОРГАН — РУКОВОДИТЕЛЬ ДЕЛА

Эти факты могут дать довольно ясное представление о составе и требованиях среднего класса, приведенного в большое возбуждение известием о собрании в доме Моргана. Конечно, собрание, происходившее 8 января 1889 года в барском доме Моргана, было чревато последствиями. Кого мы встречаем на нем? По видимости частных граждан, в действительности же властителей страны: Джея Гульда, со своим несамостоятельным сыном, Джорджем; Стекней из Северо-Запада; Робертса от Пенн-сильванской железной дороги; прощирливого Динью — подголоска Вандербильта; Слона от железной дороги Делавэр-Лэкаупна-Запад и полдюжины других магнатов или их полномочных представителей. Почтенные законодательные органы могли с достоинством вести прения о целесообразности тех или иных законодательных мероприятий. Шумный «Конгресс Соединенных Штатов» мог торжественно собираться и, проведя несколько месяцев в болтовне, утверждать, что он издает законы. Высшие могущественные суды могли с серьезной миной и с важностью выносить свои приговоры. Но здесь, в комнате дома Моргана, сидели фактические владыки Соединенных Штатов, люди, имевшие власть, чтобы сказать последнее слово о том, что должно быть.

Морган председательствовал на собрании и с обычной грубой откровенностью прямо перешел к делу. Благодаря стенографическому отчету о прениях, к счастью, находящемуся в нашем распоряжении, смысл этого собрания совершенно ясен. Организация должна была получить название «Interstate Commerce Railway Association» — Международная коммерческая железнодорожная ассоциация, — главною ее целью являлось прекращение конкуренции между ее членами. Но каким образом можно было помешать какому-либо магнату конкурировать с другим или удержать его от вмешательства в дела другого? Какие наказания должны были существовать и как можно было придать им принудительный характер? Конечно, нельзя было сослаться

ни на один закон для того, чтобы заставить провести такое соглашение, ибо закон определенно запрещал образование рингов, ибо любое законодательство не только оказалось бы негодным для этого, но вскрыло бы размеры этого преступного договора.

МОРГАН СТАВИТ УЛЬТИМАТУМ

Существовала, однако, более сильная власть, чем власть закона, а именно власть концентрированных денег. Если бы какой-либо из присутствующих на собрании магнатов и был склонен высказаться против предложенной программы, то ясно представил себе предстоящую кару, как только Морган заявил:

«Мне кажется, я уполномочен заявить от имени представленных здесь банкирских домов, что когда практически окажется возможной организация на основах, предложенных комиссией, и с исполнительным комитетом, составленным при участии банкиров, то эти банкирские дома не будут производить никаких операций с денежными бумагами для постройки параллельных линий или для их расширения, не одобренных этим исполнительным комитетом, и сделают все от них зависящее, чтобы помешать таким операциям. Я хотел бы, чтобы это было ясно понято».

Угроза или обещание, в зависимости от того, как эти слова были истолкованы, были, без сомнения, поняты. Как ни огромно было богатство присутствующих или представленных на собрании магнатов, ни один из них в отдельности, или сообща, не осмелился, даже если имел к тому склонность, воспротивиться этому ультиматуму. Сделать это — значило бы вызвать быстрый уничтожающий гнев клики национальных и международных банкиров, деньги и мощь которых могли вызвать самые пагубные для них последствия. И не существовало путей для обращения к более сильной власти.

Какое значение имело то, что законодательные органы многих штатов угрожали карой за образование объединений в целях ограничения торговли? Какое значение имело, что разгневанный средний класс с диким ревом требовал доведения до конца этих законов? Какое значение имело, что согласно писанному и неписанному закону этот принудительный циркуляр являлся преступным заговором? Каждый из присутствовавших на этом собрании знал, что, по мнению существующих законов, он участвует в заговоре, но никто серьезно не опасался, что многочисленные законы государства или отдельных штатов со всей строгостью будут применены к нему. Собрание настолько чувствовало под собой прочную почву, что вообще не думало о преследовании.

Заслуживает упоминания еще один факт, имевший место на этом собрании или «конференции», как его называли. При определенном способе голосования обнаружилось, насколько ничтожное значение придавалось людям, как таковым, даже если они — магнаты, и насколько единственно важным признавалась собственность. При голосовании имена магнатов не произносились: ждали подачи голосов от вошедших в состав Ассоциации железных дорог, которые, собственно говоря, и голосовали. Так, вместо имени Гульда выкрикивались названия его железных дорог: голосовали Миссури-Тихоокеанская и Уэбэшская железная дорога, а не Гульд. Это было красиво, просто и прямо, свободно от всякого лицемерия и вполне соответствовало духу присутствующих денежных мешков в образе людей. Если бы такой же метод голосования был принят и в Конгрессе, то всеобщее сознание только выиграло бы от этого; ибо пока там продолжают существовать старые методы, большинство наших «государственных людей» не подвергалось бы порицанию, если бы список голосующих составлялся по корпорациям, а не по мнимым представителям народа.

Если простой угрозы могущественных банкиров, руководимых Морганом, было достаточно, чтобы убедить или утратить группу железнодорожных директоров Соединенных Штатов, то чего только не в состоянии была сделать власть банков, если бы они энергично употребили всю свою денежную мощь на какую-нибудь определенную цель? Этой власти не смог бы противостать ни один капиталистический противник и никакое правительство. Насколько далеко они заходили в успешном проведении своих планов и в устранении всех препятствий при помощи своего терроризма, можно видеть, как на типичном примере, на известной торговле облигациями в 1895 году. Правительство Соединенных Штатов, поддерживаемое и принуждаемое синдикатом банкиров, во главе с Морганом, дало им, собственно говоря, подарок в несколько миллионов долларов за привилегию номинальной и временной претензии на запас денег, который эти же самые банкиры незадолго перед тем изъяли из казны Соединенных Штатов.

МНЕНИЯ УОДМСТРИТА О МОРГАНЕ

Прежде, чем описывать это предприятие, мы сделаем отступление для изложения некоторых происшедших за это время событий в жизни Моргана. Его отец умер в 1890 году, оставив ему в наследство состояние, оценяемое грубо в 10 миллионов долларов. Излишне, конечно, добавлять, что в это время Дж. Ширпонт Морган был уже независимым архимиллионером. Нельзя

отрицать того, что значительная часть элементов финансового мира питала к нему жгучую ненависть, но эта ненависть вытекала не из неодобрения его методов, а из того, что он значительно превосходил других в грубости или тонкости применения этих методов. Все порицавшие его члены его собственного класса имели в сущности какие-нибудь личные счеты с ним, находившие себе выражение в ожесточенной вражде за то, что Морган перехитрил или обошел их в чем-нибудь. Если бы только он предоставил им малейшую возможность, они вовлекли бы его в ловушку и падали бы, приходя в восторг от этого.

Но за исключением одного только выдающегося противника, о котором мы скажем ниже, он оказывался всегда впереди, побеждая их всех, и у многих из них осталось горькое воспоминание о столкновениях с ним. Без сомнения, личность Моргана много содействовала этой широко распространенной ненависти со стороны лиц, приходивших с ним в соприкосновение. Его никогда нельзя было заподозрить в принадлежности к числу мелочливых людей, отличающихся лъстивостью и кротким коварством. Он скорее был своеобразным забиякой в финансовой области, воинственным и беспощадным, с грубым и властным характером, безжалостным и беспощадным к чувствам и интересам тех, кто каким-либо способом противодействовал его воле или планам.

Эти его личные особенности были, впрочем, неизвестны большинству народа в стране. Популярные представления о людях с общественным весом составляются почти целиком на основании того, что говорят газеты, а последние, за редкими исключениями, всегда изображали Моргана, как крупного финансового гения и благожелательного человека. От финансовых предприятий Моргана многие люди из среднего класса, а также и люди, стоявшие на более высокой ступени благосостояния, теряли крупные суммы. Деньги ускользали от них благодаря биржевым спекуляциям на Уолл-стрите. И, несмотря на это, среди ограбленных таким образом не было ни одного, кто бы вполне сознательно не пошел на обогащение за счет кого-нибудь другого. Даже вкладывавшие свои капиталы в акции в целях «справедливого вложения денег», делали это, вполне сознавая, что чем ниже заработная плата, установленная на железных дорогах, тем более блестящи перспективы на крупные дивиденды.

На ряду с ненавистью к Моргану в финансовых кругах, его там в высшей степени опасались вследствие его обширной власти и безжалостных приемов при осуществлении своих целей, а также при погашении долговых обязательств. Его политика, как полагали, состояла в том, что он находил в какой-нибудь организации слабый пункт и затем «выжимал из нее все имеющее ценность».

Это обвинение основано на предрассудке, так как любой пользующийся успехом финансист бесспорно применял такие же методы. Когда его спрашивали о его предприятиях, его излюбленной фразой было: «Я нахожусь на Уолл-стрит не ради своего здоровья». Его враги шепотом утверждали, что он «пират в финансовом мире». Его почитатели, извлекавшие пользу из его щедрости, вслух разглаголюствовали о его величии.

МОРГАН ВЫСТУПАЕТ НА АВАНСЦЕНУ КАК УГОЛЬНЫЙ МАГНАТ

Мы уже описали поведение Моргана, когда он вместе с Вильямом Г. Вандербильтом в 1893 г. вырвал у Мак-Мода железную дорогу Филадельфия—Ридинг. В качестве железной дороги Ридингская линия не была обширной: ее главная ценность состояла в нахождении на ней антрацитовых рудников, крупных неразработанных еще залежей и в ее значении для транспорта угля.

Ко всей своей многосторонней власти Морган прибавил теперь еще власть угольного магната. Конституция Пенсильвании определенно запрещала, как мы уже видели, железным дорогам владеть каменноугольными рудниками и эксплуатировать их. Но не существует такого закона, которого не сумели бы обойти богачи. Были организованы акционерные компании из подставных лиц, и хотя каждый знал, что эти компании означают только обход закона, органы государственной власти однако не предпринимали никаких шагов против этого. Когда же после многих лет бездействия они возбудили иск, магнаты апеллировали к верховному суду Соединенных Штатов. Из этого процесса железные дороги вышли в 1909 г. победителями, так как приговор суда был настолько двусмысленным, что был равносильен признанию их правоты.

Вступление Моргана в каменноугольную область в качестве властителя было вскоре ознаменовано двумя последствиями. В одной из предшествующих глав мы указывали уже на них, но здесь следует снова повторить о них. Твердый уголь, расходовавшийся в домашнем хозяйстве, был обложен налогом, чтобы к состоянию Моргана могли прибавиться новые миллионы. Цены на топливный уголь повысились от 1,25 до 1,35 долларов на тонну по сравнению с прежней ценой. Второй результат заключался в более быстром уничтожении самостоятельных производителей угля. Рядом безжалостных шагов¹ они были разорены и изгнаны, не без жалоб на притеснение и громких обвинений в мошенничестве.

¹ См. показания свидетелей перед Комиссией Палаты депутатов по вопросам о торговле между штатами. Прот. Палаты 52 конгресс, 2-я сессия 1892/93 г., т. I.

При этом рудники были фактически приобретены ими или их предшественниками посредством мошенничества. Подкуп законодательных органов Пенсильвании отдельными лицами и организациями для получения каменноугольных и других привилегий и преимуществ производился настолько дерзко, что законодательные органы в 1847 г. сочли себя вынужденными издать с самодовольным хвастовством «закон об установлении и наказании подкупа», согласно которому дача или принятие взятки признавались уголовным преступлением, каравшимся денежным штрафом до 5 тыс. долларов и тюрьмой до 5 лет.¹

Этот закон легко был принят и имел своим результатом лишь появление более утонченных и скрытых способов подкупа. Второ́й закон был издан 3 марта 1860 года и третьи́й — 29 апреля 1874 года. Люди, стремившиеся получить привилегии, о которых говорили эти законы, отнеслись к последним как к шутке, и подкупы продолжались безостановочно.² Снова и снова законодательные органы Пенсильвании были вынуждены назначать следственные комиссии для докладов о тех или иных обвинениях в применении подкупа. Один из немногих случаев, когда один из подкупленных попал в тюрьму, произошел в 1879—80 г. при судебном разбирательстве на основании закона о возмещении убытков от мятежа.

Нужно было иметь хоть какое-нибудь оправдание значительному увеличению цены угля. Каменноугольные магнаты заблаговременно позаботились об этом. Они задавали вопросы, каким образом можно избежать повышения цен? Разве производство каменного угля не принадлежит к числу отсталых. Разве стоимость перевозки его не чрезмерно высока? Но правительство знало, что эти утверждения являются измышлением. Комиссия палаты депутатов по вопросу о торговле между штатами единогласно доложила, что каменноугольные магнаты намеренно повысили цену на уголь, что хотя производительность каменноугольных залежей составляет 50 миллионов тонн ежегодно, но будет добываться лишь около 40 миллионов тонн, чтобы вызвать впечатление недостатка угля. Что же касается стоимости перевозки, то

¹ Законы Пенсильвании, 1874 г., стр. 217.

² Одно из скандальных дел среди многих; которые происходили благодаря продажности законодательных органов Пенсильвании, состояло в проведении в 1876 г. закона в интересах лесовладельца. Отдельным депутатам были уплачены или предложены суммы от 300 до 500 долларов за то, чтобы они голосовали за или против закона. Закон получил название: «Закон об урегулировании налога и других издержек, возлагаемых и извлекаемых из акционерных компаний по сплаву леса». Против него боролись заинтересованные лица. См. «Свидетельск. показания перед комиссией по расследованию средств для обеспечения или провала закона о сплаве леса». Законод. док. Пенсильвании, 1876 г., т. 5.

комиссия докладывала: «Хотя стоимость перевозки угля может обходиться дешевле, чем многих других продуктов, по они платят почти двойную цену по сравнению с пшеницей и хлопком».¹

Говоря прямо, образование этого ринга было заговором, подлежащим преследованию в уголовном и гражданском порядке. Но ни законы государства, ни законы отдельных штатов не обращали на это никакого внимания. Комиссия палаты депутатов доложила, что закон о торговле между штатами является слишком недействительным, чтобы можно было на нем оповываться, и этим закончились разговоры об уголовном преследовании. Правительственный аппарат Соединенных Штатов фактически оказался, как и во многих других случаях, соучастником каменноугольного ринга, позволяя ему выкачивать огромные доходы из страданий народных масс.

СПЕКУЛЯЦИЯ ПРИ ПОМОЩИ ЗОЛОТА

Оба компаньона Моргана — Франк и Антон Дрексель умерли, оставив каждый состояние по 25 миллионов долларов. И они тоже приобрели почетную славу филантропов. Перед смертью они сообща пожертвовали 8 миллионов долларов на основание различных благотворительных учреждений около Филадельфии. Со времени их сотрудничества с Морганом они, конечно, стали принимать участие во всех его предприятиях.

В виду того, что золото стало средством международного обращения, правительство Соединенных Штатов преследовало политику сохранения определенной суммы в качестве резерва казначейства. Когда в силу тех или иных причин этот резервный фонд оказывался исчерпанным, правительство оказывалось вынужденным выпускать государственные облигации для его пополнения.

Могущественная клика руководящих национальных и международных банкиров энергично и преднамеренно принудила правительство Соединенных Штатов к выпуску этих облигаций. Банкиры добились этого, беря из казначейства свое золото и затем снова продавая это золото в обмен за государственные облигации. Государственные облигации и гринбэки,² составлявшие большую часть средств обращения правительства Соединенных Штатов, подлежали размену. Соответствующий закон был изложен таким образом, что требовалась оплата их золотом. Банкиры обыкновенно приносили в казначейство города Нью-

¹ См. протокол палаты депутатов и т. д. 1892/93 г. 1,4.

² Гринбэки — особый вид государственных бумажных денег того времени в Соед. Штат. Прим. переводч.

Иорка груды государственных облигаций и банкнот, обменивал их на золото. Затем это золото они прятали в своих кладовых. Руководители правительства прекрасно видели этот прием, знали, что целью его является принуждение правительства к выпуску новых государственных процентных бумаг. Получив облигации, банковская клика могла поступить двояким образом: она могла продать массу их по повышенному курсу мелким банкам, сберегательным кассам и страховым обществам, землевладельцам и частным лицам, или же она могла использовать часть облигаций, удерживаемых в качестве основы для выпуска новых оборотных денег. Крупные частные банкиры, как Морган, имели поддержку в ряде национальных банков, при помощи которых облигации могли превращаться в оборотные деньги и можно было провести излюбленное выжимание двойного процента.

«ОГРАБЛЕНИЕ» ПРАВИТЕЛЬСТВА

В 1894 году правительство оказалось вынуждено предоставить этим банкирам два выпуска облигаций, каждый по 50 миллионов долларов. Их прибыль достигла по тогдашней оценке более 10 миллионов. К Рождеству 1895 г. казначейство Соединенных Штатов снова оказалось без золота. Куда же девалось золото, которое правительство лишь незадолго перед тем приобрело по ростовщическим ценам? На это дают ответ отчеты крупных банкирских домов. К концу января 26 банкирских домов города Нью-Йорка имели в своих кладовых сокровище в 65 миллионов долларов золотом. Вскоре сумма эта достигла круглым счетом 129 миллионов долларов. Правительство было беспомощно. Рассказывают, что президент Кливленд в частной беседе сказал: «Банки схватили страну за горло».

В подходящий момент синдикат банкиров выступил публично, великодушно предложив правительству снабдить его золотом в обмен на облигации. Синдикат этот был образован Дж. П. Морганом и К^о, Августом Бельмонтом и К^о, Джемсом Шпейером в качестве представителя Ротшильдов, Национальным Сити-банком и четырьмя другими очень влиятельными национальными банками.

Переговоры с президентом Кливлендом о выпуске облигаций вел Фрэнсис Линд Стетсон, с 1887 г. бывший постоянным юрисконсультым Моргана, его посланцем и умным юридическим представителем. Стетсон был юрисконсультым Джекоба Шарпа в то самое время, когда Шарп в 1884 г. заставил Нью-Йоркский магистрат уплатой 500 тысяч долларов выдать ему привилегию на постройку Бродвейской городской железной дороги. В виду своей деятельности в предприятиях Шарпа, он в 1886 году под-

вергся строгому допросу относительно Бродвейской железной дороги в Комиссии Сената штата Нью-Йорка. После того, как Шарп с успехом подкупил нью-йоркских городских гласных, Илкинс и Уойденер, со своей стороны, подкупившие общинный совет Филадельфии и ставшие архимиллионерами и владельцами городских железных дорог, сделали безуспешную попытку арендовать Бродвейскую железную дорогу на 999 лет. В обеспечение своих добрых намерений они внесли 10 тысяч акций Бродвейской жел. дор., которыми они запаслись, фирме Дрексель Морган и К^о.¹ Морган знал, что все эти акции приобретены посредством подкупа и что привилегия на Бродвейскую дорогу была получена таким же путем. Весьма возможно, что прекрасная и искусная работа Стетсона у Шарпа послужила наилучшей рекомендацией его для Моргана.

После того, как Кливелэнд потерпел поражение при своей вторичной кандидатуре на президентских выборах в 1888 г., он вернулся к юридической деятельности, соединившись с Стетсоном. В 1892 г. Кливелэнд был снова избран президентом; после этого Стетсон стал частым и интимным посетителем Белого Дома.² Обо всех этих обстоятельствах неоднократно и притом критически рассказывали, когда Кливелэнд в 1895 г. был фактически обвинен в том, что он открыто продал народ Соединенных Штатов Синдикату Моргана, представителем которого был Стетсон.

ПОДАРОК В ВОСЕМНАДЦАТЬ МИЛЛИОНОВ

В то время создалось следующее положение. Синдикат лишил казначейство Соединенных Штатов его денег, а затем добился выпуска облигаций, заявив, что только он может доставить пужное золото. Это была неправда, которую нетрудно было видеть. Многие члены Конгресса настаивали перед Кливелэндом — министром финансов и Джоном Д. Карлейлем, чтобы выпуск облигаций был сделан «народным». Под «народным» подразумевали не массу народа, не обладающую ни золотом, ни какими-либо иными деньгами, но мелких капиталистов. Несмотря на это, Кливелэнд и Карлейль передали четырехпроцентные облигации на 62 миллиона долларов Синдикату Моргана по цене 104. Синдикат тотчас же перепродал облигации по цене 118, 119 и 120 американским и европейским вкладчикам денег, получив чистую

¹ См. Показание Джемса В. Форшера, председателя железнодорожной компании Бродвей, 7-я авеню, Комиссия Нью-Йоркского Сената о Бродвейской железной дороге, 1886 г. 491 — 92 стр.

² Дворец Президента Соед. Штатов в Вашингтоне. (Прим. переводч.).

прибыль, расценивавшуюся приблизительно в 18 миллионов долларов.¹ Эта сумма попала бы в руки правительства, если бы продажа облигаций производилась без посредников. Договор, заключенный с правительством и продиктованный банкирами под руководством Моргана, давал далее синдикату право на все выпуски облигаций до 1-го октября следующего года, предоставляя ему самому назначить время для внесения половины денежной суммы золотом.

Со всех сторон поднимались самые резкие обвинения как против Кливелэнда, так и против Моргана. Даже газеты партии Кливелэнда, постоянно поддерживавшие его, осуждали эту сделку как скандальную, заявляя, что правительство было бессовестно «ограблено» посредством мошенничества и даже, что высшая исполнительная власть в действительности может быть обвинена в еще более худшем преступлении.² Собственная политическая партия Кливелэнда отреклась от него. Но с каким равнодушием отнеслись магнаты к буре критики, видно из того факта, что Морган не уделил никакого внимания обвинениям, поднятым в

¹ Этот договор об облигациях, заключенный правительством 8 февраля 1895 г., несколько дней сохранялся в тайне. После выпуска облигаций Морган лично наблюдал в своей конторе за приемом подписки. Стремление кунить у него облигации было настолько велико, что спустя 22 минуты после того как началась запись, он заявил, что дальнейшая подписка прекращается, ибо весь запас облигаций продан.

² Едва только резервный золотой фонд был получен посредством выпуска этих облигаций, как он вскоре был снова опустошен банкирами. К концу 1895 г. стали распространяться зловещие слухи, что готовится новый выпуск облигаций. Эти слухи подтвердились изданием частного циркуляра Дж. Пирпонта Моргана и К^о, «объявлявших о своем намерении образовать синдикат для размещения нового выпуска правительственных облигаций на сумму 200 миллионов долларов. Морган и его компаньоны предвидели прибыль в 20 миллионов долларов. Очевидно, Морган точно знал, по какой цене правительство их отдаст. Когда правительство опубликовало объявление о выпуске, условия его соответствовали тому, что было сказано в циркуляре, выпущенном Морганом за неделю перед тем. Поднялось такое всеобщее возмущение, что Кливелэнд и его кабинет были вынуждены отказаться от услуг моргановского синдиката и разместить новый заем на общем рынке, сбергая таким образом для государственного казначейства 20 миллионов долларов.

Вряд ли надо упоминать, как типичную и характерную черту, что Морган в своей официальной переписке и в публичных заявлениях изображал дело так, что он действует побуждаемый «патриотическими соображениями» и желанием «служить наивысшим интересам правительства и народа».

Один маклер с Уолл-стрит публично характеризовал с презрением это поведение, как «соблазнительный и доходный патриотизм». Когда Морган стремился получить в свое распоряжение новый заем в 200 миллионов долларов, один его друг банкир спросил у него, не может ли он узнать некоторые детали планов синдиката, прежде чем подписаться на заем. Морган якобы ответил: «Я не могу сообщить вам никаких подробностей. Если вы хотите нажить деньги и имеете золото, подписывайтесь. Если нет, то до свидания».

связи с его действиями. Напротив того, он обнаружил нескрываемое, глубокое неудовольствие опубликованием описания его паружности, как «магната с лицом рубинового цвета». Он был очень чувствителен в отношении к уродству своего лица.

Критика, направленная против его действий, скоро слова прекратилась, и газеты, которые на словах готовы были первыми разорвать его на куски, вернулись к своей старой льстивой манере прославления его, как блестящего финансиста и филантропа. Никто из всех магнатов не испытывал такого глубокого презрения к газетам, как Морган. Никто не знал лучше его, что как бы они временами ни возмущались, их направление в общем и целом легко можно регулировать в интересах собственников.

НИЧЕГО ДЛЯ БЕЗРАБОТНЫХ

Для того, чтобы лучше оценить поведение правительства при этой исключительной продаже облигаций, благодаря которой нескольким и без того уже чрезмерно богатым банкирам был сделан щедрый подарок в 18 миллионов долларов, надо вспомнить об условиях жизни народной массы, в особенности после паники 1893 года. По вычислениям Короля Д. Райта, бывшего в течение нескольких лет комиссаром труда Северо-Американского Союза, в нормальное время, число безработных постоянно составляло около миллиона мужчин, женщин и детей. После паники 1893 г. число их увеличилось вероятно до 3-х миллионов. Правительство не пошевелило пальцем, чтобы помочь кому-нибудь из этих безработных, не подумало ни об ассигновании средств для смягчения этого бедствия, ни о причинах его возникновения. Были приняты только меры для подавления уличных демонстраций протеста, и вожди рабочих союзов были брошены в тюрьмы под мнимым предлогом, что они нарушили постановления судов. Еще в 1894 г. Кливленд послал регулярные войска против бастовавших железнодорожных рабочих. Всегда и во всех отношениях правительство лишь выполняло предписания, исходявшие от группы капиталистов, командовавшей всеми его действиями.

Г л а в а X

МОРГАН — «НЕСРАВНЕННЫЙ ВОЖДЬ ПРОМЫШЛЕННОСТИ»

К Рождеству 1898 г. началось, создавшее эпоху, движение в пользу объединения и централизации собственности на железнодорожные линии, различные отрасли промышленности, пред-

приятия общественного значения и рудники. Начался период образования трестов. После почти тридцатилетней борьбы в судах и на оживленной арене политики и промышленности средний класс увидел себя окончательно обманутым.

За восемь лет до этого, в 1890 г., в штате Нью-Йорк было достигнуто то, о чем в громких выражениях говорилось, как о замечательном триумфе. А именно: суды признали незаконным существование сахарного треста на основании общего права, согласно которому «никакая корпорация не имеет права передавать свои права, полномочия и обязанности в лице своих акционеров или каким-либо другим способом правлению».¹

Средний класс ликовал по поводу этого решительного постановления. Но ему предстояло пережить новое разочарование. Существовавшие тогда тресты, не обнаруживая смущения и не готовясь к расформированию, встретили это решение с чрезвычайной обидным хладнокровием, поспешив обеспечить дальнейшее законное существование своим организациям. Они не только становились крупнее и могущественнее, но и не прекращали, в особенности сахарный трест во главе с Хавемейером, систематически невероятно надувать правительство посредством неверного взвешивания ввозимого сахара. Эти мошенничества продолжались в течение целого ряда лет, и когда в 1909 г. они стали достоянием гласности, было высчитано, что они обманули правительство на сумму нескольких десятков миллионов долларов.

Не взирая на эти гигантские мошенничества, сахарный трест настолько сохранял уверенность в своей абсолютной монополии, что мог легко уничтожить всех конкурентов, предписывать тарифные ставки и выжимать при своей торговле прибыль, которую некоторые компетентные лица оценивали в 55 миллионов долларов ежегодно, или за все время с его возникновения до 1909 года в общей сумме в 660 миллионов долларов.

¹ См. процесс народа штата Нью-Йорка против «Сахаро-рафинадной компании Северной реки», 121 Н.-Йорк, стр. 582.

После того, как правительство бесспорно доказало наличие этих крупных мошенничеств, Американск. сахаро-рафинадная компания уплатила правительству в апреле 1909 г. в возмещение за неправильно полученные суммы более 2-х милл. долларов. То эти два миллиона долларов покрыли только часть суммы, которая в течение продолжительного времени была награблена. Не был наказан ни один из тех, кто извлек пользу из этого грабежа; единственной предпринятой мерой было наказание несколько неизвестных таможенных весовщиков и служащих треста. Правда, директора сахарного треста в 1909 г. тоже были обвинены. Но обвинение касалось не таможенных мошенничеств, а нарушения федерального закона против трестов — ничтожное обвинение, закончившееся присуждением фактически к номинальному денежному штрафу.

ПЛУТОКРАТИЯ ДОСТИГАЕТ ПОЛНОЙ ВЛАСТИ

Избрание Мак Кинли президентом Соединенных Штатов при наличии Конгресса, большинство которого разделяло его взгляды, было явным признаком того, что плутократия достигла власти. завоеванной законной борьбой, и того, что народ одобрил господство крупных магнатов и трестов.

Стало ясным, что трестам не приходится более опасаться враждебного отношения правительства, даже чисто внешнего; ибо хотя мнимые, законодательные меры никогда не затрагивали господства трестов по существу, но они все-таки вызывали постоянные неудобства и расходы.

С вступлением Мак Кинли на пост президента, магнаты всякого рода поняли, что движение в пользу образования трестов получает полную свободу. Она усиливается частными соглашениями, может развиваться без препятствий и помех, если не считать возможного случайного вмешательства в их дела с ничтожными результатами для народа. Вследствие этого организация трестов стала открыто процветать. Один трест стал возникать за другим: ими стали охватываться почти все отрасли производства. Дело продолжало идти вперед с феноменальной быстротой и последствиями. Средний класс беспомощно смотрел на то, как фабрики, железные дороги, газовые и электрические предприятия, городские железные дороги, телефонная сеть и рудники объединялись трестами и становились собственностью отдельных крупных организаций с громадными суммами капитала и неограниченным господством над массами рабочих.

В этом революционном деле — организации трестов Дж. Пирпонт Морган был одним из первых главнокомандующих. Хотя в этой книге неизбежно приходится описывать способы, посредством которых он приобрел свое богатство, но так же необходимо указать на услуги, оказанные им и ему подобными прогрессу. Если принимать в расчет только прогрессивную сторону движения, то несущественно, из каких мотивов оно возникло: для истории имеют значение исключительно результаты. Никто не станет отрицать, что у этих революционных капиталистов единственным побудительным двигателем были личные честолюбивые цели: стяжание, маммонизм и жажда власти. Но, в конечном итоге, они все были революционерами, сами того не сознавая, и притом своеобразными капиталистическими революционерами, необходимыми в ту исключительную эпоху.

Сильные, жестокие люди, бесстрашные в своем коварстве и коварные в своем бесстрашии, были необходимы для уничтожения старой жульнической, произвольной, индивидуалистической системы конкуренции. Косное, скупое, мелочное общество —

средний класс, занятый только благополучием своей утробы и пренебрежительный условностями, противопоставлял требованиям прогресса свои личные интересы. Он отрицал всякое движение вперед; он укрывался за стенами исключительных законов; он пытался начать попятное движение. При таких условиях Морган и его товарищи были подходящими людьми для поставленной задачи: сильными, властными, своевольными, не задумывающимися над средствами для достижения своих целей, обладающими достаточным пренебрежением к закону, если он стоит им на пути, и достаточно сильными, чтобы оказать ему сопротивление. Они были весьма опытными разрушителями. Но вместе с тем они были и создателями нового. Они уничтожали, чтобы строить заново. Ветхую, устарелую промышленную систему они заменили систематизированным порядком, предшественником будущих, более прекрасных систем. Прогресс часто совершается при помощи причудливых орудий.

В годы, непосредственно следовавшие за 1898 годом, Морган в особенности сыграл видную роль при образовании многих из этих трестов. Он был магнатом в самом современном смысле слова, двигавшим вперед свои завоевания в промышленной области и свое господство в самых различных направлениях. Каждый новый успех прибавлял к его состоянию миллионы долларов.

БЕЗОШИБОЧНЫЙ РЕЦЕПТ КАК НАЖИВАТЬ ДЕНЬГИ

Морган упорно продолжал приводить в исполнение план соединения и слияния в одну организацию собственности на каменноугольные рудники и железные дороги для транспортировки угля, начало которому он положил за несколько лет перед тем. Важнейшей из всех сохранившихся еще независимых компаний в антрацитовой области Пенсильвании была пенсильванская каменноугольная компания. Она владела несколькими в высшей степени ценными рудниками в центре богатейших залежей. Платя своим рабочим жалкую заработную плату, она в течение многих лет получала 16% дивиденда со своего капитала в 5 миллионов долларов. В своей кассе она накопила в виде чистой прибыли капитал в 10 миллионов долларов.

Компания представляла блестящие возможности. Мог ли чуткий финансист противостоят искушению? Как только Морган узнал о соблазнительных фактах, он быстро набросал план похода. Он разослал агентов для обследования северо-восточной области Пенсильвании, дав им приказ платить за акции пенсильванской каменноугольной компании любую требуемую цену. Эти тайные послы, не делая шума, выполнили свою миссию. Меся-

дами они объезжали Пенсильванию вдоль и поперек и в результате получили достаточно акций для обеспечения господства Моргана: за каждую акцию в среднем уплачивалась цена в 532 доллара.

Что же предпринял затем Морган? Он продал право собственности на пенсильванскую каменноугольную компанию железнодорожной компании Эри за 32 миллиона долларов. Уплата за эту сделку была произведена четырехпроцентными облигациями подсобных трестов, обеспеченных заложными на пенсильванскую каменноугольную акционерную компанию и железной дорогой Нью-Йорк — Соскуеганна-Запад, незадолго до того приобретенной компанией Эри. Но это еще было не все: сюда был еще прибавлен выпуск преимущественных облигаций на 5 миллионов долларов. Кто же был владельцем железной дороги Эри? Знаменитый Дж. Пирпонт Морган. В качестве частного лица он купил право собственности на уголь, а затем в качестве хозяина дороги Эри установил, сколько ему следует уплатить за нее.

Комиссия о промышленности с осторожной сдержанностью, свойственной подобным распылчатым официальным докладам, замечает: «Критика нападала на этот прием на том основании, что цена, уплаченная железной дорогой Эри Дж. П. Моргану и К^о, была чрезмерно высока. Свидетельские показания перед промышленной комиссией указывают на то, что в самом деле это была самая высокая цена, какую уплачивали когда-либо за подобного рода собственность». ¹ То, что комиссия бледно и благожелательно характеризовала, как «критику», на самом деле было всеобщим ропотом недовольства на ту легкость и смелость, с какой Морган распорядился выдать себе миллионы долларов так называемой «прибыли». Комиссия о промышленности успокоилась на следующем заявлении относительно такого способа ведения дел и подобных поступков: «Возможность недобросовестной прибыли при таких условиях невероятно велика». ² Высказав это отчетливо, Комиссия о промышленности почти преодолела свою обычную скупость к выражениям, назвав вещи их настоящим именем. Но что толку было в том, что мошенничество было названо мошенничеством, тот, кто извлекал из него пользу, ни разу не был привлечен к суду. Полученная на этом деле Морганом сумма не может быть установлена. Комиссия о промышленности удовлетворилась заявлением, что «свидетельские показания перед Комиссией не установили, какой величины достигла прибыль банкиров». ³ Мы можем вполне допустить, что прибыль эта исчислялась миллионами.

¹ Окончательный доклад Комиссии о промышленности 19, стр. 459—60.

² Там же, стр. 326.

³ Там же, стр. 460.

ПРЕИЗЪТСТВИЯ СО СТОРОНЫ БОЛЕЕ КРУПНОГО МАГНАТА

Морган неожиданно стал стремиться к обладанию железной дорогой—Эри, с которой связаны были воспоминания о мошенничествах и хищениях Джея Гульда, и к своей величайшей досаде потерпел первое крупное поражение. Это поражение он потерпел при попытке провести мошенническое железнодорожное предприятие. Если бы оно оказалось успешным, можно было бы присвоить себе в виде «прибыли» не менее 10 миллионов долларов. План сводился к типичному, обычному среди магнатов, мошенническому приему покупки железной дороги и, выражаясь жаргоном того времени, «спихивания» ее затем главной железнодорожной системе, которая господствовала как над покупателем, так и над продавцом.

Морган был важнейшим акционером железной дороги Цинциплати—Гампльтон—Дайтон. Эта линия состоялась из нескольких самостоятельных дорог и из различных, находящихся в арендном пользовании, линий. 20 сентября 1905 г. железная дорога Эри купила этот участок у синдиката, во главе которого стояла фирма Дж. П. Морган и К^о. Директора дороги Эри—все поставленные Морганом служащие—получили разрешение на льготный выпуск четырехпроцентных облигаций на сумму 12 миллионов долларов для уплаты Моргану за железную дорогу Цинциплати—Гампльтон—Дайтон. До этого момента выполнение программы шло гладко.

Неожиданно сторона, от которой требовалось повиновение, стала проявлять признаки очень сильной оппозиции. Директора дороги Эри получили предложение взять обратно данные им распоряжения. В случае отказа им пришлось бы иметь дело с серьезными мерами, направленными против них не только в виде судебных процессов, но и применения давления, которому они не смогли бы противостоять. От кого же исходило это могущественное сопротивление? Кто был внушающим почтительное уважение магнатом, который посредством угроз заставил Моргана отступить?

Официально никогда не удалось установить его имени, но в Уолл-стрите были убеждены, что это был не кто иной, как Э. Г. Гарриман. Повсюду господствовал взгляд, что Гарриман, представлявший олигархию Стандарт Ойл, сам пытался получить власть над железной дорогой Эри, и что именно в это время в его интересах было встать поперек дороги Моргану. Последующие события подтвердили это убеждение: железная дорога Эри впоследствии перешла в руки Гарримана.¹ Каким

¹ В указателе крупных железнодорожных акционеров, опубликованном в январе 1909 года комиссией по вопросу о торговле между штатами, имя Д. П. Моргана официально не значится в числе акционеров

бы тайные средства ни были применены, чтобы заставить Моргана избрать другое направление деятельности, и кто бы их ни применял, они были вполне успешны. Директора дороги Эри смиренно признали недействительными свои шаги, и имевшиеся в виду 10 миллионов долларов «прибыли» исчезли, как сон.

СЦЕПЛЕНИЕ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНЫХ СОБЫТИЙ

Что же случилось с моргановской железной дорогой Цинциннати—Гамильтон—Дайтон после того как он вынужден был взять ее себе обратно? ¹. Эта железнодорожная сеть, которую он чуть было не продал своей дороге Эри по такой необычайной цене, что привел в изумление даже опытных в подобных махинациях людей, спустя месяц после этой неудачной попытки пришла к банкротству.

4-го декабря 1905 года Джюдсон Хармон, один из доверенных людей бывшего президента Кливлэнда, был назначен властями официальным администратором дороги, включая и ее подсобные линии: Пер Маркетт и Тоledo-Терминал. Вскоре начались судебные процессы, которые тянулись годами. Во время этой юридической борьбы суду была подана жалоба на то, что Морган совершил мошенничество, выкупив обратно во время банкротства линию Тоledo и компанию Терминал и получив над ними еще более неограниченную власть, чем раньше. Мелкие акционеры и владельцы облигаций горячо протестовали против такого способа реорганизации, фактически лишившей их акций и отнявшей у них их долю богатства. Они вели против Моргана ряд процессов, но он безжалостно отстраивал их со своего пути. Чего же добился Морган? Благодаря его превосходному плану так называемой реорганизации, вновь выпускаемые акции в течение семи лет были сосредоточены в одном специальном тресте, в котором Морган обладал диктаторской властью, так что он мог теперь делать что ему вздумается с железной дорогой Цинциннати—Гамильтон—Дайтон. Кроме того, его коммиссионное вознагра-

железной дороги Эри. Но полагают, что Вальтер Б. Хорн, служащий его конторы, имел ее акций на 14 602 600 долларов, а фирма Д. С. Моргана и К^о в Лондоне приблизительно на 2 миллиона долларов. Гарриман получил господство над железной дорогой Эри в 1909 году.

¹ Справочник железнодорожного движения на 1908 г. (стр. 230) следующим образом изображает это дело: «В сентябре 1925 г. железнодорожная компания Эри получила преобладающее участие в акционерном капитале этой компании (Цинц.-Гамильтон-Дайтон) и полномочия должностных лиц Эри были распространены и на линии этой компании; но в ноябре того же года Д. П. Морган освободил железнодорожную компанию Эри от ее старых обязательств в этом деле и служащие дороги Цинциннати—Гамильтон—Дайтон снова занялись эксплуатацией ее линии».

ждошно за «реорганизацию» железной дороги было таково, что мелкие акционеры были вытеснены и многомиллионная собственность в значительной степени сконцентрировалась в его руках. Поэтому он частично был вознагражден за ускользнувшие от него в 1905 г. — 10 миллионов долларов.

БОРЬБА МЕЖДУ МАГНАТАМИ

13 мая 1901 г. обычный ежедневный букет новостей оживился известием, что целый ряд крупных магнатов, сломи голову, бросился в ожесточенную борьбу. В высших кругах общества происходило необыкновенное волнение. В борьбе этой оказались замешаны Морган, Джемс Д. Хилль, Рокфеллеры и Гарриман, Вандербильты и другие выдающиеся лица. Это в самом деле была возбуждающая интерес новость. Что же означало это сильное возбуждение среди высших классов? С чего оно началось и чем должно было окончиться?

Поводом к нему послужила попытка Хилля подорвать влияние других заинтересованных в железных дорогах магнатов. Конечно, это был шаг, который должен был вызвать соответствующие мероприятия. Хилль присоединил к своей неограниченной власти над большой Северной железной дорогой власть над линией, проходящей через Северо-запад и Канаду, короче говоря, получил руководящее влияние на Северо-Тихоокеанскую железную дорогу, проходившую через параллельно расположенную область. Организация и постройка Северо-Тихоокеанской железной дороги, как обыкновенно, были связаны с подкупом и политической коррупцией, с расхищением больших пространств пахотной земли, строительного леса и рудников. Ограбленная различными финансистами, Северо-Тихоокеанская железная дорога была вынуждена объявить о своем банкротстве. Тогда Хилль получил ее в свое распоряжение.

Поле его деятельности расширяется. Почему бы ему не принять прямого участия в сходящихся в Чикаго огромных товарных путях сообщения? Для достижения этого он позаботился о приобретении господства над железной дорогой Чикаго — Бурлингтон — Куинси. Этот шаг вызвал беспокойство среди конкурирующих с ним магнатов. Они тотчас же увидели, что интересам их железных дорог на северо-западе и западе угрожает несомненная опасность. Каким же способом можно ее избежать или, по крайней мере, обезвредить ее результаты? Наиболее действительный план, представлявшийся им, состоял в том, чтобы напасть на Хилля в его собственной области. Они начали предусмотрительно скупать акции Северо-тихоокеанской дороги. Это должно было дать им голос в одной из железных дорог Хилля.

В то время, как этим занялся Гарриман, поддерживаемый олигархией Стандарт Ойля, Хилль стремился купить все большее количество северо-тихоокеанских акций, а Морган углубился в эту биржевую игру в целях защиты своих собственных разносторонних интересов.

ПАНИКА, ВЫЗВАННАЯ СПОРОМ МАГНАТОВ

Так как из-за северо-тихоокеанских акций боролись самые богатые и влиятельные люди в Америке, то рыночная цена этих акций поднялась невероятно высоко. За пять месяцев перед тем она опустилась до 58 долларов, теперь же иногда она в течение дня поднималась с 23 до 300 долларов, однажды даже на короткое время цена акций поднялась до 1 000 долларов. Следствием этого было образование «ринга спекулянтов», по своим размерам превосходившего все, что раньше происходило при спекуляции с железнодорожными акциями. Комиссия о промышленности так сообщает об этом в своем докладе: «Жертвы, которые были необходимы для получения денег в целях выполнения контрактов, содействовали возникновению относительно широко распространеннейшей паники».¹ Многие тысячи мелких владельцев других железнодорожных бумаг были захвачены круговоротом и разорились; по мере повышения цен северо-тихоокеанских акций, падали акции других железных дорог.

Финал этой борьбы можно было заранее предвидеть. Власть клики Стандарт Ойля значительно увеличилась. В то время, как страна оглашалась жалобными стонами лишившихся своего незначительного состояния мелких спекулянтов акциями, борющиеся магнаты дружественно сошлись для установления нового соглашения. Спорная область подлежала полюбовному разделу между ними, и все дела должны были быть мирно разрешены к общему удовлетворению. «Соглашение первых людей» или, говоря иначе, «объединение интересов» должно было дементировать их братские отношения. Подобный союз должен уничтожить конкуренцию, упрощая и расширяя приятное занятие выжимания еще большей дани из народа.

Кого же следовало избрать в третейские судьи? Кто обладал надлежащим чутьем, чтобы ему можно было доверить избрание новых руководителей для Северо-Тихоокеанской железной дороги. Морган оказался человеком, как бы предназначенным для улаживания споров. Для него однако не имело никакого значения неопределенное «Соглашение первых людей», если его можно было заменить чем-нибудь лучшим. Он выработал план колос-

¹ Окончательный доклад Комиссии о промышленности, стр. 317—19.

сального объединения собственников в товарищество, которое могло бы претендовать на владение как Большой Северной, так и Северо-Тихоокеанской железными дорогами. Вслед затем была основана «Northern Securities Company» (Северная Компания взаимного обеспечения), с капиталом в 400 миллионов долларов.

Объявление об этом вызвало сильное возбуждение в населении на северо-западе. Разве недостаточно уже его угнетали. Оно заявляло, что такой гибельной монополии нельзя допустить. Она приведет к абсолютному рабству. Нужно добиться судебного процесса для уничтожения ее. Правительство Соединенных Штатов действительно возбудило такой процесс и решительно его повело. Было неясно, почему этот процесс велся с такой энергией и искусством. Возможно, что некоторые могущественные магнаты были заинтересованы в роспуске «Северной Компании взаимного обеспечения». Верховный суд Соединенных Штатов вынес решение, что товарищество незаконно. Но — это «по» всегда выступает в подобных случаях — хотя компания формально и благопристойно распустилась, принцип, согласно которому она образовалась, практически оставался в силе, благодаря новому «соглашению первых людей». Судебный приговор представлял собою *одно*, его проведение в жизнь по отношению к сути дела — *совсем другое*. Но, с формальной стороны, роспуск был произведен, и закон считал себя удовлетворенным.

Таким образом этот приговор, встреченный приветствиями со стороны среднего класса, как решительное поражение трестов, оказался, в конце концов, только пустой фразой. В то самое время, как противники трестов радовались и прославляли верховный суд Соединенных Штатов как «оплот экономической свободы», тресты побудили конгресс провести закон, который уничтожил главную опору среднего класса в его борьбе с крупными централизованными организациями.

Более десяти лет организаторы трестов спокойно относились к тому, что федеральный закон устанавливал денежный штраф или тюремное заключение, или то и другое вместе за деятельность в делах ограничения торговли.

Ни один из них ни разу не попал в тюрьму и так как они господствовали над всем правительственным аппаратом, то не было никакой опасности, чтобы кто-нибудь подвергся такому наказанию. Но этот параграф о тюремном заключении постоянно вызывал досадное чувство; зачем оставаться ему в сводах закона, если его легко можно вытравить? И почему не объявить неприкосновенными определенных заинтересованных лиц? Магнаты совершенно не возражали против отдельного постановления, которое в случае доказательства устанавливало бы денежный штраф. Оно создавало видимость соблюдения интересов народа

и могло вызывать только смех у тех, против кого оно было направлено. Что значил для магнатов трестов, получавших вследствие противозаконных действий огромные суммы, денежный штраф в несколько тысяч долларов? Он был слишком незначителен, чтобы из-за этого беспокоиться. Кроме того, если бы в исключительных случаях он оказался чувствительным, его можно было бы перенести на потребителей.

ПОЛНАЯ БЕЗНАКАЗАННОСТЬ МАГНАТОВ

Итак, этот досадный параграф о тюремном заключении должен был быть выброшен из закона, и это обходным путем было сделано посредством закона, принятого Конгрессом в 1903 г. Одновременно с этим тот же закон подтвердил и расширил принцип безнаказанности должностных лиц треста. Они получили теперь абсолютную гарантию от возможности присуждения к тюремному заключению, независимо от нарушения ими закона против трестов.

Правительство могло делать вид, что допрашивает их с величайшей тщательностью, извлекая из их признаний на суде серьезный обвинительный материал против них, но согласно закону 1903 г. оно не могло при судебном разбирательстве обратиться против них этот материал в качестве свидетельских показаний. Этим законом освобождалась от ответственности не только отдельная личность: сама компания определенно освобождалась от всякого преследования, которое могло привести к денежному штрафу или конфискации имущества,

Г л а в а X I

МОРГАН НА ВЕРШИНЕ МОГУЩЕСТВА

К концу 1902 г. Дж. Пирпонт Морган по всем признакам занял первое место среди американских магнатов. Не проходило и дня, чтобы газеты не возвещали о каком-нибудь его геройском поступке или раболепно не воздавали дань его постоянно увеличивающейся власти. Общественное мнение оценивало его, как сверхестественную выдающуюся личность, как фигуру, отличающуюся огромным и совершенно исключительным превосходством и оставляющую в тени самых выдающихся политических и промышленных деятелей.

Для того, чтобы лучше судить о непреодолимых успехах развития трестов и о всеобъемлющей власти магнатов, надо по-

мнить, что как раз в период президентства Рузвельта начался самый ожесточенный поход из всех когда-либо бывших походов против трестов.¹ По крайней мере так может показаться при перечислении обвинений по их адресу и судебных процессов. Но, в сущности говоря, Рузвельт, несмотря на надетую им личину, был орудием в руках магнатов трестов. Этот факт может быть лишним раз доказан тем обстоятельством, что именно он, в качестве президента, подписал закон, по которому из закона против покровительства транспорту был вычеркнут пункт об аресте. Таким образом, магнатам и капиталистическим организациям обеспечивалась полная свобода от уголовного преследования.²

То же самое снова обнаружилось во время большой стачки горнорабочих 1902 г., когда Рузвельт оказался вынужденным просить Дж. Пирпонта Моргана согласиться уладить конфликт путем третейского разбирательства. Бесспорно, конечно, что Рузвельт и те, на кого он тайно влиял, могли указать, что для каменноугольных магнатов было целесообразно пойти на соглашение: в противном случае они могли подвергнуться уголовному преследованию за нарушение закона, запрещавшего железным дорогам владение каменноугольными рудниками. Но магнаты, прекрасно звавшие как часто им приходится выслушивать такого рода бессодержательную болтовню и как она бесплодна и безрезультатна, могли пройти мимо этого со смехом и презрением. Затем последовала комедия: президент Соединенных Штатов — в теории представитель 85 миллионов человек — был вынужден парламентировать и вести переговоры с несколькими магнатами

¹ Вернее против «злостных» трестов. Насколько даже внешние выступления чиновничества были согласованы с интересами господствующих классов, видно из все растущей тенденции считать одни «тресты» хорошими, а другие «злостными», хотя все тресты могли существовать только благодаря нарушению писанного закона.

² «Мужество, честность и милосердие здорового человеческого рас-судка, согласно м-ра Рузвельта, представляют собой три вещи, делающие человека великим». . . ., так писал К. Морис Лоу в «Независимом» в № от 30-го октября 1902 г. Смирно выпрашивая у магнатов капитал для финансирования своей президентской компании и освобождая их при помощи закона от тюремного заключения, Рузвельт в 1907 г. имел тем большее основание воздействовать на общественное мнение против Мойера, Хей-вуда и Петтибола, должностных лиц «Западной Федерации горнорабочих», сидевших в тюрьме в ожидании судебного следствия. Впоследствии они были освобождены от вымышленного обвинения в убийстве, возведенного на них могущественными капиталистами, заинтересованными в дискредитировании и роспуске передовой рабочей организации, вождями которой они были. У Рузвельта, конечно, хватило в данном случае мужества для нападения на слабых людей, от которых он не мог ожидать никакой поддержки и капитала. За последнее время не было человека, которого бы больше переоценивали и который бы так одурачивал народ пустой болтовней.

на основе поставленных ими условий. «Человеком, господствовавшим над денежными тузами, — писал А. Морис Лоу, без сомнения, один из наилучших осведомленных газетных корреспондентов в Вашингтоне, — был мистер Дж. Пирпонт Морган. Так как все остальное потерпело неудачу, приходилось прибегнуть к его услугам». Морган немедленно показал, что он обладает властью для того, чтобы сделать то, чего, по признанию президента Соединенных Штатов, не могла сделать высшая исполнительная власть в стране, сконцентрированная в его собственном лице. Этот факт вызвал со стороны Лоу следующие, полные преклонения, слова: «Велика власть м-ра Моргана, она в некоторых отношениях больше власти президента или короля». Рузвельт мог публично хвастаться тем, что он положил конец этой стачке, но фактически Морган хитро использовал Рузвельта для того, чтобы провести соглашение именно в тот момент, когда магнаты считали его наиболее разумным и с наиболее благоприятными результатами, на какие они могли надеяться при таком особенно тревожном и критическом положении.¹

ГОСПОДСТВО НАД 55 ТЫСЯЧАМИ МИЛЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЕТИ

Между Морганом 1861 г., преждевременно созревшим молодым человеком, так энергично домогавшимся денег и с таким успехом надувавшим союзную армию посредством доставки плохих ружей, и Морганом, несоизмеримой величиной 1902 года, лежал промежуток времени в 40 лет. В течение четырех десятилетий он непрерывно боролся, чтобы достигнуть большого состояния. За это время тысячи честолюбивых карьеристов Уоллстрита, стремившихся к той же цели, свыше всякой меры напрягали свои силы и погибли, потерпев жалкую неудачу. Идя все вперед, Морган повсюду мог видеть собственными глазами развалины, на которых он в значительной степени строил свое счастье. В чем же в конечном итоге выразился результат его жизни, направленной на приобретение денег? О всей его собственности нет точных, достоверных данных, но можно установить размеры его железнодорожной собственности. Муди писал, что в 1902 г. ее можно

¹ Лоу говорит: «Положение, которое обсуждали м-р Морган и м-р Рут в течение пяти часов, проведенных ими на яхте первого в субботу, когда решался вопрос о продолжении войны или мира, было в общих чертах таково: о продолжении стачки никто не осмеливался даже думать. Это могло означать раскрытие ящика Пандоры, мятеж и кровопролитие в камменноугольном районе. В городе Нью-Йорке могло произойти даже худшее. Бедняки уже требовали топлива, а зима еще не наложила свою руку на город. Такое положение вещей могло означать, что всей армии будет недостаточно, чтобы удержать народ в границах».

было «отожествить» с 55 тыс. миль железнодорожной сети.¹ «Последние,— заявлял Муди,— господствуют над путями, каменно-угольными районами, конечными станциями, конкурирующими линиями, переходными линиями, соединяющими железные дороги, и т. п.».

Как ни велики были его железнодорожные предприятия, по они несколько оставляются в тени его еще более крупными предприятиями в сфере образования трестов. «Мистер Морган,— писал далее Муди,— в сущности является одухотворяющей силой, творцом и властителем современных американских промышленных сил». Это очень хорошо звучит, по чересчур преувеличено. Задолго до этого времени Джон Д. Рокфеллер обосновал принцип централизации промышленности. Морган был не единственной одухотворяющей силой и властью. Он был лишь одним из руководящих практических деятелей при преобразовании промышленных отношений из форм, основанных на конкуренции, в форму трестов. «Он,— продолжает Муди,— бесспорно является самым смелым, способным и дальновидным из всех современных «финансовых генералов», стоящих во главе современного движения в пользу консолидации производства и сбыта. Это легко может быть доказано тем фактом, что предприятия, в которых его влияние является преобладающим, представляют собой в настоящее время самые сильные и наилучше оборудованные из всех крупных объединений или трестов».²

ОРГАНИЗАЦИЯ МОРГАНОМ СТАЛЬНОГО ТРЕСТА

На какой же необычайно сильный и хорошо оборудованный трест так напыщенно ссылается Муди? Это — большой стальной трест. Надо ли указывать, что он был далеко не единственным детищем Моргана в этом роде. Морган принимал участие в организации столь многих трестов, что повсюду получило распространение зловещее выражение «морганизация промышленности». Однако, вряд ли необходимо останавливаться на других трестах: стальной трест может безусловно служить совершенно ясным примером методов Моргана.

Надо заранее сказать, что этот трест не был ничтожным делом с капиталом в несколько сот миллионов долларов. Он был предприятием, достойным усилий «крупного финансового генерала». Возможно, что мы рискуем ошибиться, но все же мы решаемся утверждать, что этот трест появился на свет с капиталом более чем в миллиард долларов.

¹ «Правда о трестах», стр. 107.

² Там же, стр. 106 — 107.

В этот стальной трест, или «United States Steel Corporation» («Стальная корпорация Соед. Штатов»), согласно его официальному названию, постепенно вошло значительное число крупных предприятий во многих частях Соединенных Штатов, а именно: железодельные и сталелитейные заводы и фабрики изделий из белой жести. Железные и стальные изделия всякого рода и вида находились среди продуктов фабричных предприятий, объединившихся в этой гигантской организации. Последнюю следовало бы характеризовать не как организацию собственников, но как компанию, управляющую состояниями. Ей не удалось объединить все имеющиеся в Соединенных Штатах заводы, но многие крупные предприятия из числа тех, которые оставались вне ее, по были связаны с ней, служили безусловно толчком для того, чтобы создавать видимость конкуренции. Существовали другие «независимые» заводы, враждебно настроенные по отношению к тресту и энергично решавшиеся конкурировать с ним. По соображениям, которые в дальнейшем будут изложены в этой главе, стальной трест не боялся большинства из них.

КОНФЛИКТ С КАРНЕГИ

Тресты по изготовлению мостов и труб, которые в значительной части принадлежали Моргану,¹ носились с мыслью начать самим изготовлять некоторые полуфабрикаты.

Так как предприятия Карнеги процветали благодаря производству и сбыту этих изделий, это известие имело для Карнеги очень большое значение. Он тотчас же предпринял шаги, чтобы отплатить тою же монетой. Но каким образом он мог добиться в этом успеха? Какие контр-меры могли быть наиболее действительными и быстрыми? Карнеги имел за собой суровый опыт

¹ Доказательства приемов компаний, изготовляющих мосты, объединенных в трест, вышли в 1910 году на свет божий, вызвав крупный публичный скандал. Сенатор штата Конджер и другие свидетели показали перед сенатом штата Нью-Йорк, функционировавшим в качестве комиссии для расследования всего этого дела, что в 1901 году сумма в 6 тыс. долларов была распределена в виде взятки между тремя влиятельными членами палаты депутатов, чтобы добиться признания недействительности закона, который они считали невыгодным с точки зрения интересов треста по изготовлению мостов. Дж. П. Олдс, бывший ко времени возбуждения обвинения председателем сената, принадлежал к числу обвиняемых. Сенат признал его виновным. Разоблачения, сделанные в этой комиссии, в феврале и марте 1910 г. были такого рода, что создалось общее представление, что они только в слабой степени дают представление о постоянных колоссальных подкупах законодательных органов всевозможными организациями. Это предположение подтвердилось, когда в обеих палатах законодательных учреждений предложение о всестороннем расследовании было провалено большинством голосов.

коммерческих махинаций. Он не принадлежал к числу магнатов, которым еще приходилось учиться тому, как задевать самое чувствительное место у конкурента. Стали распространяться слухи, что он сам намерен организовать производство мостов и труб. Это была весть, которая должна была заставить Моргана призадуматься и рассердиться. Вскоре после этого последовал новый эдикт, ибо не является преувеличением называть исходящие от магнатов приказы эдиктами. Карнеги знал, конечно, что значительная часть пенсильванской железной дороги и ее собственности принадлежит Моргану. Если построить железную дорогу, конкурирующую с пенсильванской сетью, то влияние и состояние Моргана получит двойной удар. Карнеги умышленно пустил слух, что он намерен построить несколько линий от Питсбурга к Великому Оксану на Западе и до Атлантического Океана на Востоке. Он проводил этот план так, как будто придает ему самое серьезное значение: он высылал специальные бригады для изыскания пути и измерительных работ.

Это произвело на Моргана сильное впечатление. Возможно, что Карнеги просто выпускал свои холостые заряды в ответ на холостые заряды противника. Но положение было слишком серьезно для игры. Опасность заключалась в том, что Карнеги мог привести в исполнение свои угрозы. Если бы Морган имел дело с правительством Соединенных Штатов, он мог бы не бояться угроз, к которым, как он знал, можно относиться совершенно спокойно, но в борьбе с Карнеги он стоял лицом к лицу с магнатом, силы которого он с полным основанием мог серьезно опасаться. Чем можно было умиротворить Карнеги, отвлечь его от его рокового плана или помешать его осуществлению. Существовало героическое средство — покупка предприятия Карнеги и организация треста. Приобретение предприятия Карнеги стоило моргановскому синдикату 447 миллионов долларов. Дальнейшие детали можно найти в главе о состоянии Карнеги.

ТРЕСТ, СОВЕРШЕННЫЙ ВО ВСЕХ ОТНОШЕНИЯХ

Нельзя отрицать факта, что стальной трест представлял собой кульминационный пункт организации, действующей в интересах капиталистов. Другие тресты могли быть хорошо организованы в области производства и отчасти сбыта, и все же им не хватало полного господства в отношении обеспечения сырьем. Стальной же трест господствовал во всех этих трех областях. У него были собственные предприятия. Так как он господствовал или совместно или был связан с Морганом, с магнатами Стандарт Ойля и с Гульдами, то к его услугам находились железнодорожные и пароходные линии Соединенных Штатов. Ему принадле-

жали обширные залежи железной руды и каменного угля, из которых одни перешли к нему от Карнеги, а другие находились в собственности Джона Д. Рокфеллера. Стальной трест фактически был первым трестом, подчинившим научному контролю эти три фактора, столь настоятельно необходимые для полного функционирования треста. Благодаря крупным залежкам железной руды и фактической диктатуре над транспортной сетью, он тотчас же лишил всех еще имевшихся конкурентов всякого значения. Один только конкурент — каменноугольная и железная компания Теннесси обладала еще собственным запасом сырья; и этот конкурент был устранен впоследствии с дороги при обстоятельствах, которые в дальнейшем будут описаны.

Господствуя над всеми источниками производства и сбыта, стальной трест оказался в состоянии сконструироваться с учредительским капиталом более, чем в миллиард долларов.

БОЛЕЕ ПОЛУМИЛЛИАРДА РАЗВОДНЕННЫХ АКЦИЙ

Стальной трест вступил в жизнь как организация с учредительским капиталом всего в 1 402 846 817 долларов, из которых большую половину представляли «разводненные акции». «Цифры ясно показывают — гласит доклад Комиссара Соединенных Штатов для корпораций,¹ — что весь выпуск почти на 508 миллионов долларов обыкновенных акций стального треста в 1901 году не имел за собой никакой реальной собственности и что значительная часть преимущественных акций (от $\frac{1}{3}$ до $\frac{2}{3}$) столь же мало была обеспечена реальной собственностью». Даже допуская, что в неподдающихся учету эквивалентах была скрыта значительная ценность, всякий понимающий дело признает, что выпуск новых акций сводился исключительно к разводнению.

ПОРАЗИТЕЛЬНО ВЫСОКОЕ КОМИССИОННОЕ ВОЗНАГРАЖДЕНИЕ МОРГАНА

Этот краткий очерк образования стального треста был бы неполон без более подробного рассмотрения того, что получила фирма Дж. Пирпонт Морган и К^о за вложение своей собственности и за «услуги» в качестве учредителей стального треста. Сперва в качестве синдиката-учредителя она дала тресту ссуду в 28 миллионов долларов наличными для скупки множества отдельных акций различных предприятий. За эти 28 миллионов долларов она получила от стального треста Соединенных Штатов

¹ «Резюме доклада комиссара для корпораций о стальной промышленности» 1911 г., ч. 1, стр. 37 — 38.

(United States Steel Corporation) 1 300 000 акций, из которых одну половину преимущественных и другую обыкновенных, всего по курсу на 130 миллионов долларов. Продажа этих акций дала приблизительно 62 500 000 долларов. Из этих 62 500 000 долларов одна пятая, или 12 500 000 долларов досталась Моргану и его компаньонам за «учредительские заслуги», а остальные 50 миллионов долларов были распределены между Морганом и другими руководителями синдиката, причем львиную долю получил Морган. «Если к этому прибавить, — гласит доклад правительственного комиссара для корпораций, — суммы, выданные компаниям, принявшим участие в реорганизации за комиссию, и принять во внимание, что акции, принадлежавшие этим компаниям, получили от стального треста вышеописанные условия обмена, то должно быть ясно, что из акций стального треста в 1901 году по меньшей мере 150 миллионов долларов (включая сюда более чем на 40 миллионов долларов преимущественных акций) было употреблено прямо или косвенно на вознаграждение за такие услуги по учреждению и подписанию договора. Эта сумма превышает огромные суммы обыкновенных акций, выданных за действительное вложение капитала и за наличные деньги». ¹

Доклад большинства членов следственной комиссии Конгресса изображает факты несколько иначе. Он говорит, что в течение первых пяти лет после образования стального треста Дж. П. Морган и К^о получили за «учредительские услуги» повышение цен и обмен акций при вступлении в стальной трест федеральной стальной компании, национальной компании по изготовлению труб и американской компании по изготовлению мостов — 123 126 294 долларов. Что вся сумма, выданная бумагами и наличными деньгами стальным синдикатом и его вспомогательными обществами синдикатам Мура, Моргана и другим за подобные услуги, составляла всего 160 765 894 долларов или около 50% действительной ценности всех их предприятий и собственности». ²

Ни в одном из этих расчетов не приняты во внимание крупные суммы, полученные впоследствии Морганом и его компаньонами, благодаря махинациям на денежном рынке. Некоторые из этих акций были расчетливо проданы части рабочих, которые работали на сталелитейных заводах, с намерением уничтожить их сопротивление тем условиям, в которых их заставляли работать и побудить их поддерживать эксплуатирующую их систему.

¹ «Резюме доклада комиссара для корпораций о стальной промышленности», 1911 г., ч. 1, стр. 38 — 39.

² Докл. № 1127, стр. 67.

40 МИЛЛИОНОВ ПРИБЫЛИ ОТ АКЦИЙ ЗА ОДИН ГОД

Морган продолжал получать колоссальную прибыль. Полученные им акции он мог продавать по рыночной цене около 50 долларов. До октября 1902 года Морган и его ближайшие компаньоны по синдкату распределили уже 40 миллионов долларов прибыли.¹ От кого же получалась эта прибыль, явившаяся результатом спекуляции с акциями? От множества вкладчиков из среднего класса со всех частей света. Привлекаемые заманчивыми объявлениями стального треста и вполне уверенные в том, что вложенные в него деньги принесут крупные дивиденды и что акции поднимутся в цене, они буквально дрались между собой из-за того, чтобы внести свои деньги за акции.

После того как предприниматели исчерпали все, что могли, цена обыкновенных акций стала постепенно падать, пока в 1904 году она не упала до $8\frac{3}{4}$. Массы вкладчиков из среднего класса были разорены; их деньги перешли в карманы магнатов. Этот прием с большим успехом повторен был несколько раз. Когда мелкие вкладчики продавали свои акции при понижении их цены, магнаты обыкновенно скупали их. Затем они объявляли о распределении дивиденда и, распространяя оптимистические отчеты о делах стального треста, поднимали рыночную цену акций и снова продавали их, получая огромную прибыль. Такими приемами Морган и связанная с ним клика зарабатывали сотни миллионов долларов.

Если задать себе вопрос, от кого непосредственно получали магнаты сотни миллионов долларов, спекулируя с акциями, то ответ на это будет очень прост: от зажиточных людей не только в Соединенных Штатах, но и во всем мире. К невольным жертвователям принадлежала иностранная аристократия в такой же мере, как и американские купцы, мелкие фабриканты и люди различных профессий. Британские лорды и зажиточные круги европейского материка обнаруживали такое же рвение, как и американские вкладчики, стремясь освободить Моргана от его огромного бремени — скопления бумаг, называемых иначе акциями. Они забрасывали его своими деньгами, а он распределял между ними свою бумагу; заказы на акции сыпались один за другим.

Следует в особенности подчеркнуть еще одно характерное явление. Даже если значительная часть средних классов предосторожно держалась в стороне от опасностей денежного рынка, то их деньги все-таки использовались магнатами, словно то была их безусловная собственность. Как ни кажется это парадоксальным, но это фактически так. Это была злая шутка, разыгранная

¹ «Правда о трестах», стр. 172.

над ослепленным средним классом. Прибыль, которую извлекали мелкие фабриканты и торговцы, обманывая рабочих продажей им фальсифицированных негодных и неверно взвешенных товаров, вкладывалась в банки. Эти вложенные деньги использовались организаторами трестов для истребления именно того класса, к которому они принадлежали и который питал к трестам смертельную вражду. В этом противоречивом положении средний класс не отдавал себе отчета. Крупные магнаты господствовали над невероятно могущественными нью-йоркскими банками;¹ эти учреждения, в свою очередь, господствовали над сотнями, если даже не тысячами мелких банков по всей стране. Выпущившиеся как стальными, так и другими трестами акции продавались этим банкам. Магнаты трестов брали деньги от среднего класса, а банки получали за них только номинально повышепные в цене акции и облигации.

КРУПНЫЕ МОШЕННИЧЕСТВА СО СТРАХОВЫМИ ОБЩЕСТВАМИ

Другие сотни миллионов долларов принадлежали крупным страховым обществам в виде вкладов и остатков от премий, ежегодно уплачиваемых бесчисленным количеством владельцев полисов, среди которых находились все богатые люди, средний и рабочий классы.

В таких страховых обществах: как «Нью-Йорк», «Эквитэбл» и «Мючль» (Mutual) рабочий класс был представлен весьма слабо: рабочие были не в состоянии платить требуемых ими высоких премий. Так как они вынуждены были получать полисы от народных страховых обществ с еженедельными мелкими платежами, то их надували даже в большей степени, чем владельцев полисов в обществах «старой школы». И их деньги использовались для обеспечения трестов достаточным капиталом, для подкупа при его помощи законодательных органов в целях проведения через них привилегий и других законов и для полу-

¹ Тремя крупными нью-йоркскими банками, над которыми, повидному, в то время уже давно господствовал Морган, были: «First National» (Первый национальный банк), «National Bank of Commerce» (Национальный коммерческий банк) и «Hanover National» (Гановерский Национальный банк). Их огромные средства видны из следующих цифр: Первый национальный банк обладал капиталом в 10 миллионов долларов, вкладами на сумму 113 миллионов долларов и резервным фондом в 186 миллионов долларов. «Национальный коммерческий банк» обладал капиталом в 25 миллионов долларов, вкладами на сумму 170 миллионов долларов и резервным фондом в 15 милл. долларов. «Гановерский Национальный банк» обладал капиталом в 3 милл. долларов, вкладами на сумму 82 милл. долларов и резервным фондом в 10 милл. долларов. С этого времени, как мы еще увидим, Морган распространил свое влияние на множество других банков, фактически образующих денежный трест.

чения в больших размерах всевозможных субсидий. Например, «Public Service Corporation» (Организация общественной службы), которой принадлежали сооружения и предприятия учреждений общественного пользования всего штата Нью-Джерси, за исключением железных дорог, финансировалась дешьюгами, которые она получала в кредит одним из этих крупных народных страховых обществ.

Морган держал от себя в зависимости лиц, распоряжавшихся колоссальными капиталами общества страхования жизни «Нью-Йорк», что не мешало ему через подставных лиц принимать одновременно энергичное участие в делах общества страхования жизни «Эквитэбл». ¹

Доказательства влияния, которое он проводил обходными путями, неоднократно были установлены любопытными, хотя в сущности безрезультатными расследованиями, производимыми комиссией законодательных палат штата Нью-Йорк. Страховые общества имели избыток наличных денег; Морган, Гарриман и другие магнаты имели серии акций. Так как, очевидно, эти акции выпускались не для эстетических выставок, то имело большой и практический смысл превращать их в доход. В силу тайных соглашений с должностными лицами страховых обществ последними продавались огромные количества облигаций и акций. ² В значительной степени при помощи этих денег среднего класса магнаты оказывались в состоянии финансировать свои железнодорожные и трестовские проекты. Другая часть акций непосредственно продавалась среднему классу, из которого выжимали последние соки.

СПОР ИЗ-ЗА ДОБЫЧИ

Долгое время эти хищения страховых обществ совершались беспрепятственно, не привлекая к себе общественного внимания. Причины этого отсутствия судебного преследования и разоблачения вскрылись лишь в 1905 году. В этом году произошло то,

¹ Влияние Моргана на общество страхования жизни «Нью-Йорк» проводилось через Джорджа В. Перкинса, вице-председателя этого общества. В конце концов в 1902 г. Перкинс стал членом фирмы Дж. П. Морган и К^о, одновременно оставаясь должностным лицом общества страхования жизни «Нью-Йорк». О методах Перкинса можно судить по следующим мелким фактам: он застраховал себя самого за 60 тыс. долларов и получил агентское вознаграждение за свое собственное страхование. Отчет (Нью-Йоркского) Законодательного Страхового Комитета 1906 г., стр. 10, 85.

² «Эквитэблю», например, принадлежали облигации железных дорог и городских железных дорог на сумму 162 364 034 долларов, «Мючлю» приблизительно на такую же сумму железнодорожные и различные другие облигации, «Нью-Йорку» подобная же крупная сумма.

что обыкновенно происходит при капиталистическом развитии. Между различными группами магнатов возник спор, сперва в виде простого частного брюжжания, постепенно развившегося в шумную борьбу.

Что послужило поводом к ней? Личная вражда? Отнюдь нет. Дело возникло из-за разногласий относительно распределения добычи в обществе страхования жизни «Эквитэбл». Магнат ополчился на магната, одна группа выступила против другой. Чем япее становилось, что эта борьба из-за права распоряжаться опедомляюще высокими доходами не может быть улажена, тем больше враждебности стали проявлять магнаты. Вскоре дело дошло до того, что в периодической печати стали появляться взаимные ожесточенные обвинения в мошенничестве, воровстве и подкупах. Это было зрелищем, достойным богов. Нападкн эти исходили не от какого-нибудь «рабочего вождя» или «безответственной газеты»; нет, они исходили от определенных царственных магнатов страны, от людей «безупречной честности». Теперь они стали попросту обзывать друг друга лжецами, обманщиками и мошенниками.

Спор принял столь резкие формы, что со всех сторон все настойчивее стало раздаваться требование назначения законодательными органами комиссии для производства исчерывающего и оздоровляющего расследования. Такое требование могло казаться по меньшей мере совершенно непосредственным и исходящим от народа, но с полным основанием можно утверждать, что после того, как были испробованы все другие средства для изгнания господствующей группы магнатов, оппозиционная партия искусным маневром возбудила возмущение народа, чтобы вызвать производство следствия и дискредитирования господствующей клики. Позднейшие разоблачения показали, что Гарриман долгое время пытался получить исключительное господство над капиталами, накопленными обществом страхования жизни «Эквитэбл». Кроме того, его собственные показания подтвердили тот факт, что губернатор Нью-Йорка Одель был его ставленником и что даже законодательные палаты, назначившие расследование, повиновались его приказаниям.

Народ снова получил возможность приглядеться к тому, что делается за кулисами, когда следственная комиссия законодательных палат сообщила в 1906 году следующее:

«Выслушанные комиссией свидетельские показания делают несомненным, что крупные страховые общества систематически пытались (sic) оказывать влияние на законодательство как этого (Нью-Йорк), так и других штатов, поскольку оно прямо или косвенно затрагивает их интересы. Во избежание бесполезных трений три общества поделили между собой страну, кроме Нью-Йорка и некоторых других штатов. Каждое из них действовало

только в предоставленной ему области и несло приходящуюся на ее долю часть общих расходов». ¹

Превосходно. Даже подкуп, подобно промышленности, был приведен в систему и модернизирован. Применяя его, сохраняли деликатный способ выражения. Вносить в бухгалтерские книги фонд для подкупа, в качестве денег на взятки было бы грубым оскорблением тонкого вкуса и непростительно с деловой точки зрения. Поэтому, сообщает комиссия, расходы по подкупу заносились в рубрику «юридические издержки». Комиссия характеризовала их как чрезмерно высокие. «Мючль» израсходовал на них в 1904 году 364 254,95 долларов, «Эквитэбл» — 172 698,42 доллара и «Нью-Йорк» с компаньоном Моргана Перкинсом в качестве фактического руководителя 204 019,25 долларов. ² Согласно простым правилам арифметики, это составило общую сумму более, чем в $\frac{3}{4}$ миллиона долларов, которая была за один год затрачена на подкуп законодательных органов, правительственных чиновников и известных журналистов. ³ «Эти юридические издержки, — писала комиссия, — значительно превосходили требуемые для законных целей суммы». ⁴

Какова же была цель этих подкупов? Достижение законов, под охраной которых можно было бы проводить крупные мошенничества, и для недопущения принятия законов, препятствующих им. А кто непосредственно занимался распределением капиталов? Испытанные, предусмотрительные «кудуарные дельцы», имевшие основательный опыт относительно того, кто, когда и где может быть подкуплен. Они ничем не были ограничены в своих расходах. Эндрию К. Фильдс, давно уже приглашенный обществом страхования жизни. «Мючль» для «обработки» законодательства в Олбэни, в роскошно обставленном доме давал свои уроки языков. Эта его штаб-квартира получила в шутку название «Дома веселья». Плата за него и другие расходы шли за счет «юридических издержек». Таким-то образом с 1898 по 1904 гг. «Мючль» израсходовал более 2-х миллионов долларов на «юридические издержки». ⁵ Какую же сумму составляли подобные издержки у общества страхования жизни «Нью-Йорк»? С 1855 по 1904 гг. Эндрию Гамильтону, его главному кудуарному дельцу, было уплачено всего 1 312 197,16 долларов, и вся эта сумма была

¹ Доклад (Нью-Йоркского) Законодат. Страхового Комитета, 1906 г. стр. 10, 23.

² Там же, стр. 10, 16.

³ Материалами следствия установлено, что многие журналисты получили крупные суммы за уничтожение статей, вскрывавших приемы этих обществ.

⁴ Там же, 16.

⁵ Там же.

почтительно занесена в книги, как «юридические издержки». Фирма Дж. Морган и К^о предоставляла Гамильтону деньги в неограниченных размерах.²

Но подкупы не начинались и не кончались тем, что покунались голоса в законодательных палатах или преступная поборка со стороны администрации. Гораздо большую роль, чем политики, занимающие официальные посты, играли политические вожди, управлявшие механизмом как республиканской, так и демократической партии. Эти партийные организации могли распоряжаться голосами; и приказы людей, стоящих во главе, требовали подчинения от ниже их стоящих политиков. Отказ вел за собой кару или изгнание из партии. Управляя тайными действиями партийных организаций, магнаты фактически имели в своем распоряжении ораторские трибуны этих партий, их кандидатов и карьеру избираемых на общественные должности людей.

Доказательством в пользу этого может служить тот же доклад пресловутой следственной комиссии о страховых обществах 1905 года. Доклад сообщает следующее: «Страховые общества вносили регулярно крупные суммы в фонды избирательных кампаний как республиканской, так и демократической партии». Но это не было каким-нибудь исключительным явлением: это было традиционным обычаем эпохи; все крупные организации делали то же самое.

Разве Джей Гульд тридцать лет тому назад не объяснил этого приема? И разве другие капиталисты еще задолго до Джея Гульда не доказали его действительность? В 1894 году общество страхования жизни «Нью-Йорк» пожертвовало около 50 тыс. долларов в фонд избирательной кампании республиканского национального комитета³ и подобные же суммы оно затратило на те же цели в 1896 и 1910 годах.⁴ Все крупные страховые общества делали подобные взносы.⁵ Комиссия нашла, что невозможно проследить за всеми проявлениями этой сплошной коррупции. «Огромные суммы — констатирует комиссия — расходовались тайным образом».

¹ Материалами следствия установлено, что многие журналисты получили крупные суммы за уничтожение статей, вскрывавших приемы этих обществ, стр. 50.

² Там же, стр. 49. Например, в октябре 1902 г. фирма Дж. П. Морган и К^о выдала Гамильтону 59 310,79 долларов. Эта сумма была заимствована из доходов общества страхования жизни «Нью-Йорк». От Гамильтона не было потребовано никакого отчета.

³ Там же, стр. 62.

⁴ Там же, стр. 62.

⁵ Там же, стр. 398. «Эквитэбл», например, выдал в 1904 г. республиканскому национальному комитету 50 тыс. долларов, в течение нескольких лет выдавал также ежегодно республиканскому комитету штата Нью-Йорк по 30 тысяч долларов (стр. 10).

Огромные суммы, расходуемые на политический подкуп, брались воровским образом из денег, зарабатываемых на владениях полисов (застрахованных). Этими наворованными деньгами, достигавшими миллионов долларов, магнаты прокладывали себе путь в законодательные органы всех штатов Союза. Они добивались для самих себя или для своих союзников мест в Сенате Соединенных Штатов, проводя там свои требования как через республиканскую, так и через демократическую партию. Нельзя представить себе более уничтожающего обвинения против существующего общественного строя, чем то, которое содержалось в фактах, сообщенных этой комиссией (а она сообщила далеко не о всех фактах. Важнейшим выводом из ее работ был тот, что правительственные чиновники, законодательные органы, Конгресс, суды и старые политические партии находились под влиянием и руководством групп беспримерных мошенников и грабителей. Ибо установленные суммы, примененные для такого способа политического господства, составляли лишь десятую часть всех огромных наворованных сумм. Непосредственно вслед за расследованием начались процессы против «крупных финансистов» за растрату более 10 миллионов долларов, и эти процессы показали, что мошенническим образом были присвоены еще более крупные суммы. Процессы привели к примирению магнатов.

МРАЧНЫЕ ДНИ ДЛЯ РЕПУТАЦИИ

В числе директоров и распорядителей указанных страховых обществ находились некоторые из самых знаменитых магнатов и наиболее прославленных в Соединенных Штатах филантропов. Фешенбельное общество не было потрясено разоблачениями, ибо оно само деликом было основано и держалось на воровстве, мошенничестве, подкупе и эксплуатации. Но апологеты и приверженцы, которые в силу своей профессии усыпали похвалами жизненный путь денежных королей, пришли в чрезвычайное замешательство. Что могли они сказать, если такие люди из числа их героев, как Джордж Дж. Гульд, Альфред Д. Вандербилт, Джон Джэкоб Астор, Август Бельмонт, Джэкоб Г. Шифф¹, Генри К. Фрик, Дорси О. Милль и многие другие были разоблачены в качестве участников или руководителей этих преступлений.

¹ Общество страхования жизни «Эквитэбл» ссудило «чудовишно большие суммы» Куну, Леб и К^о, у которых Шифф занимал руководящее положение (там же, стр. 118). Этот капитал в значительной своей части попал к Гарриману, найдя себе применение в его планах объединения и централизации железных дорог. Среди публики Шифф слыл за одного из щедрых филантропов эпохи.

Еще более печальным было помрачение репутации их великих кумиров — Э. Г. Гарримана и прежде всего благочестивого и человеколюбивого Д. Пиррионта Моргана.¹

Все эти денежные люди почитались сверх всякой меры; трудно представить себе все преувеличенные отзывы, которые о них высказывали; а теперь приходилось видеть, как они изворачиваются во все стороны, будучи «застигнуты с поличным» на неподобающем деле.

Поэты и философы говорят, что хорошая репутация представляет собой неоценимое достояние. Но эти магнаты несколько не смущались ее временным помрачением. Ибо оно, конечно, имеет лишь временный характер. Пройдет немного времени, и газеты и журналы, духовенство и ректоры университетов, в значительной своей части принадлежавших магнатам или поддерживаемых ими, снова возобновят свои прерванные похвальные речи, и все снова пойдет по хорошему. Этот магический результат еще усилится, если бросить университетам и церкви небольшую подачку из награбленного.

Поэтому, магнаты и их сатрапы не боялись потери хорошей репутации. Единственно опасная перспектива заключалась в возможности попасть в тюрьму.

Повсюду в Соединенных Штатах разоблачения относительно страховых обществ и установление факта совершенных ими в течение продолжительного времени чудовищных подкупов и мошенничеств — сначала вызвали возмущение и требование предания виновных суду и заключения их в тюрьму.

Но если бы это требование было осуществлено, создалось бы своеобразное, не имеющее еще примеров, положение. Если бы все виновные или даже только часть их пошла в тюрьму, нация лишилась бы многих из своих самых знаменитых магнатов, своих величайших филантропов, своих примерных патриотов. Смогло ли бы общество пережить подобную потерю? Согласно правоверной теории эти люди были безусловно необходимы для правильного управления и благоденствия всей социальной и промышленной системы. Возможно ли заключить в тюрьму этих

¹ Как далеко Морган шел в распоряжении страховыми деньгами, было обнаружено законодательной следственной комиссией.

Последняя сообщает: «Доказано, что за время, пока м-р Перкинс состоял компаньоном фирмы Дж. П. Морган и К^о, общество страхования жизни «Нью-Йорк» получило от этой фирмы ценных бумаг — на сумму 39 286 075 долларов по нарицательной цене за 38 804 981,51 доллар» (там же, стр. 81).

Доклад поверхностным образом указывает, что общество страхования жизни «Нью-Йорк», таким образом, при приобретении этих ценных бумаг совершило «гешефт». На самом деле значительная часть этих бумаг состояла из «разводненных» акций.

великих магнатов, филантропов и патриотов? Самая мысль об этом казалась невозможной.

Вот почему попавшиеся магнаты могли не испытывать страха перед тюрьмой. Ведь и до этого, из десятилетия в десятилетие, почти из года в год, происходили расследования, иногда по несколько расследований в течение года. Разве был случай, чтобы кто-нибудь из богатых людей, уличенных таким следствием в мошенничестве, был посажен в тюрьму? И не было никаких оснований предполагать, чтобы и настоящее следствие привело к сколько-нибудь иным результатам.

МАГНАТЫ УСКОЛЬЗАЮТ ОТ ЗАКОНА

Вскоре обнаружилось, как можно истолковывать закон. Под давлением общественного мнения окружный прокурор округа Нью-Йорк Вильям Треверс Джером, долгое время слышавший за «реформатора», заставил, наконец, судебную палату возбудить обвинение против нескольких сатрапов и подставных лиц. Но по делу, например, Перкинса состоялось постановление, что, хотя он и совершил крупные хищения, но без «преступного намерения». Очевидно, тысячи бедных сажаемых в тюрьму злоумышленников страдали избытком этого пресловутого «преступного намерения». Но практика юриспруденции не знала случая, чтобы богатый и влиятельный человек совершил какое-нибудь мошенничество с «преступным намерением». Комедия продолжалась еще некоторое время: ни одного из богачей даже не побеспокоили формальностью допроса.¹

Каковы же были результаты этого чрезвычайного расследования? Снова обнаружилась действительность принципа, о котором мы уже говорили: что каждая «реформационная волна» при капиталистическом общественном строе используется крупными капиталистами для увеличения своего богатства и влияния. Извлекая пользу из широко распространенной дурной репутации страховых обществ и произнося красивые фразы относительно задуманных им реформ, Томас Ф. Риан приобрел господство над обществом страхования жизни «Эквитэбл», сведя на нет усилия Гарримана добиться того же самого. Карьера Риана и средства, которыми он приобрел свое огромное состояние, были настолько

¹ Факты в общих чертах настолько общеизвестны, что вряд ли необходимо останавливаться на деталях. Хотя Джерома сильно порицали, но он не уклонился от общего правила, много раз описанного в этой книге, энергично направлять законы против бедных, оставляя на свободе богатых мошенников и воров. Джером, бывший некогда «популярным героем», совершенно потерял свою репутацию в глазах общественного мнения, после того как оставил свою должность.

общественности, что его выступления в роли «реформатора» тот час же послужили сигналом к всеобщим злым насмешкам. Но Риан несколько не пострадал от этого, так как он успешно провел свою атаку.¹

Сказанного достаточно для характеристики методов употребления крупных страховых капиталов на фианпсово-политические цели. Вызванная разоблачениями сенсация была так же глубока, как и последовавшая за ней реакция. На короткое время массам было разрешено заглянуть за эти кулисы и возмутиться тем, что они там увидели, затем занавес снова задернулся и стала разыгрываться старая комедия. Глубокое возмущение народа перешло в простое утомление.

Какие же значительные изменения были результатом этого так долго затянувшегося расследования? Никаких. Несколько юристов сделали себе на этом деле политическую карьеру, другие обогатились на целом ряде процессов; было издано несколько незначительных законов, и одна группа капиталистов была низвергнута с пьедестала, чтобы уступить место другой. Таков был финал крупного расследования, которое должно было привести с собой «благодетельные реформы».

СТАЛЬНОЙ ТРЕСТ И ЕГО РАБОЧИЕ

О внутренних порядках в предприятиях стального треста и об условиях жизни рабочих Питтсбурга дает исчерпывающие сведения, на основании их обследования, доклад под названием «Обзор Питтсбурга». Из доклада мы узнаем, что это обследование положений рабочих было произведено на капиталы, ассигнованные «Учреждением Ресселя Седжа».² Последний факт увели-

¹ В своей речи в сенате Соединенных Штатов 17-го марта 1907 г. сенатор Ла Фолетт заявил относительно Риана следующее: «Metropolitan Interborough Fraction Company» (Межгородская железная дорога метрополитэн) по самой низкой оценке получила чистую прибыль в 100 миллионов долларов посредством методов, которые должны были бы привести многих ее участников на каторгу. Теперь установлено совершенно непрерываемо, что дивиденды выплачивались взятыми в ссуду деньгами исключительно для того, чтобы надувать публику на акциях. Следствие вскрыло, что был израсходован 1 миллион долларов для подкупа государственных чиновников. В 1886 г. Томас Ф. Риан был бедным человеком. В 1905 году Генри Д. Мак. Допу, официальный представитель Риана, оценивал его состояние в 50 миллионов. Основой всего его богатства и влияния была городская железная дорога «Метрополитэн».

Централизация и общественный контроль над промышленностью (Centralization and Community of Control in Industry) и т. д. Правительств. докум. 24.

² «Учреждение Ресселя Седжа» — это капитал в несколько миллионов, пожертвованный вдовой Ресселя Седжа, с целью (среди других целей) обследования условий, в которых находится беднота. Таким образом, часть

чивает ценность цитат, приводимых из отчета. Что, далее, находим мы на обложке этого доклада? Что он был напечатан в еженедельном журнале, издававшемся нью-йоркским обществом для организации благотворительных учреждений, и под этим примечанием стоит... имя Дж. Пирпонта-Моргана, в качестве казначея этого общества. Теперь мы стоим на твердой неуязвимой почве. Кто будет настолько неосторожным, чтобы обвинять в неточности или пристрастии доклад, опубликованный при таких необыкновенных обстоятельствах? В особенности же, когда этот доклад всюду расхваливался за свою точность, формулированную, можно сказать, в высшей степени осторожно.

«United States steel Corporation (Стальной трест Соединенных Штатов)» — гласит доклад — имеет собственность в южной части Питтсбурга, непосредственно прилегающей к Point Bridge'у. Здесь расположена старая Painter's Mill (мельница художника) — одно из сооружений Стальной Компании Карнеги, которая, в свою очередь, составляет одно из главных обществ, входящих в Стальной Трест Соединенных Штатов. Здесь расположены также остатки Painter's Row (таверны художника), где компания разместила некоторых своих служащих, в особенности эмигрантов. Когда Стальная компания Карнеги получила Painter's Mill, она улучшила здание в целях получения из него соответствующего дохода. Когда же она вступила во владение Painter's Row, она ничего не сделала. Когда я, немного более года тому назад и спустя несколько лет после покупки владения, предпринял подробное обследование этой местности, я нашел, что там живет полтысячи человек в невероятных условиях: домики, плотно прилегающие друг к другу, без всякой вентиляции; подвальные кухни; темные, нездоровые, плохо вентилируемые, переполненные спальни; отсутствие питьевой воды на участках и недостаток санитарных учреждений, являющийся позором.»¹

Автор спешит прибавить:

«Историю Painter's Row следует рассмотреть всесторонне. Стальной трест Соединенных Штатов строит большой новый город в Джери, в штате Индиана; его вспомогательные общества содействуют постройке домов по оригинальным замечательным планам в Вандергрэфте, Эмбридже и Лорене, а стальная компания Карнеги владеет прекрасными домами с низкой квартирной платой в Менхале и других местах. С другой стороны, другие питтсбургские организации владеют домами, такими же скверными, как Painter's Row. Подобная же история могла бы быть

награбленных Седжем у прежних поколений денег используется для того, чтобы найти причину того, почему столько миллионов людей из современного поколения живет в лишениях. Поразительная последовательность.

¹ «Обзор Питтсбурга,» 2, стр. 899.

написана о деревянном бараке, некогда принадлежавшем одной из первых протестантских церквей в Питтсбурге и только потому сравненном с землей, что руководитель фирмы Кингсли имел мужество печатно изобразить этот дом и опубликовать имя собственника».

Painter's Row, как сообщают, со времени опубликования отчета была приведена в лучшее состояние; должностные лица стального треста были вынуждены к этому общественной оглаской его состояния. Но Painter's Row представляет собой лишь типичный пример огромного скопления бедности и нищеты, которое встречается повсюду в городах со сталелитейными заводами. Эта успокоительная весть о постройке новых красивых домов для рабочих в Джери и других городах стального треста имела налет гуманности; топ ее был восторженный. Но мы видели на примере города Пульмана, как образуются такие «образцовые города». Как рабочие приводятся в состояние рабства и эксплуатируются на каждом шагу в предприятии и вне его и как созданные довольно приличные жилищные условия превращаются в «выгодное вложение капитала» для владельцев фабрик; дополнением к картине отмеченных условий жизни в Питтсбурге может служить следующая выдержка из обширного доклада, который вполне можно характеризовать как сборник ужасов:

«В округе широко распространено мнение, что некоторые работодатели предпочитают заставлять работать без ропота продолжительное время и сверх всякого времени славян и итальянцев вследствие их покорности, привычки к молчаливому повиновению, склонности к дисциплине и услужливости. Иностранцы, по общему правилу, получают самую низкую заработную плату и работают в течение продолжительного рабочего дня. Я нашел, что они работают на машиностроительных заводах по шестьдесят часов в неделю, работают при доменных печах семь дней в неделю по двенадцать часов ежедневно. Средний рабочий на фабрике занят еженедельно в течение 72-х часов. Единицей заработной платы является плата за недельный час (12 часов ежедневно для людей, работающих у себя на родине по 14 и 16 часов), со сверхурочными работами по воскресеньям, главным образом связанными с чисткой дворов и ремонтными работами. В лучшем случае 60 — 70% фабричных рабочих свободно по воскресеньям. Ремесленники и другие рабочие иногда заняты работой непрерывно в течение 36 часов, чтобы не прерывалось производство. На одном заводе я встретил особенное предпочтение к русским, потому что они охотно работали по воскресеньям».

«Многие работают при сильной жаре, под грохот машин и шум выпускаемого пара. Сильная теснота большинства фабричных сооружений в Питтсбурге увеличивает физическую тяжесть труда

для привыкших к чистому воздуху людей, а незнание ими языка и современных машин увеличивает опасность работы. Неизвестно, какое количество славян, литовцев и итальянцев получает увечья в Питтсбурге в течение года. Достоверных статистических сведений об этом не собрано. За отсутствием последних о них утверждают голословно, и на каждом шагу можно натолкнуться на возмущение, вызываемое противоречивыми и тенденциозными рассказами о них. Когда я упомянул в разговоре с одним священником об одном, пользующемся плохой репутацией, фабричном здании, он сказал: «Ах, это бойня, там каждый день убивают». Я привожу его слова не потому, что они буквально соответствуют действительности, но для того, чтобы показать, какие слухи циркулируют и кажутся народу правдоподобными. Даже если отчеты и преувеличены, то без сомнения верно, что небрежность по отношению к жизни людей и к их здоровью велика, и если бы все это имело место по отношению к туземцам, то уже давно поднялся бы крик, который бы прекратил убийство.»¹

Это лишь в высшей степени поверхностный обзор некоторых из существующих порядков. Все владельцы облигаций и акций, крупные и мелкие,² крупные магнаты и мелкие паразиты, не только удовлетворены таким положением вещей, но настаивают на его сохранении, исходя из часто упоминавшегося в этой книге принципа, что чем ниже заработная плата и чем продолжительнее рабочий день, тем больше и заманчивее перспективы для дивидендов. Великолепные барские дома, поместительные и разукрашенные как дворцы, воздвигаются из напряженного труда, из страдания и смерти этих рабочих масс. Карнеги со своей хвастливой благотворительностью извлекает свой доход из жизненных соков этих рабочих, их семейств и детей,³ а Морган, благочестиво раздающий свои пожертвования, выполняющий официальные функции на религиозных собраниях и выдающий себя за воплощение царственной щедрости, не позволяет про-

¹ Там же, 1, стр. 537 и 539. Стальная компания Карнеги уже несколько десятилетий, как начала систематически вербовать эмигрирующих рабочих. Средняя дневная заработная плата этих рабочих составляет 1,60 долларов.

² За немногими, раньше упомянутыми, исключениями.

³ «Одна треть всех умирающих в Питтсбурге умирает, не имея возможности сказать об этом. Это значит, что она умирает до достижения пятилетнего возраста. Одна четверть всех умирающих умирает, не умея еще говорить. Иначе говоря, она умирает на первом году жизни. Большинство этих смертных случаев можно было бы предотвратить, так как они являются следствием условий жизни, которые с человеческой точки зрения не имеют права на существование. Это массовое убийство происходит, главным образом, благодаря фальсифицированному молоку и плохим жилищным условиям». Там же 2, стр. 943.

являться столь непрактичным чувствам, как сострадание и желание сделать хоть сколько-нибудь более сносной жизнь в том шумном аду, из которого в среднем извлекается 145 миллионов долларов чистой прибыли.¹

Глава XII

МОРГАН — «СПАСИТЕЛЬ НАЦИИ»

Вскоре после пачала паники 1907 года в одном «народном» журнале² была напечатана статья (и она представляла собою лишь один образец из числа многих подобных творений) под названием: «Морган Великолепный». Уже самый высокопарный стиль статьи должен был возбуждать интерес и удивление, по существу же статья ничем не отличалась от того, что печаталось обыкновенно в книгах и журналах. Пустословие это пазывали «народным» не потому, чтобы народ требовал его, а потому, что оно представлялось большинству издателей в высшей степени «падежным». Оно не противоречило корепным интересам богатства. Статья начиналась следующим введением:

«В те дни, когда Джон Пирпонт Морган спас Уоллстрит, происходили сцены, какие невозможно изобразить, слышались слова и совершались поступки, которые нельзя представить себе даже для тех дней возбуждения, ужаса и смятения; имели место героизм, преступления, посягательства, предательства и мучения,

¹ Американская Федерация Труда заявила на своем съезде в Торонто в поябре 1909 года, что стальной трест энергично занят тем, чтобы уничтожить рабочие союзы и что он является самым значительным врагом рабочего движения. Цель его привести рабочих в состояние, при котором возможна еще большая эксплуатация.

Список акционеров объединенного Стального треста, выставленный для обозрения на ежегодном собрании акционеров 18-го апреля 1910 г. в Гобокене, в штате Нью-Джерси, показал, что за именем Дж. Пирпонта Моргана и К^о, как представителя этой фирмы и как владельца других предприятий, стояло огромное количество акций. Лондонская фирма Моргана, известная раньше как фирма Дж. С. Морган и К^о, а в настоящее время,—как фирма Морган, Гриффель и К^о, также владела, как обнаружилось, большим количеством акций. Собственность на имя Лека Г. Кутлера, составлявшая 17 395 акций, указывалась всюду как собственность Джона Д. Рокфеллера. Из иностранных акционеров крупнейшим оказался «Голландский синдикат»; его собственность составляла 216 870 обыкновенных акций. Ротшильды тоже оказались очень крупными акционерами. Многие выдающиеся американские капиталисты и банкирские дома были внесены в книги в качестве акционеров с различным, большим или меньшим, количеством акций.

² «Pearson's Magazine», февральский номер, 1908.

охватывающие всю область того, что человек может ощущать в виде славы или позора. Ибо пока паша часть света не опомнилась с криками и проклятиями от того безумия, какое грозило уничтожить банковскую систему страны, разрушить кредит паши и опозорить ее имя, люди находились в несказанном смятении и страхе, какие невозможно описать словами; подобно тому, как во время грозных и непреодолимых стихийных взрывов природы, испытывали страх и смятение самые смелые и мужественные.

«И вот мало известный господин Морган, только что вышедший с большого собрания епископальной церкви в Ричмонде с его монотонными речами, внезапно очутившись перед лицом угрозы для финансового положения, отважился на выступление, полное мужества, силы и личного властолюбия, которое сразу превратило хаос и отчаяние в порядок и доверие.

«И кажется, точно читаешь роман, когда видишь, как смелый, мало известный американский банкир, семидесятилетний старец, возвращается из бесстрастного общества епископов и священников, мысли которых направлены на религиозные идеалы, чтобы взять на себя управление и команду над побивающими друг друга денежными силами Уолстрит, обезумевшими от одного лишь страха, — чтобы превратиться в передового борца и героя тех человеческих элементов, которые отличались величайшим дивизмом и недоверчивостью, величайшим предательством, хитростью, жестокостью, высокомерием и трусостью».

Казалось бы, что Морган, этот «знаток искусства», этот «друг литературы», должен был бы поймать автора этой пелепости и избить его. Но повидному, так как мы не имеем доказательств противного, страши эта ему поправилась. Она не заслуживала бы здесь упоминания, еслибы основная ее мысль — что Морган явился «спасителем паши» — не была серьезно подхвачена другими писателями и в других изданиях и еслибы ее неоднократно не развивали дальше.

При изучении жизненной карьеры Моргана мы встречаемся с одной роковой добродетелью. Это добродетель постоянства. Сущность его патриотизма и героизма ни разу не изменялась с самого его вступления в деловую жизнь. Пресловутая продажа ружей в начале гражданской войны явилась первой демонстрацией его глубокого патриотизма. В 1894 году его патриотический характер снова вполне последовательно сказался в том, как он вместе со своей кликой вытянул от правительства в момент нужды барыш по меньшей мере в 18 миллионов долларов. И еще ярче сказался его истинный патриотизм во время паники 1907 года.

В то время, как излияния «народных писателей» обходили всю страну, один упрямый сенатор докучал просвещенному Сенату Соединенных Штатов своею длинной, утомительною речью. Боль-

шая часть Сената совсем не хотела слушать, что намеревался сказать этот сенатор, некий Ла-Фоллет из Висконсина, по вынуждалась к этому существующими правилами. Сенат Соединенных Штатов весьма ревниво относился к своей репутации и своему достоинству. Большинство его членов были многократные миллионеры. Ла-Фоллет был лишен этого в высшей степени важного качества. Да и сверх того он и в других отношениях отличался от всей касты. Дорогу в Сенат Соединенных Штатов он открыл себе не подкупом и таким образом самым дерзким образом нарушил священнейшие правила. Он не мог поэтому засвидетельствовать свою действительную принадлежность к этому сословию или представить какую либо гарантию в мудрой, благоразумной политической деятельности.

Но большинство его коллег имело все основания с нетерпением выслушивать речь Ла-Фоллета. Она являлась голосом прошлого. Они представляли собою новый порядок вещей, централизованную промышленность и правительство, непосредственно руководимое самими магнатами капитала. А он являлся пережитком старых убеждений, пережитком эпохи соревнования в промышленности.

Среди своих обвинений, жалоб и ничего не говорящих фраз санатор Ла-Фоллет приводил некоторые факты, имеющие действительно историческое значение, — факты, которые подтверждаются соответствующими отчетами и были известны всем внимательным наблюдателям событий, происходивших во время папики.

Паника 1907 года, подобно прежним аналогичным событиям, предоставила крупным магнатам капитала благоприятный случай уничтожить более мелких магнатов и завладеть их имуществами.

КАК ПРИОБРЕТАЮТ СВОИ МИЛЛИОНЫ МЕЛКИЕ МАГНАТЫ

Одною из этих мелких капиталистических клик являлась так называемая «группа Гейнце — Морзе — Томас». В сферу ее господства входили двенадцать банков и два треста, составившаяся путем соединения ряда пароходств компания прибрежного пароходства, крупные медные рудники, ледяной трест и различные другие владения. Обладание частью этих владений было обеспечено в полной мере громадными доходами, какие вымогались у бедняков ледяным трестом, а эти вымогательства и грабеж делались возможными и легкими благодаря преступному соглашению между Морзе и управлением Таммани в Нью-Йорке.

До организации ледяного треста Морзе был мелким банкиром. В связи с этим ему приходилось иметь дело с дисконтом векселей различных лиц и фирм, занимавшихся продажей льда. И так как ему пришла в голову мысль создать в области торговли этим

необходимым продуктом трест, он взялся за уничтожение мелких торговцев. Первым его шагом было обеспечение себе тайного содействия могущественных политиков, стоящих во главе управления городом Нью-Йорком.

Комиссия «Мацет» — следственная Комиссия, назначенная в 1899 году законодательными органами — в своем расследовании дел управления городом Нью-Йорком разоблачила заговор между ледяным трестом с одной стороны и с доковым и другими городскими управлениями с другой в целях создания монополии при поставке льда городу Нью-Йорку. Бургомистр Ван-Викк, орудие в руках крупных дельцов Таммани, признал в своем свидетельском показании перед судьей Грейпоров из высшего суда Нью-Йорка, что он получил пять тысяч акций ледяного треста стоимостью в пятьсот тысяч долларов. Он заявил, что заплатил за них 57 тысяч долларов палочными. Но когда от него потребовали подкрепить свое заявление доказательствами, ему не удалось доказать, что он на самом деле что-нибудь заплатил за них. Свидетельские показания перед названной Комиссией обнаружили в конце концов, что преступное соглашение между ледяным трестом и городскими чиновниками приводило к тому, что народ вынуждался платить 60 центов за 100 фунтов и что трест упразднил продажу льда порциями по 5 центов и таким образом совершенно прекратил снабжение самых бедных слоев населения льдом.

Ледяной трест, обеспечив себе монополию, отказывался делать малейшие уступки.

МИЛЛИОНЫ ЗА СЧЕТ СТРАДАНИЙ, БОЛЕЗНЕЙ И СМЕРТИ

Результатом явилось значительное увеличение смертности среди детей бедного населения. Многочисленные семьи, живущие в чрезвычайно стесненном положении, не могли уже купить за 5 центов кусок льда; молоко скисало и отравляло детей. Возраставшее количество смертных случаев за целый ряд лет, в течение которых ужасная жара делала лед абсолютной необходимостью, в особенности в переполненных кварталах, приходится в значительной мере объяснять образом действий ледяного треста. Миллионы других людей, которые лишь с трудом могли оплачивать лед по чрезвычайно высоким ценам, вынуждались производить на него добавочный расход или обходиться без льда.

Такое положение отнюдь не явилось временным, оно установилось с самого момента организации ледяного треста и усвоенный им тогда метод действий господствует и в настоящее время. Впрочем, этот метод действий ничем не отличается от того, что делает капитализм во всех других областях. Неизменное правило,

в соответствии с которым действовали капиталисты и при помощи которого они невероятно увеличивали свои доходы, состояло в продаже самых необходимых предметов потребления по самым высоким ценам как раз тогда, когда народ больше всего в них нуждается. В самый разгар зимы цена на каменный уголь обыкновенно чрезмерно повышается. Жертвуя гроши на основании больницы, преуспевающий капиталист наживал свои миллионы благодаря условиям, порождающим невероятные страдания и болезни. Чем больше барышей он наживал, тем больше прославлялся он в качестве финансового гения своим классом и всеми теми, кто находился под воздействием идей этого класса. Стоило только Морзе доказать, что он сумел нажить большие барыши, как его стали возвеличивать в качестве одного из первейших капиталистов. Газеты начали печатать длиннейшие статьи, посвященные ему, цена акций ледяного треста пошла в гору на Уолл-стрит, а благородная публика обоего пола из высшего общества стала усердно приобретать акции, приносящие столь обильные дивиденды. Впрочем, против Морзе и его компаньонов были возбуждены преследования в виду нарушения закона, по обвинения эти не имели никакого отношения к нуждам широких масс народа, а также не были вызваны возмущением теми лишениями, страданиями и смертностью, к каким приводила практика ледяного треста; они возбуждались в интересах исключительно более мелких фирм, которые вытеснил Морзе. Джером, бывший несколько лет окружным прокурором Нью-Йоркского округа, ни в одном из действий Морзе не мог установить ничего преступного и потому предписал прекратить преследования, возбужденные против должностных лиц ледяного треста.

Благодаря указанным выше вымогательствам и косвенному убийству, производившемуся в широком масштабе, ледяной трест получал весьма крупную прибыль. Получавшиеся таким путем деньги Морзе употреблял для финансирования других предприятий. Заявляя господствующее положение в целом ряде прибрежных пароходных линий, он соединил их в одну компанию, при чем это сопровождалось обычными сопутствующими явлениями: чрезмерным выпуском акций и биржевой спекуляцией. Он вступил в союз с Гейндами, которые обладали крупными медными рудниками в Монтане и манера которых воздействовать на политику и политиков этого штата в известной мере была подобна манере, применявшейся Морзе в г. Нью-Йорке. Он заключил также союз с Томасом, который главенствовал в нескольких Нью-Йоркских банках.

По всей видимости то было весьма могущественное соглашение; Морзе и его компаньоны не упускали случая распространять мнение, что они слишком могучи, чтобы их можно было опрокинуть.

КРУПНЫЕ МАГНАТЫ ВЫЖИДАЮТ

Эти господа заставляли очень много говорить о себе в финансовом мире и наносили свои удары во все стороны с изумительной верой в свою неприступность. Их восхваляли как крупных финансистов; без сомнения, они сами стали считать себя таковыми, ибо у них закружилась голова благодаря успеху, и они начали считать себя способными померяться с крупными магнатами. Между тем группа Моргана и Рокфеллера тщательно следила за их операциями и выжидала благоприятного момента для того, чтобы одним ударом их уничтожить. Компания «Стандарт-Ойль» пуждалась в их медных рудниках, а организованное Морзе пароходное общество признавалось грозным конкурентом для железнодорожных линий, находившихся в руках Моргана и Рокфеллера.

Сообщение сенатора Ла-Фоллета относительно излагаемых ныне событий точно соответствовало фактам. В своей речи в Сенате Соединенных Штатов он рассказал следующее:

«Внезапно в начале октября кто-то начал, пользуясь выражением, употребляемым в Уолл-стрит, «выбрасывать на улицу акции объединенной меди». Акции ужасно упали в цене. На дороге стояла «Стандарт-Ойль». Гейнце, бесстрашно и не подозревая об источнике, стал покупать акции через своего брата, члена денежной биржи, и через посредство маклеров, пока «Объединенная медь» не потеряла всякой почвы под ногами, не увлекла за собою брата Гейнце и фирму его маклеров и не подвергла краху банки группы Морзе-Гейнце.

«До этого момента паника еще сдерживалась, но в результате разоблачений, которые последовали за расследованиями счетной палаты, исчезло всякое сдерживающее начало и положение становилось серьезным. Но Морган и «Стандарт-Ойль» не упустили ни одной минуты для того, чтобы использовать представлявшийся им удобный случай. Морзе и Гейнце потеряли всякое значение. Они были вынуждены видоизменить свои директорские права и в качестве своих преемников посадить людей, на половину зависящих от «Стандарт-Ойль». Они были вынуждены продать свои акции за то, что могли еще получить за них. Морган захватил акции и облигации созданного Морзе пароходного общества и Морзе в конце концов был вынужден выйти из своей пароходной компании.

«Затем они наложили руки на маклерскую компанию, председателем которой был Чарльз Т. Барни, доверенный союзник Морзе. В Нью-Йорке жаловались на то, что заинтересованные люди сознательно подготовили штурм на эту маклерскую компанию. Обратились за помощью к Моргану. Морган внимательно следил за каждым шагом и каждой фазой этих событий. Сперва

он, как сообщили в Уолл-стрит, оповестил, что маклерская компания получит поддержку, если пойдет навстречу требованиям вкладчиков, вызвавших штурм на нее. Дальнейшие события отсюда не показали, что это обещание в какой-либо мере было искренне. Помощь не была оказана, ей ставились препятствия. После того, как компания, в расчете на выполнение этого обещания, истратила многие миллионы, она увидела себя вынужденной закрыть двери, а Барни покончил самоубийством.

«Барни был также директором Американской Кредитной Компании, сравнительно нового учреждения, имевшего несколько отделений; это заинтересовывало в данном учреждении крупные группы, хотя они еще не захватили его. Нападение на Гейнце, Морзе, Барни и других и занятие последними директорских постов в Американской Кредитной Компании привело к тому, что последняя утратила доверие к себе. Начался сильный штурм на нее. Это не имелось в виду в программе; напротив, так как Вандербильты, союзники «Стандард-Ойл», были представлены в Правлении Американской Кредитной Компании, «Стандард-Ойл» была вынуждена оказать ей некоторую помощь. Хотя в кассах были выставлены на показ золото и банкноты, чтобы произвести впечатление на вкладчиков и молодой Вандербильт появился на сцене, в качестве видимого свидетельства платежеспособности, и поместился в будке кассира, возбужденные вкладчики все же настаивали на выплате им денег».

За один день, так сказать, группа Морзе — Гейнце — Томас была совершенно уничтожена и ее собственность конфискована. Если бы этим закончилось терзание этих небольших магнатов, они имели бы все основания радоваться своему счастью. Но их поражение должно было быть завершено. Внезапно заинтересовалось их операциями союзное правительство. В то время как до сих пор прокурорский надзор правительства совсем и не подозревал, что в своих финансовых операциях Морзе, Гейнце и Томас совершали мошенничества, теперь вдруг он проникся уверенностью в этом. С определенной стороны были представлены доказательства нарушения законов павшим трио. Нью-йоркское Бюро прокуратуры Соединенных Штатов проявило вдруг энергию. Оно поручило обвинителю Мужире произвести расследование и проявило в преследовании их изумительное чиновничье усердие. Против Гейнце было возбуждено преследование, а Морзе привлечен к суду, признан виновным и приговорен к 15 годам тюрьмы — приговор, против которого он возбудил протест. Апелляционный суд Соединенных Штатов утвердил приговор.¹

¹ Во время его заключения в Нью-Йоркской тюрьме судьи Соединенных Штатов позволяли ему ежедневно выходить из тюрьмы «для надзора за своими делами». До сих пор не было известно ни одного примера,

Морзе был помилован президентом Тафтом, после того как отсидел меньше двух лет в союзной тюрьме в Аталанте.

Морзе и Гейпде извлекли из этой истории два цепких урока, которые приходилось хорошенько запомнить всем честолюбивым магнатам малого калибра. Во-первых, что чрезвычайно перазумно идти наперекор интересам действительно крупных магнатов, и, во-вторых, что эти крупные магнаты могут пользоваться карательным механизмом судов против своих врагов и своего собственного класса с таким же успехом, как и против рабочих вождей, рабочих союзов и вообще неимущих.

Но отпадение собственности у разрушенного союза было единственным событием подобного рода в эти дни паники 1907 года. Заводы электрических аппаратов компании Вестингауза давно уже стояли на пути компании «Стандард-Ойл», которой принадлежала Всеобщая Электрическая Компания. Компания «Стандард-Ойл» оказала во время паники финансовое давление, скоро поставившее компанию Вестингауза в затруднительное положение, из которого последняя могла выйти только путем перехода в собственность компании «Стандард-Ойл». А на совещаниях финансистов Уолстрит, состоявшихся в первые дни паники, Морган узнал, что обладание угольной и железной компании Тенесси было уступлено Джоном В. Гэльсоми его компаньонами Американской Кредитной Компании за предоставление займа. То было сообщение весьма крупного значения.

СТАЛЬНОЙ ТРЕСТ ПОГЛОЩАЕТ ОПАСНОГО КОНКУРЕНТА

Угольное и железное общество Тенесси было опаснейшим конкурентом Стального треста. Оно было единственным крупным конкурентом, обладавшим собственными железными рудниками и углем. К моменту паники 1907 г. ему принадлежало по приблизительной оценке от 500 до 700 миллионов тонн железной руды, 2 тысячи миллионов тонн угля и «sehr grosse Menge Fluss und Flussmittel». Все эти угольные залежи находились на пространстве не более 30 миль от его заводских сооружений в Бирмингеме. Владельды этой компании имели в виду произвести улучшения, какие должны были сделать ее еще более серьезным конкурентом Стального треста, и готовили проект слияния с Стальной Компанией Республики. Сверх того угольная и железная компания Тенесси стояла на первом месте в развитии доменных печей для изготовления стальных рельсов. На ее рельсы

чтобы бедным заключенным разрешалось покидать днем тюрьму для того, чтобы работать для прокормления своей семьи. Затем суд постановил освободить Морзе под залог до решения суда относительно его апелляции. Это тоже никогда не делалось по отношению к заключенным беднякам.

существовал более сильный спрос и за пшх платили более высокие цены, чем за рельсы Стального треста.

В тяжелом финансовом положении Американской Кредитной Компании группы Моргана и Рокфеллера усмотрели удобный случай избавиться от конкуренции угольной и железной компании Тенесси. Американская Кредитная Компания для избежания банкротства нуждалась в немедленном получении крупных сумм наличными деньгами, которые в это время было трудно достать. Морган и его клика обладали наличными деньгами, и Морган стал настаивать на том, чтобы Общество продало ему акции угольной и железной компании Тенесси, какие оно имело в своем распоряжении, в виде двойного обеспечения за заем. В своем тяжелом положении Кредитная Компания должна была уступить и продать акции по низкой предложенной ей цене. Следующий шаг состоял в превращении угольной и железной компании в составную часть Стального треста.

Однако было еще одно препятствие. Сознанный закон против трестов воспрещал такие соединения. Как преодолеть это препятствие? Президент Рузвельт неоднократно грозил крупным магнатам строгим проведением в жизнь этого закона. Но Морган, очевидно, гораздо лучше знал Рузвельта, чем знала его страна. Он, без сомнения, рассчитывал на то, что речи Рузвельта представляют собою одни лишь слова и что Рузвельт снова докажет делом свою покорность. В дальнейшем выяснилось, — третьего октября 1912 года — перед следственной комиссией Конгресса, что Морган внес в 1904 году в фонд по выборам Рузвельта 150 тысяч долларов. Морган сам признал, что выдал эти деньги, когда Рузвельт был выставлен кандидатом в президенты.

Рассказывают, что Морган через специального посланца в «Белый Дом» сообщил Рузвельту, что если правительством не будет допущено слияние обеих стальных компаний, то Американская Кредитная Компания обанкротится, повлечет за собою ряд других банкротств, и паника во много раз усилится. Каковы бы ни были мотивы уступчивости Рузвельта, он дал свое согласие. Как раз в это время суды стали применять закон против трестов, причем давали ему такое толкование, какое никогда не могло даже присниться, когда закон принимался. Почтенные судьи открыли, что рабочие союзы тоже представляют собою тресты, и вызвали их в суд на том основании, что они являются заговорщическими организациями вразрез с этим законом! Стали горько жаловаться на Рузвельта¹; но принятие мер против тре-

¹ Семь сенаторов Соединенных Штатов подписали документ, в котором они резко жаловались на нарушение закона против трестов и на фактически отданное распоряжение судебному департаменту Соединенных Штатов не предпринимать никаких шагов для проведения закона в жизнь.

ста, поскольку речь шла о слиянии обеих названных выше корпораций, имело бы мало значения; ведь если Стальной трест не приобрел господствующего положения в то время, он неизбежно приобрел бы его в другой момент и посредством других маневров¹. Согласно разоблачениям перед юридической комиссией сената, Стальной трест получил прибыль в 670 миллионов долларов от того, что принудил Американскую Кредитную Компанию продать за совершенно неестественно низкую цену чрезвычайно ценные заводы и копи Угольной и Железной Компании Тенесси.

Откуда Морган и его партнеры добыли деньги, с помощью которых они терроризировали страну и прикарманили громадные имущества в сфере промышленности и в иных областях? Снова народу представлялся один из часто повторяющихся случаев узнать с несомненностью, в какой мере правительство Соединенных Штатов является послушным орудием капиталистов. В банках находилось свыше 200 миллионов долларов, добытых преимущественно от обложения трудящихся классов. Немногие олигархи, хозяйничавшие в крупных банках, могли пользоваться этими деньгами как своими собственными. Они отказывались ссужать эти деньги кому бы то ни было, пока не осуществили своих планов, а когда стали ссужать их, то требовали за них

Под заглавием «Диктатор Морган» «Берлинер Тагблатт» поместил 3 декабря 1907 г. в своем финансовом отделе передовую статью, которая настаивала на возбуждении уголовного преследования против Моргана за вымогательство, так как он грозил чрезвычайными бедствиями, если Рузвельт не уступит ему. Согласно немецким законам, говорила газета, Морган был бы немедленно арестован по обвинению в вымогательстве. Забавное замечание, если иметь в виду, что Морган и ему подобные составляли в Соединенных Штатах правительство.

¹ Беспольность закона против трестов, поскольку имеется в виду его применение против капиталистических объединений, презрительно установлена была членом конгресса Лигтльфельдом, одним из республиканских диктаторов конгресса и трестовским адвокатом, известным своей ловкостью. В речи перед «Иллинойской Судебной ассоциацией» 27 июля 1908 г. он сказал следующее: «В 1907 г. правительство имело у себя на службе 170 окружных и подокружных прокуроров. Эта маленькая армия юристов стоила правительству, помимо расхода в 270 965,58 долларов на жалованья судебного департамента, еще 735 612,06 долларов на оклады и иные расходы. Благодаря своему преступному усердию они добились в 9 741 случае признания виновными обвиняемых в нарушении закона. Среднее число осуждений за нарушение Шермановского закона против трестов доходит за последние шесть с половиной лет до одного с небольшим в год, всего их было семь с 14 сентября 1904 г.». Для того, чтобы уяснить себе все значение этого сообщения, достаточно припомнить, что правительство для проведения в жизнь этого специального закона было предоставлено в 1904 г. 500 000 долларов и в 1908 г. — 250 000 долларов. С 14 сентября 1904 г. израсходовано на эту особую цель при восьми привлечениях к суду и семи осуждениях 386 242, 88 долл., а внесено в виде штрафа всего только 96 000 долларов.

чрезмерно высокие проценты. Даже это полное распоряжение правительственными деньгами казалось им недостаточным; они требовали большего. Правительство сейчас же пошло им навстречу. Министр финансов Кортелну разрешил национальным банкам выпустить еще 30 миллионов долларов бумажных денег и заставил работать днем и ночью монетный двор, чтобы пачекапнуть новые деньги.

Приняв позу спасителя страны, Морган выступил в благоприятную минуту днем 24 октября 1907 г. и великодушно возвестил о своем намерении «разрядить атмосферу». Весь класс капиталистов, исключая очень немногих магнатов, вопил о денежных ссудах. Ссуды в этот день начали, наконец, предоставлять. «Спаситель страны» требовал за эти ссуды 20% и больше, причем настаивал на внесении в качестве двойного обеспечения облигаций в залог, чем причинял большой ущерб нуждавшимся в деньгах. Ссужаемые им таким образом деньги принадлежали правительству, будучи выжаты из производителей путем налогового обложения.

НИКАКОЙ ПОМОЩИ БЕЗРАБОТНЫМ

А что же делало правительство, предоставлявшее Моргану государственные средства, для миллионов рабочих, которые были ввергнуты в вынужденное безделье и нужду? Около июня 1908 г. в Соединенных Штатах, согласно весьма осторожной оценке, насчитывалось до пяти миллионов безработных рабочих. Отчеты благотворительных организаций всех городов свидетельствовали, что все города переполнены безработными и людьми, не имеющими крова. Повсюду господствовала пужда, и случаи голодной смерти мужчин, женщин и детей были чаще, чем это решались признавать официальные сообщения. По всей стране тюрьмы были переполнены людьми, которые, будучи уволены с предприятий, объявлялись бродягами и приговаривались к тюремному заключению. Многие из бесприютных людей намеренно совершали какие-либо противозаконные действия, чтобы попасть в тюрьму. Там они по крайней мере получали кров и пищу. Многие города составили план осторожно выгнать всех безработных. Повсеместно возросло число преступлений; многие рабочие под влиянием крайней нужды воровали и, конечно, засаживались в тюрьму. Нью-йоркская Социально-Этическая Лига сообщила, что на протяжении шести месяцев количество преступлений возросло на 50 %.

Повсеместно господствовали нужда и голод, а что предпринимали в пользу безработных правительства страны, отдельных штатов и городов? Ничего. Они лишь напали на них и уста-

навливали режим террора, если только безработные осмеливались устраивать уличные собрания, чтобы говорить о праве на труд.

ДАЛЬНЕЙШЕЕ ЗНАКОМСТВО С КАРЬЕРОЙ

Таков краткий очерк действительной истории карьеры великого «спасителя страны». Но это еще не все. Морган, без сомнения, был связан с очень многочисленными другими предприятиями, относительно которых подробности никогда не стали известны. Однако, довольно хорошо известны некоторые факты позднейшего времени. Он и другие американские банкиры были недовольны размещением займа в 27 500 000 долларов через посредство иностранных банкиров и настаивали перед правительством Соединенных Штатов — их правительством, — чтобы им была предоставлена доля в нем. Точно также не очень давно стало известно другое предприятие Моргана. Он «согласился» взять на себя выпуск семипроцентных облигаций города Нью-Йорка на сумму в 30 миллионов, чтобы «спасти кредит Нью-Йорка.» Оплатил он эти облигации наличными деньгами? Нет. Он подписал один чек в 15 миллионов долларов на Первый Национальный Банк в Нью-Йорке и другой чек, тоже на 15 миллионов долларов, на Национальный Сити-Банк в Нью-Йорке. Кому фактически принадлежали деньги, находившиеся в этих банках, на которые были выписаны чеки Моргана? То были деньги, вложенные государственным казначейством. Кроме того, он получил свыше 10 миллионов добавочных облигаций города Нью-Йорка. Героические качества спасителя страны затем были освещены заявлением контролера Метца, согласно которому он, Метц, отправился в Альбани, чтобы побудить Моргана принять Нью-йоркские городские облигации, и должен был позаботиться, чтобы в законодательных учреждениях был проведен особый закон, разрешающий установление более высокого процента на облигации. Другой пример подобного же рода, освещающий методы Моргана или находящихся под его воздействием корпораций, мы дадим в дальнейшем.

Затратив более 22 миллионов долларов (считая до ноября 1909 года), город Нью-Йорк соорудил на Гудсоне от 12 до 22 улицы Малого Запада ряд обширных, оборудованных современным образом, набережных. Эти набережные были названы улучшенными дамбами Чельси. Все расходы были покрыты городом Нью-Йорком, а деньги на это были получены посредством продажи городских заемных обязательств. Они выпускались с уплатой от трех до пяти процентов. Часть этих облигаций подлежала оплате через 30 лет, очень небольшая часть их — через 40 лет, а главная часть всего выпуска погашалась через 50 лет.

Эти набережные были сданы в аренду трем пароходным компаниям, в том числе организованной Морганом Международной Торговой Морской Компании, обществу Линии Кунарда и Генеральной Трансатлантической Компании. Эти компании раздобыли при помощи управления Таммани в 1904 г. арендный договор такого скандального характера, что город должен был получать от них меньше того, что необходимо ему для оплаты хотя бы $\frac{0}{0}\frac{0}{0}$ по облигациям, выпущенным для сооружения набережных. 16 декабря 1903 г. Международная Торговая Морская Компания сделала письменное предложение взять в аренду пять с половиной пристаней за ежегодную плату в 450 тысяч долларов. Еще не был решен вопрос о том, принять ли это арендное предложение, как Таммани снова получило власть в свои руки. И Международная Торговая Морская Компания добилась тогда возвращения ей ее первого предложения, а затем был заключен арендный договор на 30-летний срок, согласно которому три упомянутые компании получали девять пристаней за ежегодную арендную плату в 565 тысяч долларов. Поскольку Международная Торговая Морская Компания одна была первоначально готова уплатить за девять пристаней 3 392 351 доллар за 30 лет, это изменение условий причинило городу убыток почти в 3 000 000 долларов. Общий результат может быть изображен следующим образом:

Сооружения в Чельси обошлись городу в 22 000 000 долларов.

Проценты, которые город должен ежегодно уплачивать, составляют 844 800 долларов.

Стоимость погашения доходит до 220 000 долларов.

Ежегодное снабжение исчисляется в 345 553 доллара.

Таким образом, ежегодный расход достигает в общем 1 410 353 доллара.

Ежегодная арендная плата, уплачиваемая пароходными компаниями за эти пристани, достигает 565 000 долларов.

Следовательно, чистый убыток города достигает 845 353 доллара в год или 2 316 долларов в день.

Таким образом удалось побудить должностных лиц города Нью-Йорка сдать в аренду самые обширные и лучшие пристани Нью-Йорка, если не Соединенных Штатов, за меньшую сумму, чем получал город за гораздо более старые и значительно худшие пристани, так что город Нью-Йорк терял ежегодно свыше 845 000 долларов. И в то время, как Международная Торговая Морская Компания Моргана извлекала из этой сделки выгоды, Морган ежегодно уплачивал 20 000 городскому Сыскному Бюро для расследования и обнаружения мелких краж. Комментарии излишни.

Впрочем, эти операции представляются незначительными, если сравнить их с его деятельностью в самое последнее время.

2 декабря 1909 г. Морган приобрел лично большую часть акций Общества страхования жизни «Эквитэбл», которые Томас Ф. Райян купил в 1905 г. у семейства Гайд. Эта покупка дала Моргану обладание теми акциями, из-за которых четыре года до того велась такая ожесточенная борьба — борьба, которая, как уже рассказано, вызвала в 1905 году крупные разоблачения относительно страховых обществ, возбуждившие всеобщее внимание и возмущение. Благодаря покупке этих акций Морган получил контроль над активами, исчисляемыми в размере 470 000 000 долларов; как передают, он уплатил за акции Райяпа около 2 500 000 долларов. Спустя две недели после этой покупки он приобрел целый ряд телефонных линий, конкурировавших с телефонной компанией Белла, наверное с целью соединить их с сетью Белла.

Следующий шаг Моргана показал, как быстро он увеличивал свое уже без того колоссальное могущество. Путем покупки, образования рингов или установлением общности интересов он приобрел Гарантийную кредитную компанию в Нью-Йорке, предприятие, располагавшее 90 000 000 долларов, Торговую Кредитную Компанию с капиталами до 68 475 000 долларов, Кредитную Компанию Эквитэбл, активы которой доходили до 63 800 000 долларов, Моргоновскую Кредитную Компанию, до того находившуюся в руках Райяна, Кредитную Компанию Пятого Прспекта и другие могущественнейшие банковские учреждения. С той поры власть Моргана простиралась на банковские, страховые, промышленные и транспортные предприятия и компании, и он мог распоряжаться капиталом, оцениваемым по меньшей мере в 22 245 000 000 долларов, судя по фактам, какие были установлены Особой Комиссией Конгресса в 1912 году при обследовании денежных трестов. Когда он завершил образование этого денежного треста, его прозвали «денежным королем», а его колоссальные богатства приводились в качестве примера подавляющей и безжалостной власти одного человека, хотя в сущности этот факт являлся лишь неизбежной дальнейшей ступенью в централизации средств страны и господства над ними. Этот факт мог удивить только тех, кто был слеп к происходившему перед его глазами развитию.

В заключение, чтобы закончить рассказ о карьере Моргана, нам остается лишь рассказать о колоссальной, оцениваемой в громадную сумму от 900 до 2 000 миллионов долларов, экспроприации естественных богатств Аляски и громадных пространств на этой территории, богатых водяной энергией, равно как в различных других Западных Штатах. Эти пространства оцениваются согласно их действительной и потенциальной ценности в сотни миллионов, если не миллиардов долларов. Стремлениям крупных капиталистических групп приобрести обширные участки

земель, изобилующих углем, медью и др. минералами, и также громадными лесами и обильными источниками водной энергии, противился Гиффорд Пиншот, главный лесничий Соединенных Штатов. В результате этого в 1909 и 1910 г.г. возникло столкновение между Пиншотом и министром внутренних дел Баллинггером. Против Баллингера было возбуждено обвинение, что он еще до своего назначения земельным уполномоченным действовал в качестве представителя некоторых заявителей, в особенности Куннингема, которые сумели получить громадные земельные пространства с весьма ценными естественными богатствами. Дошло до расследования дела Конгрессом.

Согласно внушающему доверие показанию, выяснилось, что Дж. П. Морган и К-о в 1906 г. образовал синдикат вместе с Гуттенгеймами и приобрел притязания Куннингема. 18-го февраля 1910 г. в Комиссию, образованную из представителей обеих Палат Конгресса, явились добровольно главный юрист-консульт синдиката Джон Н. Стиль и его директор-распорядитель Стефен Бэрч и сделали вышеприведенное показание, а также отрицали, чтобы синдикат когда-либо получил от правительства денежные средства, земельные отводы или особые привилегии. Показание имело в виду вскрыть невероятные мошенничества, совершенные подставными лицами при получении земель, богатых минералами, строительным лесом и водной энергией, которые оценивались в сотни миллионов или даже миллиардов, и показать этим, что начавшееся еще во время заселения расхищение земель продолжается без всяких перерывов в течение более трех столетий до самого последнего времени.

Морган, начавший свою карьеру во время гражданской войны продажей негодных ружей союзной армии, с успехом шествовал вперед, пока под конец не превратился в финансового колосса и одного из фактических властителей страны. Он жил в великолепном дворце на проспекте Мадисон в Нью-Йорке и выстроил около него великолепную обширную мраморную художественную галерею, полную ценнейших произведений искусства и предназначенную услаждать лишь его собственный взор. Он проявлял большой интерес к литературе и библиотека его весьма обширная. Он властвовал даже над нравственностью других людей, как это показывает приостановка представления оперы «Саломея» в столичной опере, покровителем и директором которой он был. Деньги, величие, всеобщее уважение, власть — все принадлежало ему. А между тем тюрьмы полны мелких воришек.

Глава XIII

СОСТОЯНИЕ ЭЛЬКИНСА

Обладая состоянием, по скромной оценке достигающим 50 000 000 долларов, но несомненно гораздо большим, Стефен Б. Элькинс является одним из значительных архимиллионеров Соединенных Штатов. По сравнению с богатствами таких магнатов, как Вандербильты, Гульды, Морган и Гилль, состояние Элькинса не представляет собою ничего замечательного; его нельзя включить в их особую группу. Но его богатство возвысило его до положения одного из самых могущественных политиков страны; он является одним из самых деятельных, влиятельнейших вождей в Сенате Соединенных Штатов; Штат Западная Виргиния по существу является его владением, не только в политическом, но и в самом широком смысле слова его личной собственностью. Он владеет или распоряжается многими из его гор и угольных копей, а также многими другими источниками естественных богатств этого Штата. Ему принадлежат несколько железнодорожных линий и трамвайных обществ этого Штата. Под его властью находилась также проданная несколько лет тому назад Гульдам за 18 000 000 долларов Западно-Виргинская центральная железная дорога. В этом же Штате ему принадлежат банки и страховые общества, строительные компании, газовые заводы, водопроводы и различные другие имущества. Он обладает крупными рудниками, земельными владениями и иными имуществами на Западе.

ЗАПАДНАЯ ВИРГИНИЯ — ЦАРСТВО ЭЛЬКИНСА

Элькинс является тем богачом, слово которого в Западной Виргинии — закон. Тут не имеет никакого значения, кто преобладает в данный момент в Штате, демократы или республиканцы, господство в Штате представляет собою исключительно семейное дело. Когда Элькинс был республиканским властителем, вождем демократов долгое время был его тесть Генри Дж. Дэвис, относительно которого молва утверждала, что он обладает состоянием по меньшей мере в 30 000 000. Какая политическая партия ни держала бы власть в своих руках, семья эта всегда стояла бы на стороне победителя. Немного лет тому назад, когда «консервативная демократия» победила на национальном демократическом Съезде группы мелкой буржуазии, Дэвис был избран кандидатом ее на должность вице-президента Соединенных Штатов. В Западной Виргинии все еще существуют формы так назы-

ваемого «народного» правительства, но только в интересах осуществления планов и стремлений магнатов вроде Элькинса и Дэвиса, подобно тому как они используются в других Штатах для осуществления планов господствующих там магнатов. Семейство Элькинс-Дэвис отдало законодательным учреждениям приказ избрать Элькинса в Сенат Соединенных Штатов, и достопочтенные законодательные учреждения исполнили этот приказ. Штатные и окружные чиновники, судьи и другие служащие, обязанные этому семейству своими казенными местами, должны им подчиняться. Элькинс в настоящее время является хозяином политической жизни Западной Виргинии. А между тем всего только 20 лет тому назад на него смотрели как на чужака.

Сенатор Элькинс не унаследовал никаких богатств; он в полной мере является сам «кузнецом своего счастья». Каким путем он выковал себе это счастье? Согласно шаблонным, обычно оплаченным, биографиям, он разделил общую участь бедных юношей, которые упорной работой, прилежанием и замечательными способностями сумели добиться больших богатств. Но официальные документы рассказывают совсем другую историю, и если они не объясняют, как Элькинс приобрел свои миллионы, то все же они дают нам достаточно яркие подробности относительно методов, при помощи которых он добрался до первого миллиона.

Элькинса часто обвиняют в том, что во время гражданской войны он, еще молодым человеком, был одним из шайки мародеров; но в официальных документах нельзя найти никаких доказательств в пользу этого обвинения. После гражданской войны он отправился в Новую Мексику. Здесь он изучил испанский язык и сделался членом законодательного учреждения этой территории. Его политические и личные враги обвиняли его в том, что он явился инициатором и руководителем грандиозных земельных спекуляций, обычных в Новой Мексике. Это обвинение было и несправедливо и ложно. Еще задолго до переселения Элькинса на юго-запад, земельные спекуляции были там широко известны; действия его и других лиц после гражданской войны представляли собою лишь продолжение того, что практиковалось за много лет до них.

Долгое время Элькинс был могущественным республиканским политическим деятелем в Новой Мексике. Во время президентства Гранта он был окружным прокурором Соединенных Штатов в этой области. В ту пору в Новой Мексике было еще широко распространено рабство в форме заложничества должников, как это еще и в настоящее время практикуется в Мексике. Рабочие, оказавшиеся должниками у своих работодателей, не могли уже покидать службу у них, пока не выплатят долга. Это

приводило к фактическому рабству рабочих. Согласно законам Соединенных Штатов, правительство уплачивало награду в 25 долларов за каждый донос на лиц, обвинявшихся в нарушении законов Соединенных Штатов о рабстве. Как рассказывают, Элькинс добывал обвинения многих тысяч мексиканских нарушителей этих законов, привлекал их к суду или доводил дело до мировой сделки, и в результате этого получал возможность в каждом таком случае прикармливать вознаграждение в 25 долларов. Благодаря такому образу действий он сделался довольно богатым человеком.

Затем он был избран членом Конгресса от Новой Мексики, и в это время получил в свое распоряжение так называемый земельный отвод Максвелла, по поводу которого велась такая длительная и упорная борьба, и стал добиваться признания его в конгрессе. Протоколы Главного Земельного Бюро от 28 января 1874 г. показывают, что Стефен Элькинс старался о том, чтобы этот мнимый земельный отвод был подвергнут обмеру; как раз в это время он состоял членом Конгресса. Непосредственно после того, как мошенническая покупка не была утверждена в виду неуплаты налогов, Компания Максвелловского участка при железной дороге снова обратилась в 1877 году в Главное Земельное Бюро, чтобы добиться обмера участка и патента на него. На этот раз правительственные чиновники в Вашингтоне не оказали никакого противодействия, и дело прошло чрезвычайно гладко.

Главное Земельное Бюро распорядилось произвести обмер. 15-го августа 1877 года главный землемер Соединенных Штатов в Новой Мексике заключил договор о производстве обмера с Джоном Т. Элькинсом, братом Стефена, и Робертом Т. Мармоном. Поручителями их были Стефен Элькинс и Джемс Л. Джонсон. Эти землемеры доложили, что отведенный участок земли охватывает в общем и целом 1 714 764,94 акра. Согласно их донесению, этот участок включал в себя самую лучшую землю Новой Мексики по реке Рио-Гранде и ее многочисленным притокам, большие и мелкие города и села, горы, изобилующие минералами; он включал длинную цепь Ратонских гор с их богатыми залежами золота, серебра и угля и лесными площадями и простирался далеко в сторону Колорадо, где охватывал крупные земельные участки. Высшее Земельное Бюро выдало 19-го мая 1879 г. патент на все эти 1 714 764,94 акров, на которые было предъявлено требование на основании произведенного обмера.

Между тем отведенный участок земли был заложен синдикату голландских капиталистов за сумму в 700 000 фунтов английской монетой. К своему изумлению, они скоро узнали, что на-

вязали себе па шею запутанное судебное дело. Им было совершенно неизвестно то обстоятельство, что правительство стало оспаривать правильность отвода этого участка.

ПРАВИТЕЛЬСТВО ВОЗБУЖДАЕТ ОБВИНЕНИЕ В МОШЕННИЧЕСТВЕ

Правительство возбудило жалобу в суде, требуя признания отвода участка недействительным. 25-го августа 1882 года оно возбудило дело против Компании Максвелловского участка, Дэннерской и Рио-Грандовской железнодорожной Компании, железнодорожных Компаний Этчисон, Топека и Саптафе и Пуэбло-Альканзасская долина. «Жалоба правительства», — говорится в судебном протоколе, — «возбуждает обвинение в том, что обмер земли, на основании которого был выдан патент, произведен мошенническим и обманным образом и что Компания Максвелловского участка, а также различные лица, которые произвели этот обмер на основании договора с правительством, вступили в стачку для того, чтобы обмануть правительство Соединенных Штатов, включив в обмеренную площадь гораздо большее количество земель, чем это следовало согласно подлинным документам Мексиканской Республики; оно в особенности предъявляет обвинение в том, что в обмеренную площадь включено около 265 000 акров, а именно вся земля, лежащая в округе Лас-Анимас в Штате Колорадо, причем земля эта имеет ценность в 2 000 000 долларов».

Как и следовало ожидать, союзный суд Соединенных Штатов в Колорадо отверг жалобу правительства, ибо было известно, что железнодорожные Компании и группы захватчиков земли являлись хозяевами в этих судах, члены которых нередко бывали их юрисконсультами. Правительство перенесло дело в Высший Суд Соединенных Штатов. При разбирательстве этого дела в Высшем Суде 8-го, 9-го, 10-го и 11-го марта 1887 года правительство утверждало:

1) что земельный отвод, произведенный Республикой Мексики, не мог согласно мексиканским законам превышать в общей сложности 22 кв. лиги, т. е. 97 424,8 акров;

2) что доклад главного землемера Новой Мексики от 15-го сентября 1857 г. предлагал произвести отвод площади не больше, чем в 22 кв. лиги;

3) что акт 21-го июня 1860 г., утверждавший отвод, не мог почитаться новым отводом земли свыше упомянутых 22 кв. лиг;

4) что обмер, согласно которому был выдан патент, и самый патент включают в себя сверх 22 кв. лиг несколько сот тысяч

акров, которые не были включены в утвержденный отвод, а также несколько сот тысяч акров (400 000), которые лежат вне Восточной и северной границ и точно также не были включены в первоначально утвержденный отвод;

5) что патент на добавочные 1 600 000 акров был выдан чиновниками земельного департамента в силу «мошенничества и подлогов, которые были совершены в целях обмана комиссара Главного Земельного Бюро и его агентов главным землемером Спенсером и посланными Соединенными Штатами землемерами Элькинсом и Мармопом в интересах названных выше владельцев».

В своей речи помощник главного прокурора Соединенных Штатов Маури сказал: «... Так как отвод земли первоначально был произведен в Мексике и на основании ее законов и обычаев, то этому суду предстоит решить, может ли быть признан закономерным процесс развития, в силу которого этот, первоначально Мексиканский, отвод в 22 кв. лиги в Бобиен и Миранда возрос и расширился до размеров княжеского владения, какое включено в этот патент». Маури утверждал, что надувательство доказано с несомненностью. Дж. А. Бенкли, специально для этого случая назначенный правительством прокурор, в подробной речи доказывал, что при расширении границ земельного отвода по отношению к правительству были совершены надувательства, а также настаивал на том, что решение министра внутренних дел Кокса в 1869 году было окончательным.

РЕШЕНИЕ ВЫСШЕГО СУДА

Целые горы доказательств того, что были произведены грубейшие надувательства и подлоги, не могли все же убедить Высший Суд Соединенных Штатов. В своем решении от 18-го апреля 1887 года он проводил то мнение, что акт 21-го июня 1860 года представляет собою по существу новый отвод, и утвердил отвод в полном объеме 1 714 764,94 акров, на которые предъявлялась претензия, — решение, принятое всей страной с чрезвычайным удивлением.

Получив в свои руки это решение, владельцы Максвелловского отвода приступили теперь к изгнанию поселенцев. Это вызвало целую бурю. Поселенцы на отведенной земле объединились и избрали своим представителем О. П. Мак-Мена, который должен был представить Конгрессу петицию об отмене решения Высшего Суда. В докладной записке в пользу поселенцев, датированной 9-го мая 1892 г., Мак-Мен обвинял различных высших чиновников Соединенных Штатов, как, например, министра внутренних дел Нобля, земельного комиссара Картера (теперь, в

1909 году, сенатор Соединенных Штатов от Монтаны) и других чиновников, в том, что они отказались открыть доступ к отведенной земле, как к общественной собственности. Как подчеркивала записка, отказ этот представлял собою нарушение специального закона Конгресса от 21 июня 1860 года. Записка продолжала:

«Автор записки доказывает далее под присягой и утверждает, что О. Б. Элькинс был последним президентом Компании Макссуэлловского участка и железной дороги, которая к моменту сложения им своих полномочий в 1875 году обанкротилась; что после 1875 г. названный Элькинс не находился в связи с этой Компанией ни в качестве ее служащего, ни в качестве ее юрисконсульта, и не принимал никакого участия в делах общества; что несмотря на это, он в качестве постороннего лица и спекулянта был заинтересован, чтобы земля, которая согласно закону должна была признаваться общественной землей, снова была признана концессией Беобин и Миранда или Макссуэлловской и чтобы она подлежала обмеру; наконец, что он в конце 1875 — 1876 г. совершил поездку в Европу с намерением произвести реорганизацию Компании Макссуэлловского участка».

«Что Т. Б. Каррон из Новой Мексики, который подобно Элькинсу был заинтересован, чтобы земля, которая согласно закону должна была бы почитаться общественной землей, была снова признана Макссуэлловской концессией и была обмерена, благодаря предъявлению 19-го июля 1877 г. незаконного и мошеннического налогового документа, сделался номинальным владельцем почти двух миллионов акров общественной земли, так называемого отвода Беобин и Миранда или Макссуэлловского участка; что для извлечения выгоды из незаконно полученного налогового документа на общественную землю, мнимый Макссуэлловский участок, было необходимо помянуть проведение в жизнь окончательного и имеющего законную силу распоряжения министерства внутренних дел от 28-го января 1874 года, требовавшего, чтобы земли, на которые предъявляли притязания лица, объявлявшие себя собственниками Макссуэлловского участка, признавались общественным достоянием,—помешать этому тем, чтобы снова было возбуждено дело об обмере и выдаче патента на указанный участок».

«Что лицами, которые согласились между собою возбудить указанный выше иск против Соединенных Штатов с нарушением пункта 5498 пересмотренного закона, явились достопочтенный С. Б. Элькинс, в то время член Конгресса от Новой Мексики, достопочтенный Т. Б. Катрон, в то время прокурор Соединенных Штатов в Мексике, и достопочтенный Дж. А. Вильямсон, бывший в то время комиссаром Главного Земельного Бюро, что

цель указанного соглашения была достигнута, что они помешали проведению в жизнь закономерного распоряжения от 28 января 1874 г. и закона Конгресса от 21 июня 1860 г.; что поселенцы, занявшие эти земли или имевшие преимущественное право покупки, были лишены своих личных и приобретенных прав, а Соединенные Штаты своих обмеренных общественных земель».

Докладная записка говорила дальше, что «отказ чиновников проводить в жизнь закон, изданный Конгрессом, был обусловлен интересами указанного выше заговора; что благодаря такому незаконному отказу названный министр и комиссар обманым образом и коварно содействовали и помогали указанному заговору».

Комиссия Палаты для разбора частных земельных претензий, в которую была передана петиция переселенцев, нашла, что содержащиеся в ней данные относительно расположенной в Новой Мексике части земельной концессии правильны. Относительно четырехсот тысяч акров в Колорадо Комиссия докладывала:

«К Комиссару Главного Земельного Бюро в 1877 году по поводу обмера общественной земли в Колорадо, как части так называемой Максвелловской концессии, обратилась не Компания Максвелловского участка и железной дороги, а лицо, которое не находилось ни в какой связи с этим обществом и ни в какой мере не выступало от его имени, — обратился к нему почтенный С. Б. Элькинс, который действительно потребовал, чтобы был утвержден обмер», который включал общественную землю в Колорадо в состав Максвелловской концессии. После этого обмера все пространство в 1 714 764,94 акра было заложено голландским капиталистом за 700 000 фунтов стерлингов. Эта земля в Колорадо, как установила Комиссия, была захвачена незаконно. Комиссия приходила к выводу: «по мнению нашей Комиссии, согласно закону 21 июня 1860 года, земли, расположенные в той части, так называемой, Максвелловской концессии, которая находится в Колорадо, должны быть признаны общественной землей... и не должны входить в состав первоначального земельного отвода Беобин и Миранда».

ГЛАВНЫЙ ЗЕМЛЕМЕР ДЖУЛИАН ИЗЛАГАЕТ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА ДЕЛА

По докладу Комиссии по частным земельным претензиям Конгресс не принял никакого решения, и такая полная бездельность вместе с решением Высшего Суда Соединенных Штатов повела к тому, что лица, присвоившие себе 1 714 764,94 акра, или их уполномоченные смогли удержать в своих руках владение этой землей, которое затем оставалось беспорным. Джордж

В. Джулиан, бывший во время первого президентства Кливленда главным землемером Соединенных Штатов в Новой Мексике, обнаружил в этой местности порядки, о которых он рассказал 14 сентября 1892 года в своей речи в клубе Гендрикса в Индианополисе, говоря о карьере Элькинса. Рассказав о некоторых прежних предприятиях Элькинса в Новой Мексике, Джулиан продолжал:

«Этот опыт отлично подготовил его до блестящих земельных спекуляций, обогативших его. Он имел дело преимущественно с испанскими земельными концессиями, которые он скупал по ничтожной цене у мексиканских претендентов или у тех лиц, которым они уступили свои претензии. Границы этих концессий были неопределенны и точное их установление зависело от главного землемера территории, которое затем должно было окончательно утвердиться Конгрессом. Элькинс стал членом Земельного синдиката этой территории, и главным образом благодаря его влиянию обмер этих земельных концессий привел к включению в них сотен и тысяч лишних акров земли. Таким путем он сделался крупным землевладельцем, и благодаря воздействию на Комиссии Конгресса ему удавалось добиваться утверждения столь неправильно производившихся обмеров этих земельных отводов.

«Особенное внимание он обратил на себя, как герой знаменитой Максвелловской Концессии, которая согласно постановлению министра Кокса в 1869 году включала только около 96 000 акров, а благодаря махинациям Элькинса выросла после обмера до 1 714 764,94 акров, на каковую площадь был выдан патент. Конгресс был введен в заблуждение работой своих Комиссий и утвердил эту концессию, границы которой были весьма неопределенно указаны, так что включали всю эту громадную площадь; утверждение Конгресса заставило Высший Суд признать законным это изумительное хищение. Таким путем более десяти миллионов акров общественной земли в Новой Мексике сделались добычей земельных грабителей, и главным деятелем этого грабежа был Стефен Б. Элькинс, союзник Стефена В. Дорсея и руководитель всех этих операций.

«Он был вполне подготовлен для такого дела. Он не давал себя ничем подавить и обладал многообразными способностями. Он отличался купеческим гением и в преследовании своих целей весьма мало стеснялся вопросами совести. Он пользовался, как своим орудием, главным землемером территории, Земельным департаментом в Вашингтоне и Комиссиями Конгресса, чтобы ограбить бедных поселенцев и похитить у правительства его земли. Лишить человека домашнего очага справедливо признается преступлением, уступающим лишь убийству, а кража у народа

его общественной земли и лишение неимущих людей возможности создать себе очаг, представляет собою не только преступление против общества, но и жестокость по отношению к бедным. Но если какие-либо соображения подобного рода когда-либо нарушали спокойный сон господина Элькинса, то его стремления в области «практической политики» должны были быстро подавлять их. По мнению Дорсея, Элькинс больше, чем кто-либо другой, был осведомлен в инциденте «звездных трактов», с десяток лет тому назад так прошумевшем, а также можно вспомнить, что он участвовал в предъявлении иска к Бразилии в размере 50 000 000 долларов, когда Блэн был при Гарфильде министром, претензии, с возмущением отвергнутой потом министром Байардом...

«Упоминая обо всем этом, я говорю не наобум, а следуя официальным документам и точно установленным фактам, с которыми ознакомился за время своей четырехлетней общественной службы в этой территории».

Надувательства «звездных трактов», на которые указал Джулиан, вызвали 30 лет тому назад крупный общественный скандал. Они причинили казначейству Соединенных Штатов громадный денежный ущерб. Выражение «звездный тракт» применялось по отношению к внутренним почтовым путям, по которым почта пересылалась не по железным дорогам и не пароходами, а иным способом. Эти тракты отмечались в книгах почтового управления звездочкой, чем и объясняется это название. Произведенное почтовым управлением и Комиссиями Конгресса расследование не могло установить доказательств того, что Элькинс являлся в данном случае предпринимателем. Однако, его подпись имела на долговых обязательствах ряда крупных предпринимателей, перевозивших почту по этим «звездным трактам» на юго-западе, и он весьма энергично добивался установления таких трактов в Новой Мексике и других местностях. В конце концов было установлено, что он принимал участие в так называемом «соглашении Керенса», во главе которого стоял влиятельный республиканский деятель Сент-Луис Ч. Керенс. Но Элькинс действовал так ловко и осторожно, что оказался совершенно в тени в крупных предприятиях «звездных трактов» в 1882 и 1883 годах ¹.

¹ Долгое время Элькинса открыто обвиняли в том, что он потому не был предан суду, что втайне сделался свидетелем обвинения и представил главному директору почт много ценных данных о своих прежних соучастниках. Поскольку речь идет о судебных протоколах, в них нельзя найти документальных доказательств в пользу этого обвинения. Стоит указать, что Керенс продолжал свою карьеру видного республиканского политика и в 1909 г. был назначен президентом Тафтом посланником в Австрии.

ЭЛЬКИНС ОФИЦИАЛЬНО ПРИЗНАЕТСЯ ЧЕСТНЫМ ЧЕЛОВЕКОМ

К этому времени Элькинс становится известным республиканским политическим деятелем национального значения. В 1884 году он был председателем республиканского национального комитета, а в декабре 1891 г. президент Гаррисон назначил его военным министром. Подробности о карьере Элькинса в Новой Мексике не оставались неизвестными Гаррисону, так как, в качестве сенатора Соединенных Штатов, Гаррисон был членом Комиссии по делам территорий и уделял особое внимание повомексиканским делам.

Гаррисону были также известны факты относительно Бразильской претензии, основанной на предоставленной Бразильским правительством некоему Д. Джьюэту концессии и требовавшей включения в нее залежей селитры на одном из островов по Бразильскому берегу. Джьюэт утверждал, что снарядил судно и затратил 27 000 долларов, когда Бразильское правительство вдруг отменило концессию. Элькинс выступил в качестве адвоката Джьюэта и представил министерству тщательно составленную записку в обоснование претензии, причем требовал в виде возмещения за убытки колоссальную сумму в 50 000 000 долларов. Элькинс пытался убедить одного министра Соединенных Штатов за другим взяться за отстаивание этого требования, но министр Байрд в 1886 году расследовал его, и президент Кливленд направил всю корреспонденцию в Сенат, сопроводив ее особым посланием, которое заканчивалось следующими словами: «Столь неслыханное требование представляет собою позор в сношениях с любой нацией, с которою Соединенные Штаты находятся или желают находиться в дружественных отношениях. Я отказался принять эти документы или послать нашему посланнику Джарвису какие-либо сообщения в связи с данным случаем».

Максуэлловская концессия и дело «звездных трактов» представляли собою лишь два предприятия из многих начинаний Элькинса в Новой Мексике. За это время он женился на дочери Генри Дж. Дэвиса, сенатора Соединенных Штатов и миллионера из Западной Виргинии, владевшего железными дорогами и рудниками. Элькинс переселился в этот штат. Благодаря миллионерам, которые он нашёл на юго-западе, и с помощью многих миллионов своего тестя, он стал там крупным магнатом, который приобретал господство над все новыми и новыми имуществами. Он в компании с Керенсом и Дэвисом построил в Западной Виргинии много железных дорог и завладели залежами угля, кокса, нефти и лесами. Они также финансировали постройку железных дорог в Калифорнии, Неваде и Ута. Элькинс выстроил в городе великолепный дворец, по внешности настоящий замок,

названный его именем; расположенный на склоне горы, он господствует над горными вершинами и долинами на пространстве 35 миль. В 1895 году он был избран законодательными учреждениями Западной Виргинии в Сенат Соединенных Штатов в результате избирательной компании, во время которой, как открыто утверждали, по всему Штату производились подкупы в форме внесения денег в избирательные фонды, чтобы обеспечить избрание членов, настроенных благоприятно его планам. В Сенате Соединенных Штатов Элькинс явился одним из самых искусных и ловких защитников законов в пользу плутократии. Одним из замечательных законов, внесенных им, явилось дополнение к закону о междупштатной торговле, отменявшее тюремное заключение за нарушение закона против скидок и обеспечивавшее полную безнаказанность капиталистам, выступавшим в качестве свидетелей по делам, возбужденным против них за такое нарушение.

В качестве денежного владыки и творца законов в Соединенных Штатах, Элькинс, повидимому, является могущественнейшим и выдающимся магнатом. Моралисты могут размышлять о его карьере и изумляться достигнутым им вершинам. Если в виде шутки предложить, чтобы наши законодатели избирались лишь из среды постоянных обитателей тюрем, то такое предложение, смотря по темпераменту, было бы встречено с возмущением или как выпад, на который не следует обращать серьезное внимание. А между тем оно имело бы основание, ибо разве мы не усмотрели из обильных фактов, приводимых в этой книге, что деловой мир в конце концов состоит в большей своей части из таких людей, которые не были разоблачены и осуждены, а также из осужденных? Такое заключение, как мы видим, отнюдь не является преувеличением. И разве мы не убедились из фактов, что крупные грабители становятся диктаторами того общества, которое они обкрадывают? Что было бы, еслибы стали делать противное и начинали бы выбирать в качестве властителей мелких ворышек, хотя бы они были осуждены? Вряд ли стало бы хуже, а может быть было бы и лучше. Но не приходится осуждать ни крупных, ни мелких грабителей за их страсти и преступления, какие порождает и к каким часто вынуждает существующая система и власть этой системы; пуждается в изменении вся система, а не отдельные люди. В свете этих фактов и только их одних следует рассматривать карьеру Элькинса и тех больших и малых, которые подобны ему.

Глава XIV

СОСТОЯНИЕ ГИЛЛА

Джемс Дж. Гилл, который в начале своей карьеры подвергался резким порицаниям и всяческим нападкам, в последующие годы явился объектом чрезмерных похвал, каких не знало большинство магнатов. Обычный переворот произошел, когда быстро стали возрастать его богатства и могущество, и он сделался архимиллионером и руководителем политических и промышленных дел в обширных районах Соединенных Штатов и Канады. Он сразу перестал быть «Джимом» Гиллом, о котором до сих пор пренебрежительно говорили как о «Джеме Гульде северо-запада» и превратился в великого мистера Гилла, внушающего уважение гения. На сцену выступила толпа писателей, прошедших хорошую школу самой низменной лести, и возвестили о его героическом участии в качестве руководящего таланта в созидательном развитии производительных сил страны.

В течение целых 30 лет непрерывно печатались эти восхваления, так подозрительно подобные одни другим, как будто они были внушены одним центром. Все они отличались особым хвалебным тоном. В бесконечных риторических вариантах по отношению к Гиллу применялись выражения «гений путей сообщения» и «великана ума». Но каковы бы ни были употреблявшиеся выражения и стилистические ухищрения, припев всех этих хвалебных песен сводился неизменно к тому же самому, что мы слышали уже в применении к Асторам, Вандербильтам, Дж. Пирпонту Моргану, Блэру, Сэджу и почти всем другим магнатам. Постоянное ударение делается на необычайных способностях Гилла и на его честности, постоянно подчеркивается, что он честно приобрел каждый доллар своего большого состояния и что в его манере накапливать состояние замечательным образом отсутствуют подкуп и хищения.

ГРОМАДНОЕ СОСТОЯНИЕ ГИЛЛА

Размеры состояния Гилла колоссальны, по к моменту составления этой книги невозможно привести сколько-нибудь точные или даже только приблизительные цифры относительно многих сотен принадлежащих ему миллионов долларов. В одном существенном пункте люди, превозносящие до небес Гилла, говорят несомненную правду: он начал без копейки денег. И так как теперь он обладает колоссальным состоянием, то одного этого факта достаточно, чтобы заняться тщательным исследованием;

ведь деньги не падают с неба как дождь, каким-то образом их приходится добывать; и в то время как миллионам тяжело работающих людей оказывается достаточно трудным добыть самое необходимое для удовлетворения своих скромнейших потребностей, легкость, с какою один человек сумел оказаться обладателем громадных богатств, представляет собою серьезный и печальный факт, с самого начала вызывающий сомнение в истинности возвышенных утверждений хвалителей Гилла. Но именно тот факт, который сам по себе возбуждает ряд вопросов и должен был бы повести к тщательному расследованию, превращается его панегиристами в убедительное доказательство его особенных способностей. Мы великолепно знаем, что означает это любимое выражение наших дней — «Self made-man» — «сам своего счастья кузнец»; оно означает не человека, имеющего идеалы, интеллигентного или образованного, а только богатого человека; обычный буржуазный ум, вообще говоря, не может составить себе другое представление об удачнике. Да, Гилл действительно является великим пабобом. Он обладает обширными железнодорожными сетями на северо-западе и западе; ему принадлежат громадные земельные пространства и рудники, баснословная ценность которых не поддается никакому исчислению. Он является владельцем многих пароходных линий и всякого рода иной собственности; живет он в настоящем дворце, и политики, издатели, духовенство и судьи являются куклами в его руках. И так как, как выражаются его хвалители, он «начал без денег», то спрашивается, как же удалось ему заполучить все эти богатства? Те, кто поет ему хвалу, на этот важный вопрос не дают никакого объяснения, сладеньким топом рассказывают они, когда он приобрел то или другое владение, громоздят даты и цифры, но как он поступал при этом, об этом не рассказывают.

КАК ЗАСЕЛЯЛСЯ СЕВЕРО-ЗАПАД

Гилл родился в 1838 году в Гвельфе в Канаде и в 1856 г. переселился в Ст.-Поль (Миннесота). Легко себе представить среду и обстановку, в которую он попал 18-тилетним юношей, если вспомнить содержание предыдущих глав. Северо-запад переживал тогда свой первый период действительного заселения; а это заселение производилось не одними только «надежными пионерами», как рассказывают это обычные истории, но также похитителями земель, ворами леса, игроками, торговцами — спекулянтами, головорезами и вообще всякими негодьями. Своего наивысшего развития достигла тогда спекуляция и натиск для того, чтобы раздобыть земельные отводы, залежи мипералов,

железнодорожные привилегии и всякого рода иные ценности. Затеивались всякого рода спекулянты. Местность кишела толпами продажных личностей, стремившихся приобрести возможно больше преимущественных прав и ограбить всех, кого только могли.

Конечно, появился и поток хлебопашцев, которые хотели лишь приобрести дешевую землю и честно обрабатывать ее. Но не этот элемент наложил свой отпечаток на общее настроение. Атмосферу создавали авантюристы и капиталисты. Все эти капиталисты прибывали из восточных штатов, а многие из них, как свидетельствуют документы, участвовали в спекуляциях и мошенничествах на востоке. Различные их группы усердно подкупали Конгресс, правительственных чиновников и законодательные учреждения, чтобы заполучить земельные отводы, железнодорожные патенты, привилегии, рудоносные земли и добиться издания нужных им законов. Ловкие купцы, земельные спекулянты и перекупщики заполнили вновь основанные большие и маленькие города. Все мысли и все проекты были окрашены одной лишь мыслью — мыслью о деньгах; везде господствовал один только идеал — богатство, безразлично, каким путем приобретенное; все классы стремились к нему. Весь воздух был насыщен алчностью, и если считать многочисленные судебные протоколы судов штата Миннесоты показателями общего настроения, то придется признать, что спекуляция, падувательства и подлоги являлись неотъемлемой характерной чертой любого делового предприятия.

И вот Гилл появился в этой атмосфере общей продажности и алчности, попал в общественную обстановку, где о каждом судили в зависимости от ответа на многозначительный вопрос: «сколько он стоит»? Еще задолго до его появления эта спекулятивная горячка была в полном разгаре. Повсюду, по всему западу с северо-запада и юго-запада давно уже были известны мошеннические захваты пахотных земель, лесов и рудников, подкуп Конгресса и законодательных учреждений в целях безвозмездного получения общественных денег (как это мы неоднократно видели в предыдущих главах). Общинные советы городов и общественные должности всякого рода находились обыкновенно в руках людей, которые пользовались своим положением для того, чтобы незаконными путями обеспечивать себе доходы. Подкупаемые или иным образом склоняемые к тому, чтобы выдавать особые привилегии и преимущества или же закрывать глаза на совершаемые мошенничества, многие из этих людей покидали свои посты, вознаграждаемые скромным жалованьем, обладателями крупных состояний.

КОЛОССАЛЬНЫЕ ХИЩЕНИЯ ЛЕСОВ

Громадные захваты лесов в Миннесоте и других штатах и территориях, а также подкуп должностных лиц для того, чтобы они закрывали глаза на эти хищения, явились примером широко распространившихся мошенничеств и подлогов.

Конгресс издал специальный закон, воспрепятствовавший опустошения государственных лесов и устанавливавший за каждое нарушение этого закона денежный штраф в сумме, не меньшей троекратной ценности вырубленного, уничтоженного или увезенного леса, и тюремное заключение сроком до 12 месяцев. Отдельные капиталисты или компании, занимавшиеся торговлей лесом, не обращали внимания на этот закон или обходили его. В подробном официальном докладе министру внутренних дел Соединенных Штатов Роберту Мак Клеланду, посланном 12 февраля 1854 года, лесной контролер Соединенных Штатов для Иовы, Миннесоты и западного округа Висконсина, Джеймс Б. Эстес сообщает, что лишь в одной только части Миннесоты, а именно в округе Черной реки, вырублено и вывезено больше 200 миллионов футов хвойного леса. «По Черной реке», пишет Эстес, «16 лесопилок снабжались до нынешнего года лесом, вывезенным с казенных земель».

«По рекам Чиппева, Ред Седар или Меномини происходит такое же опустошение, которое продолжается уже в течение ряда лет. По этим рекам и их притокам тоже расположено 8 лесопилок, которые, без сомнения, распиливают ежегодно в среднем более 2 миллионов футов. Количество распиливаемого на всех этих лесопилках леса не велико, если сравнить его с фактическим опустошением государственных лесов, так как в настоящее время, как уже в течение многих лет, производится значительная рубка леса и сплав его к лежащим по нижнему течению Миссисипи торговым пунктам».

«На нескольких реках, кроме уже названных, расположено 19 лесопильных заводов, оборудованных паровой и водяной энергией, разделяющих ежегодно несомненно 40 или 50 миллионов футов строительного леса. К этому следует прибавить, что по Миссисипи вплоть до Сент-Луи и других ниже лежащих торговых пунктов ведется обширная торговля сплавным лесом».

ПОДКУП ЧИНОВНИКОВ

Эти громадные количества леса почти сплошь ворвались. Обычно подкупались лесные контролеры правительства для того, чтобы они закрывали глаза на эти колоссальные хищения, кроме того, они подкупались, чтобы за незначительные суммы поку-

пать у правительства разрешения (по закону они не имели на это права) на вырубку деревьев в государственных лесах. Эстес докладывал, что возбудил 21 судебное дело против воров леса и что в числе этих лиц находился также Стантон, бывший лесной контролер Соединенных Штатов, «так как он явился соучастником этих преступников, поскольку продавал отдельным лицам разрешительные свидетельства на вырубку и опустошение лесов».

Система этих хищений укоренилась так глубоко, что, когда какой-нибудь честный чиновник пытался проводить закон в жизнь, все лесопромышленники всеми силами стремились дискредитировать его и добиться его увольнения.

ИСТОРИЯ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ПРИОБРЕТЕННОЙ ГИЛЛОМ

Противозаконное присвоение общественных земель в Миннесоте началось в 1854 г., когда закулисными деятелями Конгресса был проведен с помощью подкупов закон, обходным путем предоставлявший 900 000 акров общественной земли железнодорожной компании Миннесота — Северо-западной. Вызванный этим общественный скандал привел к отмене этого закона. Но в 1857 г., опять при помощи подкупов, в Конгрессе были проведены новые законы, которые хотя и косвенно, но фактически преподнесли различным железнодорожным компаниям подарок в 6 миллионов акров государственной земли в Миннесоте.

Одно из этих мероприятий Конгресса, утвержденных 3 марта 1857 г., предоставило территории Миннесота для Миннесота — Тихоокеанской железнодорожной компании значительный земельный отвод. Дальнейшая история этой железной дороги уже выше подробно описана.

ГИЛЛ НАЧИНАЕТ ТАМ, ГДЕ КОНЧАЕТ СЭДЖ

Гилл и его компаньоны начали там, где кончил Сэдж.

Гилл видел, что имеется налицо возможность получить почти даром железную дорогу протяжением в 500 миль и земельный отвод размерами более двух с половиной миллионов акров. Как это он устроил? Согласно неоднократному рассказу Фарлея в дальнейших судебных разбирательствах, Гилл и Норман В. Киттсон заключили с ним, Фарлеем, незаконное соглашение в целях обмана судебных учреждений Соединенных Штатов и одновременно с этим Кеннеди договорился с ним об обмане голландских акционеров. Гилл оспаривал эти показания, но Фарлей во время многих судебных разбирательств повторял все те же утверждения.

КАКИМ ПУТЕМ УДАЛСЯ ЗАХВАТ

Фарлей был невежественный человек, с трудом умеющий читать и писать, он несколько ознакомился в Йове с железнодорожным делом; его алчность была широко известна. В судебных протоколах определенно устанавливается, что он был избран Кеннеди или, вернее, рекомендован им суду в качестве правительственного управителя. Не подлежит сомнению, что он был рекомендован Кеннеди в результате тайного соглашения, так как было известно, что он будет послушным орудием в его руках. Если верить собственным показаниям Фарлея, данным им под присягой, то он должен был сознательно плохо вести дела железной дороги для того, чтобы понизилась цена облигаций; точно также он должен был осведомлять Гилла и Киттсона о всяком предпринимаемом шаге. В подходящий момент на сцену должны были выступить Гилл и Киттсон и завладеть железной дорогой. Ни Гилл, ни Киттсон не обладали нужными для этого деньгами, но, по словам Фарлея, они должны были выдать $\frac{2}{3}$ или уплатить 40% тому лицу, которое должно было снабдить их капиталом. Фарлей утверждал, что $\frac{3}{5}$ или 60% должны были быть сохранены для него самого и для Гилла и Киттсона по $\frac{1}{5}$ для каждого из них.

В виду постановления законодательных учреждений Миннезоты, которое грозило отменой привилегий и отобранием земельного отвода, делом первостепенной важности было немедленно приступить к продолжению линии. Но кто должен был доставить капитал для этой постройки? Киттсон привлек к делу двух близких ему земляков из Канады — Джорджа Стефена, директора Монреальского Банка, и Александра Дональда Смита, который долгое время состоял найщиком торговой компании Гудзонова залива. Откуда Стефен и Смит добыли те миллионы долларов, которые они теперь авансировали, так и не удалось выяснить. Продолжительное время упорно выдвигалось обвинение, между прочим и одним ответственным членом Канадского парламента, что Стефен Смит и пекый Ангус взяли без ведома своих содиректоров из кассы Монреальского Банка 6 миллионов долларов, чтобы финансировать это предприятие. Документально это утверждение не удалось подкрепить; возможно, что такие доказательства существуют, но мы не были в состоянии обнаружить их.

ГИЛЛ И ЕГО КЛИКА ЗАХВАТЫВАЮТ ДОРОГУ

Поход для захвата железной дороги приходил теперь к концу. Владения, принадлежавшие железнодорожной компании, были теперь заложены под различные закладные, которые в общей

сложности доходили в облигациях до 28 миллионов долларов. Гилл и его партнеры скупили эти облигации по 28 миллионов долларов по смехотворно низким ценам, — в отдельных случаях за крупные партии этих облигаций они платили лишь 3% их ценности. Вообще же цена колебалась между 13¹/₄—75% их номинальной стоимости. Но Гиллу и его партнерам не было необходимости сразу оплачивать их наличными деньгами. Облигации приобретались преимущественно с условием, что они будут оплачены только после реорганизации железной дороги.

Фактические затраты денег производились только на сооружение дополнительных участков линии, чтобы выполнить требования закона. «При таких условиях, — указывал судебный протокол, — правительственный управитель явился в суд, побуждаемый к тому г. Джорджем Стефеном и другими крупными владельцами облигаций (Джеме Гилл, А. Дональд Смитт и Норман В. Киттсон) и потребовал 18 апреля 1878 года предоставления ему полномочий выпускать долговые обязательства для окончания работ по сооружению дополнительных участков».

Получив от суда соответствующие полномочия, Фарлей выстроил на капиталы, предоставленные Гиллом и Стефеном, железнодорожный участок в 125 миль стоимостью в 1 716 300 долларов. Этот участок явился соединительным звеном между Ст.-Подем и Канадской железнодорожной сетью в Манитобе.

Теперь оставалось лишь одно, чтобы перевести всю железнодорожную линию из ведения суда в неограниченную частную собственность. Для этого пужно было распоряжение, объявляющее закладные просроченными. И 11 апреля 1879 г. было издано окончательное постановление, объявляющее об этой просрочке, а 14 июня того же 1879 г. дорога была продана железнодорожной компании С.-Поль, Миннеаполис и Манитоба. Эту компанию Гилл и его союзники за месяц до того основали с специальной целью приобрести попавшую в конкуре линию. Общие расходы по сооружению главных линий и дополнительных участков жел. дорог Ст.-Подем и Тихоокеанской достигали 6 780 000 долларов. Но клике Гилла не было надобности уплатить всю эту сумму наличными деньгами. Им было дозволено представить в уплату долговые обязательства правительственного управителя и облигации.

ВЫГОДНАЯ ПОКУПКА

Фарлей впоследствии говорил, что приобретенная таким образом за 6 780 000 долларов железная дорога стоила по меньшей мере 15 миллионов долларов, и таким образом признавался в своем преступном соучастии в этой тайной сделке (что он

подтвердил под присягой), благодаря которой была подготовлена мошенническим образом эта покупка. В процессе Уэтмора против железнодорожной компании Ст.-Полам и Тихоокеанской о признании этой продажи недействительной, происходившем в 1880 году, судья Миллер определял стоимость 565 миль железной дороги и 2 586 606 акров земли в 20 миллионов долларов или даже больше. Действительно, только одна часть отведенной земли, не говоря уже о владении самой железной дорогой, принесла Гиллу и К^о больше чем двойную сумму сравнительно с тем, что они уплатили за все это имущество. Сейчас же вслед за принудительной продажей дороги они продали большую часть предоставленной им земли за 13 068 887 долларов.

Еще несколько лет до того Гилл был бедняком, может быть, он имел каких-нибудь несколько тысяч долларов. Описанная нами спекуляция сделала его сразу миллионером. Он и его компаньоны не только не обладали теперь железнодорожными облигациями, они также поделили между собою акционерный капитал. Гилл и Киттсон получили каждый по 57 646 основных акций, а остальные члены сообщества свою долю. Кроме того, они заработали много другим путем. Лишь только железная дорога прочно перешла в их руки, они приступили к обычному маневру — к обильным выпускам новых акций.

ПРАВИТЕЛЬСТВЕННЫЙ УПРАВЛЯЮЩИЙ ПОКАЗЫВАЕТ ПОД ПРИСЯГОЙ, ЧТО УЧАСТВОВАЛ В ТАЙНОМ СОГЛАШЕНИИ

Фарлей был горько разочарован, ибо ничего не получил из добычи. Он так твердо решился получить следуемое, согласно его утверждению, часть, что не постеснялся публично разгласить о нарушении им своих обязанностей правительственного управляющего. Он затеял процесс в Высшем суде Миппезоты против Киттсона, Гилла и др. и утверждал, что в силу соглашения он должен был получить пятую часть акционерного капитала жел. дороги и пятую часть всего того, что получают еще Киттсон, Гилл и др. участники соглашения в результате тайной сделки в виде ценных бумаг и др. имуществ. То было очень смелое обоснование для жалоб. Фарлей не мог представить никаких письменных договоров, и судья Джилфилла в октябре 1880 г. вынес решение, что он не доказал своих претензий.

Одновременно с этим Фарлей возбудил дело против железнодорожной компании Ст.-Полам, Минеаполис и Манитоба в Союзном суде Соединенных Штатов. Адвокаты ответчиков — что интересно отметить — в качестве главного довода для отклонения жалобы приводили то соображение, что судебное должностное лицо, нарушившее свой долг, не имеет права обращаться с жало-

бой в суд. Судьи Трит и Нельсон согласились с этим оригинальным доводом. Их решение, состоявшееся в 1882 г., гласило между прочим:

«Суды не могут и не должны служить средством для признания или поддержки каким бы то ни было образом производимых мошенничеств. Они не могут распутывать сложную паутину обманов в пользу каких бы то ни было лиц, запутавшихся в ней, поскольку эта паутина была соткана при их собственном содействии. Это в особенности должно быть правилом в тех случаях, если какое либо должностное лицо судебного ведомства, занимающее положение советника и доверенного лица, обращается за содействием к суду для того, чтобы вынудить своих соучастников поделить с ним добычу, какую они получили благодаря его подмогам, а следовательно нарушению им своего долга».

СУД ПОДТВЕРЖДАЕТ ПО СУЩЕСТВУ ОБВИНЕНИЯ

В дальнейшей части судебного решения фактически подтверждается заявление Фарлея, что он вступил в злонамеренное тайное соглашение с Гиллом, Китсопом, Стефеном, Смитом и другими, с одной стороны, и с Кеннеди — с другой. «Истец, — продолжает протокол, — придумал план, как привести к краху крупное железнодорожное дело, охрана которого являлась его обязанностью. Благодаря тому, что он при таких условиях нарушил свой долг, это чрезвычайно крупное железнодорожное владение было, по его мнению, приобретено и при этом была получена прибыль в 15 миллионов долларов или больше».

Суд далее заявлял, что Фарлей за это нарушение своего долга должен был получить часть добычи и что поводом к его жалобе послужило то обстоятельство, что его союзники отказались от выполнения мошеннического договора. В виду того, что они отказались поделить с ним добычу, он обратился за помощью в суд, чтобы припудить их к этому, — весьма страшное требование, как говорит протокол, какое вряд ли когда-либо приходилось обсуждать суду. Что касается роли в этой сделке Кеннеди, то протокол устанавливает: «было также возбуждено обвинение — и оно может быть признано правильным, — что г. Кеннеди, агент Амстердамского Комитета, был осведомлен истцом (Фарлеем) во время проведения плана о том, что он, истец, тайно нарушает свой долг». Протокол заканчивался словами, что Фарлей толкнула на возбуждение дела его «прирожденная испорченность» и что суды не могут признать правомерным подобного рода иск,

ФАРЛЕЙ НАСТАИВАЕТ НА ВЫПЛАТЕ ЕМУ ЕГО ДОЛИ ДОБЫЧИ

Фарлей довел свое дело до Высшего суда Соединенных Штатов. Этот суд постановил в октябре 1886 г., что приведенные в низшей инстанции соображения недостаточны, поскольку она не расследовала фактических обстоятельств дела. Дело было с этим указанием возвращено на повое рассмотрение низшей инстанции.

Процесс поэтому снова разбирался в Союзном суде Соединенных Штатов в Ст.-Поле, па этот раз в сентябре 1889 г. Суд этот так излагает дело:

«В 1876 году истец, Фарлей, был назначен настоящим судом в качестве правительственного управителя собственности, принадлежащей жел. дороге Ст.-Поль и Тихоокеанской, а также главным управителем линий первого участка железнодорожной компании Ст.-Поль и Тихоокеанской... В обращении находилось несколько серий ипотечных свидетельств, находившихся большей частью в голландских руках. Истец утверждает, что он и ответчик Киттсон и Гилл заключили соглашение о приобретении этих облигаций или большей части их и об использовании их при объявлении истечения срока ипотек для приобретения железной дороги. Ответчики должны были доставить необходимый для этого капитал, а истец должен был осведомлять о положении дел и оказывать им содействие. Установлено, что облигации были куплены ответчиками Гиллом и Киттсоном и еще двумя соучастниками, что объявление об истечении срока последовало и что имущество железной дороги было приобретено».

Спрашивается, заявлял суд, имело ли место такое соглашение и, если имело, противоречит ли оно общественным интересам.

Фарлей показал, что состоялось устное соглашение, и его показание было подтверждено его секретарем Фишером. Гилл отрицал это, а что касается Киттсона, то он умер до того, как успели снять с него показание. Суду были представлены различные письма из корреспонденции Фарлея с банковской фирмой Джон С. Кеннеди и К^о, которые были занесены в судебный протокол. Одно из этих писем, написанное Фарлеем 23 мая 1879 г. Джону С. Барнсу, члену фирмы Кеннеди, гласило:

«Со времени избрания Биджелоу и Галуша директорами новой компании, людей без денег, без железнодорожного опыта или влияния, и после моего увольнения я вынужден притти к заключению, что мои претензии к дороге Ст.-Поль и Тихоокеанской остались без последствий, я ожидал лучшего от Гилла и Киттсона. Вчера вечером я говорил с Джимом Гиллом. Он отрицает, что имеет какое бы то ни было намерение оставить без последствий мои претензии, но он такой жежд, ему совсем нельзя

верить. Все в Ст.-Поле удивляются, как обращается Джим Гилл с г. Стефенсом. Он по всему штату известен как величайший лжец. Г. Киттсон постоянно мне повторял, что Джим Гилл самый скверный человек, какого он когда-либо встречал. Уфэм, П. Г. Келли, Томпсон и фактически любой житель Ст.-Поля, если бы они только свободно высказались, все рассказали бы одно и то же. Ты не должен меня упрекать, если я пытаюсь выиспать дело с Джимом Гиллом до своего отъезда отсюда».¹

При решении дела судья Брюэр заявил, что он не думает, чтобы такое соглашение состоялось, и свое мнение он подкрепил таким своеобразным и весьма забавным соображением: «Разве правдоподобно, — пишет он по поводу Фарлей, — чтобы человек в его положении, с его многолетним опытом в деле принудительных продаж железных дорог и при таких обязательствах по отношению к владельцам облигаций, пошел на тайное соглашение с третьими лицами относительно скупки облигаций — на соглашение, при котором в его интересах было бы понизить рыночную цену облигаций? Разве правдоподобно, чтобы такой человек сознательно набросил тень на свою жизнь? и т. п. Разумеется, нет.

Слова Фарлей перенес дело в Высший суд Соединенных Штатов. Этот суд подтвердил в октябре 1893 г. приговор союзного суда, что Фарлей не доказал своего иска. После тринадцатилетней судебной борьбы Фарлей не смог получить ни одного доллара.

ГИЛЛ И ЕГО КОМПАНИОНЫ СТАНОВЯТСЯ ТИТУЛОВАННЫМИ ОСОБАМИ

Из людей, которые, как утверждал Фарлей, вступили с ним в злонамеренное соглашение или относительно которых утверждалось, что они извлекли выгоды из нарушения им своего долга, Гилл сделался крупным миллионером и самодержцем Северо-Запада, а Стефенс и Смит получили от британского правительства дворянское достоинство — Стефенс в качестве лорда Маунта Стефенса, кавалера большого креста ордена королевы Виктории

¹ Один из восхвалителей Гилла писал в весьма хвалебной биографии, появившейся в нью-йоркской «Трибуне» 7 апреля 1907 г.: «г. Гилл пользуется на северо-западе репутацией весьма сурового делового человека... Он никогда не мог поладить с людьми, которые не проявляли неутомимого прилежания и самоотречения. Эта характерная черта породила у железнодорожников убеждение, что «Джим» Гилл является самым суровым человеком из всех работодателей. Он никогда не знает отдыха. Когда есть работа, он работает по ночам и по воскресеньям. Плохо у него приходится тем служащим, которые не могут забыть, что существуют служебные часы и праздники».

и т. д., а Смит в качестве лорда Страткона, кавалера ордена св. Михаила и св. Георгия и т. п. Кеннеди поднялся до положения архимиллионера; по смерти своей 31 октября 1909 г. он оставил состояние, оцененное в 30 — 60 миллионов, в состав которого входили акции Большой Северной железной дороги ценностью в семь миллионов долларов, приобретенные большей частью в то самое время, когда он надул своих голландских клиентов. Он обладал также акциями Северной Тихоокеанской железной дороги на сумму в 10 миллионов, приобретенными им приблизительно в то самое время, когда Северная Тихоокеанская железнодорожная компания, как мы это еще увидим, добилась с помощью подкупов от Конгресса предоставления крупных земельных отводов и украли обширные залежи минералов, принадлежащие государству. В позднейшие годы своей жизни Кеннеди пожертвовал несколько миллионов на «филантропические цели» и восхвалялся за это в качестве «великого филантропа». Его завещание засвидетельствовало, что он оставил несколько десятков миллионов в пользу филантропических и просветительных учреждений.

Это, впрочем, мимоходом. Вернемся к дальнейшей истории состояния Гилла. Гилл и его компаньоны приобрели новые привилегии и добились издания специальных законов, строили железные дороги и создали из приобретенных ими железных дорог и дополнительных участков, выстроенных ими, Большую Северную железную дорогу. Законодательные учреждения Северо-Запада были засыпаны взятками, хотя и не было определенно доказано, что Гилл эти взятки раздавал. Вся ежедневная пресса получала субсидии, и удалось побудить мелкие и крупные города и округа предоставить дороге разного рода субсидии и привилегии. Эти подкупы приняли такой всеобщий характер, что в 1883 г. несколько протестовавших против этого сенаторов Миннесоты внесли резолюцию, которая была принята сенатом и в мотивах которой говорилось:

«Так как приобретение и обладание крупными паями в железнодорожных компаниях, обладающих отводами государственных земель, в контрактах с государством и в других субсидируемых правительством предприятиях ставит высших чиновников союзного правительства в положение, при котором они не могут верно служить государственным интересам, не жертвуя своими частными интересами;

«так как приобретаемые таким путем правительственными чиновниками денежные средства обыкновенно используются для отравления источников политического влияния и для воспрепятствования правильному выражению действительных чувств на-
рода, и

«так как утверждают, что во время последних выборов в сенат некоторые члены этих законодательных учреждений недостойно и печально подверглись воздействию посредством обещаний общественных должностей, денег или других ценных вещей для голосования в пользу определенных кандидатов»...

Резолюция требовала назначения особой следственной комиссии из семи членов. Доклад этой комиссии, хотя он старался обелить всех и отличался партийностью, все же указывал на наличие ужасной подкупности.

Значение этой подкупности, которой отличались несколько следующих одно за другим законодательных учреждений Миннесоты, можно будет лучше представить себе, если из числа многих характерных эпизодов ближе ознакомится с одним из них.

1 марта 1877 г., когда достигло максимального напряжения возмущение произведенными Росселем Сэджем и его кликой грабежами и незаконным присвоением государственных имуществ, законодательные учреждения Миннесоты издали распоряжение, согласно которому железнодорожная компания Ст.-Поль и Тихоокеанская не должна иметь «прямого или косвенного права» на какие бы то ни было земли, заселенные поселенцами. Так как некоторая часть железной дороги не была закончена к ноябрю 1878 г., оказались нарушенными условия закона Конгресса от 22 июня 1874 г. Закон этот отодвинул срок окончания сооружения до 3 марта 1876 г., в случае неокончания постройки в этот срок земельный отвод должен был утратить свою силу. Но Высший суд Соединенных Штатов решил, придя на помощь железной дороге, что простое неисполнение постановлений закона Конгресса не ведет за собою само по себе отобрания земельного отвода; Конгресс или законодательные учреждения Миннесоты должны возбудить особое дело об объявлении отвода недействительным. И потому Гилл и его компаньоны должны были воспрепятствовать во что бы то ни стало тому, чтобы Конгресс или законодательные учреждения Миннесоты издали закон о признании недействительным отвода, — и они успели в этом.

ПОСЕЛЕНЦЫ В ДАКОТЕ НАСИЛЬСТВЕННО СГОНЯЮТСЯ С ЗЕМЛИ

После того как Гилл обеспечил себе господство над железной дорогой Ст.-Поль и Тихоокеанской под названием «Ст.-Поль, Минеаполис и Манитоба железнодорожная компания» и затем перенемовал ее в Большую Северную железную дорогу, он предъявил претензию в 1884 г. на 65 000 акров земли в Дакоте. До 1884 г. железной дороге не приходило в голову претендовать на эту землю. Претензия основывалась на старом законе 1857 г. о

земельных отводах, который был издан, когда Дакота составляла еще часть Машитобы. Долгие годы земли по Красной Реке оставались пустынными, пока там не поселились фермеры и не превратили их в богатейший земледельческий район Запада. Главный земельный департамент признавал само собою разумеющимся, что земля эта не принадлежит железнодорожной компании, и предоставил поселенцам полные права собственности.

В ноябре и декабре 1891 г. среди фермеров долины Красной Реки царил большое возбуждение. Большая Северная железнодорожная компания издала распоряжение, обязывающее фермеров очистить к 15 декабря принадлежащую компании землю. Распоряжение это основывалось на решении Высшего суда Соединенных Штатов, гласившем, что земельный отвод компании распространяется на территорию Dakoty — теперь штатов Северной и Южной Dakoty. Решение это передавало компании часть плодороднейшего и ценнейшего района Dakoty. Бесспорно, земля эта, даже если первоначальный отвод распространялся от Красной реки на запад, согласно законам Конгресса теперь уже не принадлежала железной дороге. Однако Высший суд Соединенных Штатов в ряде своих последовательных решений совершенно игнорировал эти вполне определенные законы Конгресса. И тогда Большая Северная железная дорога приступила к насильственному изгнанию фермеров с своего земельного отвода. Это распоряжение компании обрушилось на поселенцев точно удар грома. Многие из них прожили на этой земле свыше двадцати лет.

Поселенцы обратились к Конгрессу. Учреждение это издало закон, разрешающий железной дороге выбрать вместо заселенной земли участок таких же размеров. Хотя закон этот по видимости был издан в интересах поселенцев, но его-то именно и поджидала компания Большой Северной железной дороги. Земля, от которой отказывалась компания, не имела минеральных богатств; закон Конгресса поэтому устанавливал, что выбираемые взамен ее в других местах земли тоже не должны заключать в себе минеральные богатства. Но после того как был произведен обмен, обнаружилось, что компания выбрала ценнейшие лесные районы в Идаго, Монтане и Вашингтоне, — земли, гораздо более ценные, чем в Дакоте, и что в некоторых из этих участков среди лесов находились также богатые залежи минералов. Комиссаром Главного земельного департамента был в то время, как мы уже отметили в одной из предыдущих глав, Т. Г. Картер. Его отзыв был настолько благоприятен для Гилла, хозяина в политической жизни Северо-Запада, что законодательные учреждения Монтаны получили разрешение послать Картера в Сенат Соединенных Штатов, выдающимся членом которого он теперь является.

ЖЕЛЕЗНЫЕ РУДНИКИ ГИЛЛА

Гиллу принадлежат лично весьма обширные залежи железной руды в Миннезоте. Ценность этих залежей определяется по меньшей мере в миллиард долларов. В 1906 г. он сдал в аренду Стальному тресту лишь небольшую часть этих залежей на двадцатипятилетний срок за долевое отчисление, причём платежи за это достигли в общем многих десятков миллионов долларов. В официальных документах ясно не говорится, как он приобрел эти залежи. Мы видели в предыдущих главах, что предоставившиеся первоначально Конгрессом земельные отводы, как бы широко ни практиковался подкуп при проведении различных законов, никогда не должны были содержать залежи угля, железа или других минералов. Но путем мошеннического толкования законов земельными комиссарами и судебными инстанциями было установлено, что районы, содержащие уголь и железо, не должны включаться в состав земель, обладающих минеральными залежами.

По мнению сенатора Петтигру, Гилл приобрел обширные залежи железа в Миннезоте покупкой на личные средства. Для этого у него был достаточный капитал в несколько сот миллионов долларов. Деньги эти он накопил в результате неоднократного незаконного увеличения количества акций железной дороги Ст.-Поль и Тихоокеанской и от чрезмерных прибылей, извлекаемых из его железнодорожной сети,—прибылей, которые ужасной тяжестью ложились на жителей Северо-Запада. Сенатор Петтигру пишет относительно приобретения Гиллом этих залежей железа: «Железо находилось в земле под сосновыми лесами, и лесная компания провела в них дорогу, чтобы вывезти сосны; когда она вырубилась весь лес, она продала дорогу и землю за чрезмерно высокую, как она полагала, цену г. Гиллу, но оказалось, что земля эта содержит обширные залежи железа. Я думаю, г. Гилл определяет содержание залежей в 500 миллионов тонн». ¹ Если это

¹ Говорится в частном письме к автору. В предыдущих главах этой книги мы видели, как обширные земельные участки, переданные компаниям по проведению каналов в качестве болотистых земель, нарезались так мошеннически, что в их составе оказались богатейшие залежи меди на Северо-Западе. То же самое происходило с некоторыми земельными отводами железнодорожных компаний, заключавшими в себе залежи железа. Нельзя утверждать, что людям, извлекавшим из этих мошенничеств пользу, было неизвестно то обстоятельство, что приобретаемые ими таким мошенническим путем земли содержат залежи медной и железной руды. Многочисленные доклады геологических экспертов правительства описывали протяжение и положение этих минеральных залежей. Обширный доклад был представлен специально правительственными геологами Соед. Штатов Дж. В. Фостером и Дж. Уайтнемом. Он был опубликован в 1851 г. и содержал подробное описание особых свойств железных районов. Он специально описывал железные залежи в окрестностях Верхнего Оюра, указывая на почти беспримерную чистоту руды.

сообщение соответствует действительности, можно смело принять, что Гилл знал еще до своей покупки о богатствах, содержащихся в земле; с деловой точки зрения то была очень ловкая сделка.

Предположение это подтверждается фактами, разоблаченными в процессе, возбужденном в Ст.-Поль 29 января 1901 г. Г. В. Пирсоном, геологом из Дулута, против Гилла и Компании Большой Северной железной дороги. Сумма, из-за которой был возбужден процесс, определялась в 14 миллионов долларов, соответственно предполагаемой ценности залежей, принадлежащих Гиллу и его железной дороге и ими приобретенных после того, как Пирсон открыл их. В своей жалобе Пирсон утверждал, что наличие этих залежей была установлена им согласно контракту с Гиллом, в силу которого он, Пирсон, должен был получать долю с прибыли. Пирсон далее утверждал, что он был в 1896 г. приглашен Гиллом для обнаружения в штатах Вашингтон и Монтана залежей угля и железной руды, что он такие залежи обнаружил, что под его руководством предприятие Гилла приобрело тысячи акров ценной земли и что он, когда предъявил претензию на свою долю, был оттерт в сторону. Об окончательном приговоре по этому делу в доступных для обозрения судебных документах не имеется данных.

Но если Большая Северная железная дорога применила для захвата богатых минералами земель те же методы, что и Северная Тихоокеанская дорога, то характер их известен. Эта последняя дорога принадлежала первоначально не Гиллу, по теперь он и его союзники держали ее в своих руках. «Конечный результат ринга Северной Тихоокеанской дороги и инцидента с Северными бумагами (описанного в одной из глав, посвященных Дж. Пирпонту Моргану), — говорит Муди, — сводился к тому, что группа Гилла оказалась нераздельным хозяином трех крупных железнодорожных сетей, которые теперь считаются достоянием Гилла — а именно, компаний Северной Тихоокеанской, Большой Северной и Чикагской, Бурлингтонской и Кинси, которые представляют собою в общей сложности сеть в 18 000 километров.

СЕВЕРНАЯ ТИХООКЕАНСКАЯ ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА

Северная Тихоокеанская железная дорога получила свои привилегии в 1864 г. В силу закона конгресса от 2 июля этого года она получила право на проложение путей по общественной земле, право пользоваться строительным материалом из государственных земель, а также получила громадные площади государственных земель в Монтане, Идаго и других частях Северо-Запада. Она получила эти громадные привилегии и отводы в то время, когда Союзная Тихоокеанская железная дорога и другие

наделенные земельными отводами и субсидиями железнодорожные компании подкупали Конгресс. В общей сложности Северная Тихоокеанская железная дорога получила около 57 миллионов акров государственной земли.

Дальнейшая история Северной Тихоокеанской железной дороги не отличается от истории всех остальных железных дорог. Ее грабили одна за другой различные группы капиталистов. Одним из таких капиталистов, в течение нескольких лет безраздельно хозяйничавших на Северной Тихоокеанской дороге, был Генри Виллард, человек замечательного характера и предприимчивости. Различные капиталистические группы ожесточенно боролись с ним и стремились лишить его господствующего положения в управлении Северной Тихоокеанской железной дороги и других железных дорог Северо-Запада. В своих «воспоминаниях» Виллард рассказывает об образовавшемся против него в 1889 году союзе, организованном Гиллом и крупными финансовыми компаниями. Спустя 4 года Виллард был обвинен своими противниками в том, что извлек крупные барыши из покушки, в качестве частного лица, «почти ничего не стоящих» железных дорог в Манитобе и других местностях, а затем из продажи их по чрезвычайно высоким ценам Северной Тихоокеанской железной дороге, в которой он и распоряжался как хозяин. Насколько можно судить по судебным протоколам, обвинения эти, по видимому, имели в виду очернить Вилларда и вызвать его падение; по рассмотрении этих обвинений в судебных инстанциях Виллард лично был реабилитирован. Но совершенно ясно, что касса железной дороги подвергалась разграблению со стороны ранее хозяйничавших в ней капиталистических групп; борющиеся партии постоянно взваливали друг на друга ответственность за новые расширения и предприятия, которые придумывались большей частью с специальной целью прикарманить себе крупную добычу. Эти взаимные обвинения так противоречивы и запутаны, что нелегко установить относительную, не говоря уже об абсолютной, истину. Некоторые из капиталистических противников Вилларда особенно прославились своим темным прошлым, так что исходящие от них обвинения встречались обществом с недоверием и циническим скептицизмом, а суды оставляли их без рассмотрения в силу материальных причин.

В течение долгих лет тянулась страстная борьба, чтобы лишить Вилларда его господства.

КРУПНЫЕ ХИЩЕНИЯ ЗЕМЕЛЬ, БОГАТЫХ МИНЕРАЛЬНЫМИ ЗАЛЕЖАМИ

За то время, в течение которого различные группы капиталистов хозяйничали на Северной Тихоокеанской жел. дороге, хищения земель, богатых минеральными залежами, приняли такие

широкие размеры, что как Конгресс, так и штат Миннесота были вынуждены назначить расследование. Жители Монтаны были сильно возмущены претензиями железной дороги на землю, которая содержала богатейшие залежи золота, серебра, свинца и меди, в особенности составлявшие славу Монтаны обширные медные рудники. В самом деле, среди жителей всего Запада царил глубокое возбуждение по этому поводу, ибо если бы суды в конце концов поддержали домогательства Северной Тихоокеанской дороги, то все другие тихоокеанские железные дороги могли бы предъявить подобные же претензии на все рудники и минеральные залежи в пределах их земельных отводов. Уже в 1890 году Высший суд Соединенных Штатов принял временное постановление, поддерживавшее притязание Северной Тихоокеанской железной дороги, что из состава земельного отвода должна быть исключена «только та часть минеральной области, которая была ко времени отвода земли признана содержащей минералы».

Конгресс штатов, расположенных по ту сторону Миссисипи, собиравшийся в мае и октябре 1891 года в Денвере, принял следующие резолюции:

«Так как это постановление Высшего суда, если оно станет законом, наделит обладающие земельными отводами тихоокеанские железнодорожные компании значительным количеством лучших рудников, которые открыты в пределах этих отводов старателями и рудокопами, поселившимися на них, приобретшими их и продавшими в добросовестной уверенности, что названные отводы ограничиваются пахотной землей на основании законов Конгресса, в силу которых они были предоставлены;

«так как граждане Соединенных Штатов затратили миллионы долларов на устройство и разработку рудников на указанных земельных участках, которые были открыты уже после предоставления названных отводов;

«как как такое новое толкование указанных выше земельных отводов должно повести к конфискации частной собственности и к ограблению отдельных лиц в пользу упомянутых железнодорожных компаний в небывалом до сих пор объеме, а равно к возбуждению многочисленных жалоб в целях возмещения стоимости извлеченной из этих земель руды, каковые жалобы, в случае их успеха, должны будут довести значительную часть наших граждан до разорения и нищенской суммы;

«так как, если упомянутое выше толкование получит обязательную силу, оно в явный ущерб для народа отнимет у рынка обширные площади богатой минералами земли, прекратив дальнейшие исследования их или покупку, —

«в виду этого постановлено, чтобы Конгресс протестовал против всякого такого толкования законов Соединенных Штатов,

какое неизбежно поведет к подобной системе конфискации в широких размерах и к последующему обогащению крупных, без того уже пользующихся великодушием правительства объединений; собравшиеся на Конгресс представители народа приглашаются быстро и безотлагательно принять в пределах их конституционных прав все меры для предупреждения этой грозящей опасности».

В это же время комиссар по землям, содержащим минералы в Монтане, Мартин Маджиниис докладывал губернатору Тулю, что «обширный земельный отвод Северной Тихоокеанской железнодорожной компании вместе с возвращенной компании землей простирается почти на 120 миль и тянется на протяжении 700 миль длинным поясом с восточной до западной границы штата Монтаны. Конгресс, который создал эту корпорацию, наделил ее половиной земель в этих пределах, но старательно исключил из этого отвода все земли, содержащие минералы, и мотивировал это исключение из земельного отвода тем, что обеспечил компании вознаграждение за те земли, в которых, может быть, будет установлена наличность минералов. До сих пор производились лишь немногочисленные разведки, было очень мало известно о свойствах этих земель. Еще только приходилось делать все эти открытия минералов на этих землях, устраивать рудники, выделять последние из состава земельных владений компании и возмещать затем последнюю предоставленным ей других участков земли, не содержащих минералов.

«Ничего не могло быть проще того факта, что выделенная таким образом земля входила в состав земельного отвода и что необходимо было дальнейшее расследование, обмер и разграничение, чтобы точно установить не содержащую минералов землю, которая должна была стать собственностью компании, и землю, содержащую минералы, которая должна была быть сохранена для того, чтобы, согласно горным законам Соединенных Штатов, быть открытой для деятельности разведчиков и рудокопов.

«Если бы железная дорога была так же быстро проведена и выстроена, как проведена была через Конгресс железнодорожная привилегия, то будущему было бы предоставлено определить характер земли; и если бы компания предъявила тогда претензию в виду уже законченной линии на всю обмеренную и необмеренную землю, на всю неисследованную и геологически не изученную землю, то она просто получила бы ее всю, ибо все открытия минералов произведены лишь в последующее время. Только в дальнейшем было предъявлено беспредермонное требование предоставить компании все земли, которые в ту пору или к определенному сроку не были известны в качестве обладающих минеральными богатствами, а потому признавались не содержащими минералов».

Затем комиссар Маджинис подробно останавливается на медлительности предпринимателей Северной Тихоокеанской железной дороги при сооружении железнодорожной линии, — промедление, благодаря которому, как он писал,

«она не выполнила одну из своих главных задач и упустила приличный заработок в размерах той части своих затрат, которая должна была обеспечить окончание ее сооружения по крайней мере за 15 лет до того, как она у нас появилась, — у нас, которые в страстном ожидании ее появления без ее помощи сели на землю, омыла ее и отчасти приступили к разработке. Никому никогда не могло прийти в голову, что железнодорожная компания когда-либо предъявит претензию на содержащиеся минералы местности, которые особой оговоркой были исключены из земельных отводов самими законами, утверждавшими эти отводы; эти оговорки, неотделимые от отводов, должны сохранять силу в течение того же времени, что и самые отводы.

«Конгресс не учредил никакого трибунала, который решал бы, какие земли следует признавать содержащими минералы и какие не содержащими их. Он предоставил это исполнительному отделу, который сосредоточивает контроль над продажей, обмером и классификацией всех государственных земель. Значительная часть земли в пределах отвода никогда не подвергалась измерению со стороны правительства, никогда не была она им исследована, и ней не производились разведки и не выполнялось классификации. Только труд и усилия добровольных разведчиков и рудокопов сделали известным, какие районы обладают минералами и какие нет.

«И вдруг предъявляется изумительное требование, чтобы все те части земли, которые к определенному сроку не были еще признаны содержащими минералы, рассматривались в качестве земель, не содержащих минералы, и сделались собственностью Северной Тихоокеанской железной дороги, хотя сама ее привилегия определенно устанавливала, что такие местности ни в каком случае не должны становиться ее собственностью и что компания вместо них должна получить другие земли, чтобы иметь в своем распоряжении то общее количество земли, на которое она претендовала.

«Характерно, что ни закон, ни здравый смысл не давали никакого основания к такой претензии, и компания могла заполучить обходным путем те земли, которые вполне определенно были исключены из состава земельного отвода и оставались открытыми в соответствии с определенно наметившейся политикой Соединенных Штатов, как она проводилась в их законах относительно распределения богатых минералами земель, разведчикам и рудокопам. Но, опираясь на толкования определенных случаев

некоторыми судами, компания предъявляла свои притязания не только на земли, содержащие минералы, но и на самые минералы, которые добывались на них. Она выступала против люд, желавших выбрать патенты на прииски и предъявляла иск с требованием возмещения ей стоимости добытой в этих рудниках руды.

«Жители штата были повсеместно весьма обеспокоены ходом дела, грозящим им и их интересам таким ущербом; так как государство сознавало, что в этом отношении бедные разведчики и рудокопы так же мало, как и богатые люди, могут с успехом бороться с столь могущественной корпорацией, оно решило сделать своим дело своих граждан; имея в виду эту цель, законодательные учреждения издали следующий закон».

В дальнейшем излагаются специальные положения этого закона, который должен был ограждать интересы рудокопов. Несмотря на принятие закона, низшие судебные инстанции, в которых судьи часто являлись вместе с тем юрисконсультами железных дорог или назначались на должность благодаря влиянию железнодорожной компании, выносили одно решение за другим в пользу Северной Тихоокеанской железной дороги. Главными противниками этой железной дороги были крупные медные компании, как, например, О-во, которое владело крупными медными рудниками в Апаконда, оценивавшимися тогда в 25 миллионов долларов. Эти компании сами приобрели свои рудники большей частью путем обманов. Но рудокопы и разведчики, которые не имели ничего общего с какими бы то ни было мошенническими сделками, тоже были весьма обеспокоены вместе с широкими массами населения.

Но вот делом заинтересовалась в Вашингтонской Палате представителей Комиссия по государственным землям, взяв в свои руки дело, которое касалось преимущественно населения штата Монтаны. Виллард в качестве председателя Финансовой Комиссии Северной Тихоокеанской железной дороги усердно принялся вместе с своими адвокатами за предоставление доказательств. «Г-н Генри Виллард, — так докладывал Маджиннис, — прежде всего привлек внимание Комиссии на самого себя. Он утверждал, что компания вполне обладает правом владения спорными минеральными районами. Он считал это уже вопросом, не подлежащим сомнению. Высший суд может лишь подтвердить многочисленные судебные решения, вынесенные в пользу железнодорожной компании. Права собственности компании не подлежат рассмотрению законодательства, но он придает большое значение тому, чтобы этот спорный вопрос был окончательно разрешен. Он вредит железной дороге и горной промышленности, и потому он готов предложить от имени своей компании мировую сделку.

Он уполномочен сделать Комиссии определенное предложение. Компания готова будет согласиться на этот закон, на обмер и классификацию земли, а также вернуть Соединенным Штатам все местности, какие будут включены в качестве содержащих минералы, *при том условии*, что компания будет взамен этого вознаграждена другими землями, которые ей будут предоставлены путем расширения нынешних площадей или предоставлением ей выбора из четных и нечетных секций в пределах ее земельного отвода».

Комиссия Палаты по вопросам о государственных землях докладывала, что в земельный отвод Северной Тихоокеанской железной дороги включены богатейшие и более всего разработанные рудники Монтаны и Идаго. «В этот земельный отвод включены также миллионы акров земли, которые еще не исследованы вполне или вообще совсем не исследованы относительно наличия в них минералов; по они... наверное тоже окажутся содержащими залежи минералов, столь же дешевые, как и уже обнаруженные». Как указывала Комиссия, железнодорожная компания утверждала, что закономерные толкования закона 1864 года предоставляют компании все земли в пределах отвода, которые *не считались содержащими минералы* ко времени издания этого закона или, по крайней мере, к тому времени, когда компания представила точный проект направления своих линий.

«Это, — продолжает доклад, — предоставляется комиссии в высшей степени замечательной претензией...: многие из ценнейших рудников в штате Монтана и большинство рудников в штате Идаго открыты после 1882 года. Компания, которая не довольствуется своим громадным земельным отводом и другими привилегиями, в особенности предоставленными Правительством, старается теперь, опираясь в лучшем случае на свое формальное право, отнять содержащие минералы земли, определенно исключенные из состава отвода, у тех, кто их открыл и разрабатывает».

Между тем, однако, Северная Тихоокеанская железная дорога достигла своей цели. Пока тратилось время на разговоры и апелляции против судебных решений, по сообщению сенатора Петтигу, произошло следующее: «В Вашингтоне, в земельном департаменте Вашингтона все усилия были направлены исключительно на то, чтобы провести эти патенты для Северной Тихоокеанской железной дороги, и если вы станете перелистывать судебные протоколы, то вы найдете, что судья предъявил претензию на обещанный ее управителями гонорар в 3 000 долларов, который был выплачен в качестве адвокатского вознаграждения одному особенно близкому другу земельного комиссара, чтобы ускорить выдачу этих патентов; таким путем Северная

Тихоокеанская дорога добилась права на обширные площади чрезвычайно ценных, богатых минералами земель в штатах Монтана, Идаго и Вашингтоне. Без сомнения, земельный комиссар был при этом подкуплен, и не существует ни малейшего сомнения, что должностные лица Северной Тихоокеанской железной дороги подкупили его для получения этих патентов».

«В дальнейшем, — продолжает бывший сенатор Петтигру, — в Конгрессе прошел закон — это было, помнится, в 1898 году, — устанавливающий, чтобы инспектора обследовали земли, входящие в железнодорожные отводы, и установили, какие из них содержат минералы и какие нет, с той целью, чтобы впредь не выдавалось больше патентов на земли, содержащие минералы; но несчастье уже почти полностью произошло».¹

Однако, сообщение Петтигру оспаривается друзьями Вилларда, которые претендуют на знакомство с делом. Они оспаривают, что Северная Тихоокеанская железная дорога таким путем получила патенты. Они утверждают, что во время обсуждения этого вопроса железная дорога не получила и ей не было предоставлено никаких патентов. К этому они добавляют, что назначенная Конгрессом Комиссия имела право выдавать патенты лишь на земли, не содержащие минералы. Если в дело был пущен подкуп, чтобы получить богатую минералами землю под тем предлогом, что она не содержит минералов, то неправдоподобно, чтобы лично Виллард одобрил это.

Приблизительно к этому времени, 15 августа 1893 года, Северная Тихоокеанская железная дорога обанкротилась.

Под тем предлогом, что железная дорога находится в тяжелом финансовом положении, ее управители сократили заработную плату железнодорожного персонала. Эти рабочие прекрасно знали, что с них таким образом берут дань для того, чтобы

¹ Рассказано в частном письме к автору. Тот факт, что влиятельные члены Конгресса одновременно с тем являлись состоящими на жалованьи юрисконсультами железных дорог, заинтересованных в отводах, и в качестве таковых действовали в Конгрессе, повел к внесению в Сенат сенатором Бекком из Кентукки 1 июня 1886 г. предложения, чтобы впредь членам Конгресса не разрешалось действовать в качестве юрисконсультов или представителей железных дорог, получивших от Конгресса земельный отвод. В прениях по этому поводу сенатор Бекк сказал: «станет ли кто-либо настаивать, чтобы лицо, являющееся юрисконсультом железной дороги, чтобы лицо, каким бы то ни было образом зависящее от одной из этих железных дорог, в тех случаях, когда приходится решать эти важные вопросы, при которых речь идет, может быть, о 50 или 100 миллионах для парода нашей страны, обремененного налогами, чтобы это лицо защищало интересы дороги, чьи деньги оно имеет в кармане в виде жалованья или гонорара, скрывая этот факт и все время утверждая, что оно действует и говорит в интересах Соединенных Штатов?» Разумеется, не удалось сделать это предложение законом.

возместить кассе железной дороги часть громадных сумм, расхищенных финансистами. Они поэтому не возбудили официальных жалоб. Однако, когда было объявлено о вторичном понижении заработной платы в размере от 15-ти до 30-ти процентов, рабочие решили не допускать, чтобы им пришлось страдать за истощение средств железной дороги.

Но юстиция поторопилась своим незаконным толкованием закона, воспретив рабочим объявить стачку. Когда рабочие обратились к Северной Тихоокеанской железной дороге с просьбой о переговорах с управителями ее, последние согласились на это. Однако, юриконсульты Правления тайком составили проект судебного запрещения, который был представлен судье Дженкинсу из суда Соединенных Штатов как раз накануне переговоров и который им был подписан. Главным деятелем при составлении этого запрещения и при проведении его был сенатор Спунер. Это судебное запрещение запрещало рабочим «объединяться или вступать в соглашение в целях оставления работы с предупреждением об этом или без него». Затем последовало дополнительное запрещение, которое воспрещало рабочим «предписывать, рекомендовать, одобрять или советовать другим лицам оставление службы у Правления».

Все эти действия были столь явно незаконные, что юридическая Комиссия Палаты представителей увидела себя вынужденной произвести расследование. Эта комиссия докладывала, что приказ о запрещении «представляет собой нарушение предписаний конституции, злоупотребление судебной властью и не имеет законной силы»; что образ действий Дженкинса представляет собою «тираническое применение судебной власти и равносильно посягательству на права американских граждан».¹

Но, несмотря на это обвинение, против Дженкинса, Спунера, Правления или вообще кого-либо из обвиняемых лиц не было возбуждено никакого преследования. А между тем судебное запрещение выполнило ожидавшуюся от него услугу, запугало рабочих и повредило успешности их стачки.

Владычество Вилларда над Северной Тихоокеанской железной дорогой было ниспровергнуто соглашением враждебных ему капиталистов,² и Гилл начал постепенно играть роль главного ее вла-

¹ В течение всего этого времени «Великий филантроп» Джон Кеннеди был крупнейшим акционером этой железной дороги.

² Виллард приобрел нью-йоркскую «Вечернюю Почту»; его образ действий при покупке этой газеты представлял собою не только исключение, но даже полную противоположность того, как обыкновенно поступали остальные капиталисты при приобретении газет. Он отказался от всякого влияния на редакционную политику газеты, предоставив в этом отношении неограниченную власть трем уполномоченным лицам. Он никогда

дельда. Здесь следует заметить, что утверждали, будто Маджинпис тайно состоял на службе у принадлежавшей Гиллу Большой Северной жел. дороги в то время, когда он вел борьбу с Северной Тихоокеанской дорогой.

Ожесточенная борьба между Гиллом и Гарриманом в 1901 г. за господство над Северной Тихоокеанской дорогой уже описана в одной из глав, посвященных Дж. Парпенту Моргану. Главным ее результатом было то, что Гилл приобрел господство в управлении Северной Тихоокеанской дорогой, а также Большой Северной дороги и железной дороги Чикаго, Бурлингтон и Кинси.

Согласно указаниям Чарльза Эдуарда Росселя, который тщательно изучил повторные номинальные дополнительные выпуски акций Большой Северной железной дороги, Гилл, Кеннеди, лорд Маунт Стэфен, лорд Стрэткона и др. магнаты заработали в общей сложности 407 миллионов долларов на манипуляциях с акциями Большой Северной железной дороги. Россель говорит, что в эту сумму не входят дивиденды, проценты и другие побочные доходы. Одни последние тоже достигли громадных сумм. Назначенная в 1907 г. сенатом штата Миннесота комиссия для исследования капитализации железных дорог в Миннесоте, докладывала, что эти железные дороги были капитализированы в размере приблизительно 400 миллионов долларов или 50 000 долларов на одну милю пути, тогда как фактическая капитализация, при среднем расходе в 27 000 долларов на милю, должна была доходить лишь до 215 миллионов. Большая Северная железная дорога, которой принадлежало в Миннесоте 2 040 миль пути, была, как докладывала комиссия, чрезмерно капитализирована. Комиссия заявила, что Большая Северная дорога имела по приблизительной оценке ежегодную прибыль в $16\frac{1}{2}\%$, если расходы по сооружению и содержанию принимать в 33 000 долларов на милю. Северная Тихоокеанская дорога, которая тоже была чрезмерно капитализирована, получала, согласно докладу, ежегодную прибыль в $12\frac{1}{2}\%$, если стоимость мили принимать в 35 долларов.

Одна из последних биржевых спекуляций Гилла привела к процессу, в котором он подвергся обвинению в грубом обмане.

не пользовался «Вечерней Почтой» для того, чтобы влиять на операции Уоллстрит. Он не оказал воздействия ни на одну строчку ее передовых статей. С другой стороны, редактора передко свободно критиковали его политику в железнодорожном деле. — Можно еще добавить, что, как лично известно автору, нью-йоркская «Вечерняя Почта» систематически отказывалась принимать правительственные, финансовые и иные объявления, если это было связано с воздействием на ее редакционные заявления. Она сохранила взятое ею направление, несмотря на тяжелые потери, вызывавшиеся утратой таких объявлений,

22 июля 1907 года в суд графства в Ст.-Поле была представлена жалоба одним акционером Кларенсом Вэншером, который утверждал, что 1 ноября 1900 г. Гилл, в качестве председателя Большой Северной железной дороги и др. дорог, представил служащим и директорам проект приобретения совместно с Северной Тихоокеанской дорогой господствующего влияния на железную дорогу Чикаго, Бурлингтон и Кинси. Жалоба утверждала, что 23 апреля 1901 г. Правление поручило Гиллу приобрести Бурлингтоновские акции по 200 долларов за штуку, что он и выполнил до 1 января 1902 г. в союзе с Северной Тихоокеанской дорогой, для каковой цели обеими дорогами были выпущены добавочные облигации.

Жалоба далее утверждала, что Гилл, который знал о проекте приобрести Бурлингтонскую дорогу в собственность обеих вышеупомянутых дорог, в нарушение своего долга в качестве служащего и директора Большой Северной дороги, требовавшего от него «честно, старательно, добросовестно и тщательно заботиться об интересах названной Большой Северной дороги к ее выгодам, составил и выполнил нечестные и мошеннические проекты для того, чтобы получить крупную прибыль лично для себя самого за счет и к ущербу Большой Северной дороги. С этой целью он купил лично для себя большое количество акций железной дороги Чикаго, Бурлингтон и Кинси, а также поручал покупать их и держать в его распоряжении, а затем перепродал эти акции Большой Северной и Северной Тихоокеанской компаниям по гораздо более высоким ценам, чем сам заплатил за них».

Веннер далее утверждал в своей жалобе, что Гилл от этой операции получил более 10-ти миллионов барыша, и требовал предоставления им счетов. Мы не можем установить, каков был ответ Гилла или результат этого процесса.¹

Не следует однако думать, что история деяний Гилла, неоднократно разоблачавшихся в судебных и иных протоколах, хотя в малейшей степени повредила его репутации. Его лъстецы

¹ Весьма часто высказывалось обвинение, что в Соединенных Штатах железнодорожные юриконсульты повсеместно составляют судебные приговоры в железнодорожных процессах. Много таких скандальных случаев было недавно обнаружено. Совсем недавно обвинительное жюри в Спокане, в Вашингтоне, возбудило против судьи М. Дж. Гордона, бывшего юриконсульта Большой Северной дороги для ее западного участка, обвинение в растрате. Жюри вместе с тем обвинило Гилла и других служащих этой дороги за попытку воспрепятствовать его работе и устранить обвинение против Гордона, а затем вынесло порицание судье Руту за то, что он позволил Гордону, когда тот был юриконсультотом этой дороги, изготовить отзыв в процессе с этой же дорогой. Этот отзыв судья Рут выдал за свой собственный.

повсюду продолжают в прессе давать свои фантастические восторженные характеристики его, при чем они неизменно и тщательно обходят молчанием те способы, посредством каких он приобрел свое громадное богатство. Много говорилось о его благочестии. Указывалось, например, что он пожертвовал 500 000 долларов на отделку римско-католического собора в Ст.-Поле. Много и непрерывно писалось о его необычайной честности, о его «финансовой пронизательности» и о его «деловых добродетелях». А когда он говорит, то восхваляется как настоящий оракул, и с полным правом, ибо богами современного общества являются «денежные боги». Общество, которое с громадными затратами поныстроило тюрьмы для мелких преступников, воздвигает дворцы для крупных преступников и продолжает сыпать все большие богатства в их сундуки и восхвалять их в качестве диктаторов. И кто может порицать магнатов, если они издеваются над народом, который так их почитает, и над системой, которая их порождает и содержит? Ибо ответственной должна быть признана сама система, а не эти люди.

ГАРРИМАН И КОМПАНИЯ «СТАНДАРД-ОЙЛЬ»

Здесь было бы преждевременно делать обобщающие выводы; нам еще остается рассказать, как Эдуард Г. Гарриман и прежде всего компания «Стандард-Ойль», в интересах которой он, как полагают, так напряженно действовал, достигли захвата крупных железнодорожных сетей. В самом деле, олигархия «Стандард-Ойль» является самым могущественным владельцем железных дорог; многие железные дороги, возникновение и развитие которых здесь описано, принадлежат ей или находятся под ее влиянием; в конечном счете она поживилась в результате тех первоначальных мошенничеств и хищений, о которых частью рассказано в этой книге. Но размеры последней не позволяют подробно рассказать о карьере Гарримана и сопровождавших их грандиозных мошенничествах; еще менее позволяет он дать подробное описание того, как компания «Стандард-Ойль» начала с немногих керосиновых заводов и сумела затем завладеть значительной частью богатств Соединенных Штатов, их железных дорог и других имуществ. Рассказ об этом должен быть отложен до дальнейших томов, равно как и история крупных состояний, возникших из казенных привилегий, добытых в горном деле и промышленности. Здесь в заключение нашей работы мы займемся еще лишь развитием богатства Эндрю Карнеджи и положением рабочего класса.

Глава XV

СОСТОЯНИЕ КАРНЕДЖИ

ВЕЛИКИЙ ФИЛАНТРОП

В летописях американского капитализма не существует более замечательного примера миллионера, который приобрел бы такую мировую известность и такую репутацию во всем мире своими громадными пожертвованиями на общественные цели, как Эдвард Карнеджи. Всего только несколько десятилетий тому назад пожертвование одного миллиона долларов или даже только части его на благотворительные, религиозные или просветительные цели каким-нибудь архимиллионером признавалось изумительно великим делом. Такое пожертвование приветствовали обыкновенно стереотипными словами, как «княжеский дар», и восхваляли жертвователя как щедрого филантропа. Правда, иные люди высказывали подозрение, что жертвователь сумеет возместить себе расход, повысив цены на свои товары или взыскав его с народа в какой-нибудь другой форме. Но такое скептическое отношение не было обычно и не пользовалось популярностью. Ведь общественное мнение делало те именно круги, которые извлекали выгоду от благоволения и отзывчивости богатых людей. Церковь, университеты, издатели и политики в общем и делом также поклонялись богатству, как и в настоящее время.

И неизменно мы могли наблюдать одно и то же явление: какой бы бесцеремонностью и грубостью ни отличалась карьера того или другого архимиллионера, какими бы непрерывными мошенничествами и хищениями он ни приобрел своего богатства, — стоило ему только частицу их отдать на филантропические цели, представление о его личности, поскольку дело идет о широкой публике, сразу совершенно менялось. Его переставали уже называть жадным грабителем; голоса тех, кого раздавила его победная колесница, заглушались громкими хвалебными криками, следовавшими за его «благодеяниями». Жертвы его предавались погребению, а рассказ о его преступлениях погребался в мало известных судебных протоколах, которые все более и более предавались забвению. А между тем библиотека и больница, которые он выстроил, или приют и университет, которые он основал или одарил, продолжали существовать в качестве видимых и длительных свидетельств его филантропической отзывчивости.

Таким образом легко стало приобрести социальное отпущение грехов, упрочить за собою наследственный блеск аристократического характера. И вместе с тем достигалась еще большая выгода

для всего класса капиталистов: учреждения, принимавшие дары крупных капиталистов, становились еще более верными тому общественному порядку, который порождал эти большие состояния. Достаточно связывали уже прямые пожертвования наличными деньгами; по еще более связывали пожертвования акциями и паями, благодаря чему церкви, университеты и др. учреждения становились заинтересованными защитниками системы, обеспечивавшей ценность «надежным бумагам», с которых получалась значительная часть их доходов.

Филантропия сделалась для американского архимиллионера почти обязательной модой. Установилось всеобщее убеждение и ожидание, что он должен раздавать крупные суммы еще при своей жизни или по завещанию. Если он этого не делал, он павлекал на себя всеобщее презрение, как это резко сказалось в случае с Росселем Сэджером, который из своего состояния в 100 миллионов долларов не пожертвовал на филантропические цели ни одного доллара; это исправил его вдова, которая назначила много миллионов на изучение причин бедности. Но если каждого из длинного ряда американских миллионеров, жертвовавших значительные суммы, называют великим другом людей, — то в каких превосходных степенях надо тогда характеризовать Эндрию Карнеджи? Джон Джекоб Астор и Комодор Корнелиус Вандербильт жертвовали сотни тысяч, Дж. Пирпонт Морган и Джон Д. Рокфеллер — многие миллионы. А Карнеджи пожертвовал 150 миллионов — даже считают, что он до настоящего времени пожертвовал около 157 миллионов долларов, — и еще не видно конца этим изумительным щедротам. Со времени его первого появления на поприще филантропии жалкое пожертвование в один, два, пять или десять миллионов долларов перестало уже производить впечатление. Он нередко за один раз жертвует десять или двадцать пять миллионов.

Было ли когда-нибудь выдано что-нибудь подобное хотя бы в отдаленной степени такому изумительному, такому расточительному раздариванию долларов? Другие американские архимиллионеры ограничивали свою щедрость пределами Соединенных Штатов, так что их слава связана с национальной территорией. Напротив, Карнеджи представляет собою международного жертвователя: по всей Америке и Европе здания и учреждения, носящие его имя, показывают, как широко раскинулась его щедрость.

Однако, в наши дни более глубокого исследования причин и следствий не достаточно уже знать, что Карнеджи обладает большим состоянием и что он раздает часть этого состояния с такой королевской расточительностью, что он купил уже этим себе историческое положение в качестве благотворителя, не знаящего себе равных. Объяснения требует жгучий вопрос, как

это стало возможным, чтобы в то время, когда тысячи рабочих прозябают в жалкой нищете, этот человек сумел приобрести свое богатство, столь неизмеримое богатство, что даже раздача каких-нибудь двухсот миллионов долларов не могла чувствительно на нем отозваться. Правда, по приблизительной оценке, он ежегодно получает доход в 25 миллионов долларов. Но в то время, как этот непрерывный поток денег притекает в денежный шкаф одного единственного человека, который ведь обладает лишь способностью одного только человека есть, пить и спать, в это самое время три четверти взрослых мужчин в промышленных предприятиях северо-восточной и северо-центральной частях Соединенных Штатов получают ныне заработную плату в размере менее 600 долларов в год; и то же самое относится к девятнадцати двадцатым женщин, работающих в этих предприятиях. Многие десятки миллионов мужчин и женщин кончили свои дни после жизни, полной тяжелого труда и суровых лишений, умерли в нужде, даже в нищете; миллионы мужчин, женщин и детей прозябают в крайней нужде и их грошевые сбережения быстро поглощаются безработицей, болезнями или во время старческого возраста. Значительные массы мужчин, работающих на Карнеджи, после многих лет тяжелого, истощающего труда не создали для себя и для своих близких ничего, кроме нищеты. В этом и стоит проблема, которая остается проблемой, хотя те, оплачиваемая профессия которых состоит в затушевывании этих резких контрастов и в проповеди послушания, называют ее общим местом. Как могло случиться, что один этот человек по имени Эндрю Карнеджи оказался в состоянии приобрести такие горы богатств в свое личное пользование? Как приобрел этот князь торговли, этот магнат трестов, этот железный король, этот «великий филантроп» такое богатство и при каких условиях приобрел он его?

КАРЬЕРА

Тридцать лет тому назад Карнеджи, однако, имел совсем другой титул: его называли тогда «железным мастером»; хотя он собственно не был хозяином железной и стальной промышленности, ибо имел значительных конкурентов, но его заводы являлись крупнейшими и потому он получил такое прозвище. Впрочем, в этом названии содержалось нечто большее: оно собственно указывало, что он начал свою карьеру в производстве железа или стали, что он сам улучшил процесс выработки, сделал новые изобретения, открыл новые методы, да и вообще был знаком со всеми деталями производства. Но все это представляло собою лишь фикцию, которая превосходно согласовалась с господствовавшей теорией, что богатство получается благодаря большому

умению; фактически же прозвище это не имело другого основания, кроме того факта, что Карнеджи был хозяином крупнейших сталелитейных и железоделательных заводов Америки. Но если, как это и было на самом деле, он никогда и не изучал как следует производство железа и стали и в тот момент, когда впервые в финансовом отношении заинтересовался им, не имел ни малейшего понятия ни о процессе производства, ни о торговле железом, — то как могло случиться, что он постепенно сделался главным владельцем громадных сталых заводов и диктатором всей этой отрасли промышленности? Это мы намерены в дальнейшем объяснить.

Уже около 1861 г. Эндрю Карнеджи являлся усердным и осторожным молодым «делателем денег», хотя никогда так и не удалось точно выяснить, при помощи какого способа действий он скопил свои первые десять тысяч долларов. Он родился в 1835 г. в Дамферляйне в Шотландии; его отец был ткачом, который в 1848 г. переселился в Америку в виду того, что у него на родине ручной труд вытеснялся машиной. С женой и двумя сыновьями старший Карнеджи направился в Ниттсбург и поселился там в маленьком домике. Здесь старик Карнеджи зарабатывал средства к жизни тем, что подбивал сапоги для своего соседа — отца Генри Фиппса; мать подрабатывала немного стиркой у себя на дому. Эндрю в 14-ти летнем возрасте был определен в качестве рассыльного на работу в токарную мастерскую, выделявавшую шпунт, где он получал жалованье 3 доллара в неделю. Спустя год он сделался телеграфным рассыльным. Он изучил телеграфирование и сделался телеграфистом; в 1854 г. Томас А. Скотт, бывший тогда главным начальником Западного участка Пенсильванской железной дороги, взял его к себе на службу в качестве телеграфиста. В следующие 9 лет он сделал большие успехи в зарабатывании денег. Тысячи других молодых людей прилежно зарабатывали свое жалованье телеграфистов, но он был одним из немногих, кому таинственным образом удалось скопить в течение нескольких лет небольшое состояние. Ни его почитатели, ни он сам не рискуют объяснить это тем, что он накопил его из сбережений от жалованья. Обычно объясняют это тем, что он получал с помощью Скотта, которому сумел понравиться, некоторые сведения и участвовал в различных доходных предприятиях.

О Скотте надо сказать несколько слов. Никто лучше его не понимал значения взяток и подкупов чиновников и политических деятелей, хотя многие капиталисты и превосходили его размерами подобного рода манипуляций. Когда вспыхнула гражданская война, военным министром был политический деятель и железнодорожный спекулянт Симон Камерон, который заира-

или подкупили правительственной машиной в Пеннсилльвании. Между тем Томас А. Скотт сделался вице-председателем Пеннсилльванской железной дороги или Пеннсилльванской центральной дороги, как она теперь называется. И он назначил Эндрию Карнеджи своим помощником, которому были подчинены перевозка войск и военных грузов, а также телеграфы восточных железных дорог и телеграфные линии.

Вымогательства и мошенничества в договорах военного управления были настолько скандальны, что Палата представителей назначила для рассмотрения их особую следственную комиссию. Последняя представила громадный материал, устанавливающий широкую систему надувательства, подкупов и вымогательства при покупке и при надзоре за провиантом, палатками, оружием и снарядами, одеждой, одеялами и др. предметами военного снабжения, при чем многие из этих предметов были найдены низкого качества, фальсифицированными или ничего не стоящими. Здесь нам следует остановиться лишь на одной стороне доклада комиссии — на той его части, которая отведена чудовищным обвинениям, возводимым против железных дорог в связи с передвижением войск и транспортом провианта.

Комиссия докладывала, что при хозяйничаньи Камерона и Скотта железные дороги вымогали за перевозку грузов на 33 — 50% больше, чем они взимали с частных лиц; со времени назначения Скотта прибыль железных дорог за год увеличилась вдвое или в чрезвычайной степени возросла, одна лишь дорога, а именно Пеннсилльванская центральная, получила в 1862 г. на 1 350 237 долларов больше прибыли, чем в предыдущем году. При перевозке полков самым обычным делом сделался подкуп квартирмейстеров в пользу определенных линий.

Так как некоторые хвалебные «биографии» при описании деятельности Карнеджи в качестве военного железнодорожного агента во время гражданской войны утверждали, совсем не считаясь с фактами, что «в этом военном управлении не бывало жалоб и не было ни одного скандала» (например, в 3 томе Американской Энциклопедии), то будет полезно остановиться здесь несколько на фактах.

7 февраля 1860 г. депутат Чарльз Г. Вап-Вик, председатель следственной комиссии, сообщал о некоторых из обнаруженных мошенничеств. Он рассказывал, как одна фирма получила контракт на поставку скота для армии и сразу перепродала его группе спекулянтов, из которых двое являлись железнодорожными поставщиками и друзьями Камерона. Шайка эта сразу получила прибыль в 32 000 долларов на 2 000 головах скота. Он привел еще другие примеры. «Полковники вступают в сделку с поставщиками, сдают подряды излюбленным людям, покупают различные пред-

меты и затем заставляют составлять фальшивые счета». «Дальнейшим бесстыдством, — продолжал он, — являлось истребление военному министерству платы за провоз войск по 2 цента за милю и высокой цены за перевозку багажа и лошадей». Прибыли были так громадны, что железнодорожные компании на Западе платили 1 500—2 500 долларов почти каждому полку за право перевозить его. «Изумительно при этом, — иронически замечает Ван-Вик, — что военный министр (Камерон), который ведь в виду собственного продолжительного опыта и наблюдений близко знаком с железнодорожным делом и обладает сведущим в железнодорожном деле другом (Скоттом), выдавал железнодорожным компаниям такие крупные суммы, что они могли растрачивать многие тысячи для получения войсковых перевозок. Они считали по двойному тарифу за поезда, которые шли не очень быстро и часто имели вагоны не лучше, чем в поездах для переселенцев! Разве Камерон не знал, что каждый пассажир имел право на перевозку восьми фунтов багажа? А между тем багаж, перевозившийся вместе с войсками, оплачивался дополнительно». Приведя еще другие подробности, Ван-Вик заявил: «Пираты, которые делают опасным плавание по океану, заслуживают отвращение человечества не меньше, чем шайка, которая на суше жиреет от пота бедняков и крови храбрых».

Вильям Дж. Гольман, другой член следственной комиссии, представил 29 апреля 1862 г. дальнейшие подробности. «Председатель Северной Центральной дороги является зятем Симона Камерона, а вице-председателем этой компании состоит его сын. Вильям Кольдер, крупнейший поставщик лошадей правительству, входит в Банковскую фирму Камерон, Кольдер, Эли и К^о, членом которой был также и Камерон и которая представила деньги в размере 800 000 долларов для выполнения поставки, какую обеспечило военное управление Симона Камерона своему компаньону». Итак, существовала удивительная связь между железными дорогами Пеннсилваннии и военным управлением; Скотт получал жалованье от Пеннсилванской железной дороги, но вместе с тем ему платило жалованье и правительство в качестве начальника транспортного дела и военного министра. «Такое пользование услугами Томаса А. Скотта обошлось правительству в сотни тысяч, даже в миллионы долларов», а Карнеджи был усерднейшим агентом Скотта.

Известен факт, что во время гражданской войны Эндрью Карнеджи (среди других деловых проектов) участвовал в финансовом отношении в одном проекте, который имел в виду организовать в лагерях маркитантские лавки, а затем в объединении по поставке правительству кавалерийских лошадей. Оба эти предприятия приносили заманчивые, грандиозные прибыли.

Однако, подробности отношения Карнеджи к этим проектам окутаны мраком, доступные материалы не бросают никакого света на этот пункт: спекулянты и поставщики имели обыкновение утаивать тайно в различных операциях, при которых их имя никогда открыто не называлось.

Как раз в эти годы, в 1861—1862 гг., когда Карнеджи руководил военным отделом железных дорог и телеграфными линиями, он готовился к своей будущей роли капиталиста. Он сам пытался объяснить появление у себя первых капиталов тем, что занял их в банках. Однако, замечательно, что он и его биографы определенно избегают описывать эту часть его карьеры в начале гражданской войны и останавливаются на поразительных разоблачениях в следственной комиссии 1862 года. Даже г. Джемс Г. Бридж, который в ту пору был его личным секретарем и который в своей книге о развитии заводов Карнеджи представляется вполне честным человеком, не имел, по-видимому, ни малейшего представления об отношениях между Скоттом и Карнеджи во время гражданской войны и о докладе комиссии 1862 года. Комиссия в частности устанавливает, что таблица провозных плат, принесшая железным дорогам столь громадные барыши, была составлена Скоттом, и добавляет, что эти многие миллионы долларов, столь мошенническим образом полученные от правительства, «почерпнуты были из разграбленного казначейства Соединенных Штатов в то самое время, когда приходилось напрягать до чрезвычайной степени рабочие силы и денежные источники для того, чтобы иметь возможность продолжать войну». Карнеджи занимал важное инспекторское место при этих перевозках, и от него не могло оставаться скрытым, какие грандиозные надувательства совершаются в пользу его напимательницы, Пенсильванской железной дороги, с которой он оставался в связи до 1865 г.

Не имея понятия об этих важных операциях, Бридж объясняет первые зачатки капиталов у Карнеджи тем, что последний часто «делал деньги» с помощью своего шефа, г. Скотта, еще до 1863 г. в различных, не связанных с железной дорогой, предприятиях. Но прежде чем заняться этими «предприятиями», будет полезно бросить взгляд на манипуляции Скотта.

То был тот самый Скотт, который проявил такую выдающуюся энергию в качестве члена группы американских и канадских капиталистов, которые в 1873 г. составили проект получить от Канадского правительства при помощи подкупов концессию и крупную субсидию деньгами и отводом земли в размере 15 миллионов акров для сооружения Канадской Тихоокеанской железной дороги. Во время скандала и следствия, поведших к падению правительства сэра Джона А. Макдональда,

глава американо-канадской группы капиталистов сэр Гью Аллэн признал, что он затратил всего 350 000 долларов на подкупы для избрания членов упомянутого правительства.

То был тот самый Скотт, который в качестве директора Союзной Тихоокеанской и Канзасской Тихоокеанской железных дорог вступил в союз с Джэем Гульдом, Сиднеем Диллоном и другими капиталистами в то самое время, когда они совершали грандиозные мошенничества, о которых я рассказывал. В целях проведения дополнительного закона конгресса в июле 1864 г. дельцы из Союзной Тихоокеанской железной дороги роздали взятки и вознаграждения 436 000 долларов, чтобы обеспечить себе от правительства субсидию от 16 000 до 48 000 долларов на милю и отвод земли в размере 12 миллионов акров; и эти подкупы явились лишь началом целого ряда мошенничеств и взяток, эра которых началась с того момента, как кормило правления попало в руки Джэя Гульда.

То был тот самый Скотт, который в 1876 г. во главе одной капиталистической группы повел ожесточенную конкурентную борьбу с железнодорожным магнатом Коллисом П. Гептингтоном, затрачивая громадные суммы на подкуп конгресса, чтобы получить транспортную монополию на Юго-Западе. Скотт являлся безраздельным хозяином Техасской и Тихоокеанской железной дороги, Гептингтон — Южной Тихоокеанской. Подробности этой борьбы рассказаны в главе о «Тихоокеанском Квартете».

В рутинных биографиях Эндрю Карнеджи ни словом не упоминается его деятельность в качестве главного ревизора по транспорту войск и провианта, в них также не упоминается тот важный факт, что этой деятельностью он занимался в то самое время, когда сделался участником таких компаний, как Общество спальных вагонов Уудруффа, Колумбийская Нефтяная компания и другие кондерны. Бридж уверяет, что Карнеджи получил свой пап в двух последних компаниях в качестве награды от Скотта, но он не говорит, за какие услуги дана была такая награда. Другой рассказ сообщает, что Карнеджи познакомил Скотта с изобретателем Уудруффом и таким образом дал толчок к основанию Общества спальных вагонов Уудруффа.

Что касается Колумбийской Нефтяной Компании, то равным образом утверждают, будто Карнеджи убедил Скотта и Дж. Эдгара Томпсона, начальника Пеннсилванской дороги, приобрести вместе с ним за 40 000 долларов Стори-Фарм у Нефтяной Бухты в Пеннсилвании, где была обнаружена нефть. Впоследствии акции этой компании приобрели общую ценность в 5 миллионов долларов, а дивиденд за один год превышал миллион долларов. Компания эта, правда, добывала нефть и обладала керосиновым заводом в Байонне в Нью-Джерсее, но свои крупные прибыли

она, кажется, извлекала скорее из сомнительных спекуляций. Согласно решению суда в Пеннсилвании, вынесенному в 1865 г., учредители и директора компании, учрежденной при 10 000 паях, злоупотребляли капиталом предприятия для спекуляций. Один из акционеров — Колеман — возбудил жалобу о растрате его пая, но суд в Пеннсилвании отклонил ее в силу того соображения, что он сам участвовал в спекуляциях. Колумбийская Нефтяная компания просуществовала еще долгое время, будучи уже мертвым предприятием.

Характерную историю о методах Карнеджи в то время рассказывает нам Бридж. Карнеджи, подчеркивая свои дружелюбные чувства, «дал себя уговорить» продать Томасу Н. Мюллеру несколько паев Колумбийской Нефтяной Компании по «себестоимости», причем эта себестоимость достигала 6 долларов 37½ центов за пай. Впоследствии Миллер полагал, что имеет все основания думать, что Карнеджи надул его на крупную сумму. Удостоверился он в этом, впрочем, гораздо позже, а именно в 1896 г., когда в его распоряжении оказались старые бухгалтерские книги Колумбийской Нефтяной Компании, и он среди протоколов общества нашел сообщение о том, что Эндрью Карнеджи при протесте других акционеров приобрел пай по два доллара за штуку.

Эти три года гражданской войны — с 1861 по 1863 — явились несомненно доходным временем для Эндрью Карнеджи. Помимо уже упомянутых предприятий, он принимал деятельное участие в целом ряде других капиталистических начинаний. К числу последних относился проект телеграфной линии вдоль Пеннсилванской железной дороги, проект Компании для сооружения железных дорог и мостов. Затем следуют Нефтяная К^о Утиной Бухты, Бирмингемская Кошпожелезная дорога, Третий Национальный Банк в Питтсбурге, Дуттопская Нефтяная Компания, Бюргерская железная дорога и целый ряд других предприятий.

К 1863 г. Карнеджи получил повышение — он был назначен на прежнее место Скотта — местным Начальником Пеннсилванской железной дороги в Питтсбурге. Его помощником был его брат, на 9 лет моложе его, Томас М. Карнеджи.

КОМПАНИОНЫ КАРНЕДЖИ

Карнеджи было двадцать восемь лет, когда он впервые сблизился с железнодорожной промышленностью. Сближение это произошло совершенно случайно и обусловлено было тем, что он в критический момент был в состоянии вложить в одно предприятие определенную сумму денег. В 1858 г. Эндрью и Антон

Кломан, два брата, эмигрировавшие из Тревса в Пруссии, устроили в Гиртис Руи в Дюкене, торговом местечке Пеннсилъвании, небольшую кузницу, примитивное предприятие с небольшой машиной и деревянным молотом, которое специально изготовляло колесные оси и продавало их железным дорогам и вагопостроителям.

В числе дорог, покупавших у братьев Кломан, была железная дорога Питтсбург, Форт-Вэйн и Чикаго, которая в настоящее время составляет существенную часть Пеннсилъванской железной дороги. Служащим, ведавшим покупкой, был Томас Н. Миллер, молодой человек двадцати четырех лет, который прекрасно понимал смысл наживания денег и не проявлял особенной щепетильности в отношении принятых методов.

Развитие предприятия Кломанов потребовало в 1859 г. увеличения капитала, и Эндрию Кломану пришла в голову блестящая идея. К кому лучше обратиться, как не к Миллеру? Если бы удалось уговорить Миллера вложить 1 600 долларов в мастерскую в обмен за третью часть паев, то это привело бы к тому, что Миллер, будучи закупщиком крупной железной дороги, естественно стал бы собирать для мастерских еще больше заказов. Хотя все или почти все главные служащие железной дороги подобным образом старались заручиться паями различных фирм или компаний, у которых они покупали в качестве служащих железной дороги, Миллер, повидимому, высказал сомнение в возможности сделать то же самое. Но в конце концов он все же нашел выход, как обойти этот деликатный пункт: у него есть, сказал он, друг — Генри Финнс, который будет играть роль номинального владельца. Финнсу тогда исполнилось двадцать лет и он усердно охотился за деньгами. Отец его был сапожником, и он тщетно старался наскрести 1 600 долларов. Во всяком случае Миллер в конце концов внес всю сумму с условием, что Финнс должен выплатить ему половину капитала из своих прибылей и зато получать в свою пользу половину процентов. Поскольку дело касалось Миллера, он предохранил себя от неприятных расследований тем, что занес свой пай на имя Финнса.

С помощью денег Миллера и его связей предприятие братьев Кломан стало расширяться. Они установили второй молот, который все время был в работе, ибо Миллер доставлял в изобилии заказы от своей железной дороги и рекомендовал Кломанов различным вагопостроительным фирмам — рекомендации, которая чего-нибудь да стоила.

А затем разразилась гражданская война, а вместе с нею появился и безумный спрос на военное снабжение, на военные повозки и другие предметы вооружения и на быструю перевозку всего этого. И заказы от железных дорог потекли целым пото-

ком, а продажная цена колесных осей вскочила с двух до двадцати центов за фунт. Еще большие прибыли приписали договоры по поставкам правительству. Настоятельная необходимость вооружить и снабдить внезапно созданные армию и флот требовали чрезвычайной поспешности при сдаче крупных заказов. Требовались и уплачивались чрезмерные цены; как раз во время гражданской войны практиковались колоссальнейшие подкупы, причем грандиозным образом обогащались как поставщики, так и правительственные чиновники, которые занимались этими вымогательствами. Братья Кломан прекратили производство осей и занялись исключительно правительственными подрядами.

На часть полученных таким образом прибылей они выстроили новый железопрокатный завод на 29 улице в Питтсбурге, на участке, взятом ими в аренду на 20 лет по 324 доллара в год, и увеличили капитал до 80 000 долларов. Доходы от прокатки в ту пору были громадны; между 1860 и 1864 г. цена катаного железа возросла с 58 долларов за тонну до 146 долларов, хотя цена чугуна возросла всего с 23 до 59 долларов за тонну. К 1863 г. Миллер накопил достаточно денег, чтобы приобрести у Антона Кломана его пай за 20 000 долларов. Эта уступка братом его пая обеспокоила Эдрию Кломана, ибо он стал подозревать, что имеется в виду выкупить также и его долю.

Тут возник спор между Миллером, Эдрию Кломаном и Финнсом, из которых каждый сильно подозревал другого в том, что он хочет надуть его. Повидимому, Финнс по предложению Миллера продал часть их общего пая их общему другу Вильяму Коули за 8 500 долларов. Коули умер в действующей армии от тифа, после чего Миллер выкупил обратно у его наследников его долю. Это вызвало возмущение как Кломана, так и Финнса, а Кломан заподозрил также и Финнса. Столкновение приняло такой резкий характер, что они обратились к своего рода третейскому суду, чтобы наладить отношения.

Таким судьей избрали Карнеджи. Этот последний пошел на это и постепенно повел дело так, что совершенно оттеснил или вытеснил одного пайщика за другим и сделался хозяином завода, который развился в громадный сталелитейный завод и основное предприятие будущего стального треста.

В качестве третейского судьи он был приглашен, очевидно, потому, что находился в дружеских отношениях как с Миллером, так и с Финнсом. Действительно, он принадлежал к той группе честолюбивых молодых людей, которая состояла из Миллера, Джона Финнса (брата Генри Финнса) и Коули и сблизилась с другой группой, состоящей из Генри Финнса, Томаса Карнеджи (брата Эдрию), Генри В. Оливера и некоторых других.

все делавших карьеру юношей, которые стремились поскорее разбогатеть, еще не очень хорошо ознакомились с интригами деловой жизни и потому вначале питали еще некоторое доверие друг к другу. Поэтому Эндрью Карпеджи и был приглашен, как друг спорящих, уладить мирным образом столкновение.

Сам Карпеджи, конечно, иначе изобразил начало своей карьеры перед комиссией Конгресса (Стапеля), которая должна была обследовать стальной трест. Он сказал, что впервые занялся железным делом в 1861 году, когда объединился с фирмой Миллер и Смолл, и в 1862 г. занял у Питтсбургского Национального Банка 1 500 долларов, чтобы вложить их в качестве пайщика в «Мостовую Компанию Шлуссштейн», что сделало также пять или шесть из его знакомых. «В 1863 г. мы выстроили в Питтсбурге еще один завод, а в 1864 г. я был в числе учредителей чугуноплавильного завода. В 1866 г. мы выстроили паровозостроительный завод в Питтсбурге, а в 1867 г. мы присоединили к этому еще два сталелитейных завода. Таково было начало Стального треста Карпеджи». Он показал далее, что он и его компаньоны имели тогда весьма небольшой капитал: «в различное время мы вкладывали в дело 20 или 30 тысяч долларов каждый». Но тут же он добавил, что один лишь чугуноплавильный завод располагал тогда или несколько позднее капиталом в 500 000 долларов.

Где и каким образом он, молодой человек 26 лет, состоявший еще на службе Пеннсилванской железной дороги, умудрился добыть капитал, позволивший ему превратиться в такого крупного капиталиста, — объяснить это он, понятно, воздержался, а деликатная комиссия, в свою очередь, тоже старательно воздерживалась слишком настойчиво расспрашивать его об этом. Во всяком случае, остается фактом, что его показание изобилует проявлениями забывчивости, выражаясь деликатно. Он вступил в железную промышленность только в 1863 г., а «Мостовую Компанию Шлуссштейн» он не мог основать в 1862 г., так как она была создана лишь в апреле 1865 г.

Существенное значение имели не только так называемые факты, приводимые им и притом в значительной мере измышленные, а как раз те подробности, которые он обходил молчанием. Поскольку одному человеку удалось составить себе состояние в 420—500 миллионов долларов, представляется в высшей степени желательным узнать, как это состояние возникло. Но именно последнее сопровождалось такими обстоятельствами, разоблачение которых не представлялось магнату желательным. После того как он составил себе колоссальное состояние и достиг почтенного возраста, в его интересах и в интересах его чщеславия представлять дело так, будто оно приобретено чест-

ными методами и в результате делового превосходства. И если кто-либо потребует у нас дальнейших доказательств недостоверности рассказа самого Карнеджи, нам достаточно будет указать на то, что в своем показании перед следственной комиссией он серьезно утверждал, что не имел никакого представления о содержании закона Шермана против трестов, изданного в 1892 г. Итак, относительно важнейшего торгового закона Соединенных Штатов, воспрепятствующего всякого рода соглашениям в целях ограничения торговли и знакомого даже новичкам в наших торговых школах, Карнеджи, этот многократный миллионер и владелец сталелитейных заводов, рудников и железных дорог, утверждал, что он, правда, «слышал о его принятии», но думал, что он относится только к железным дорогам! Юристы Стальной Компании Карнеджи, торжественно заявил он, никогда не говорили ему, что этот закон касается его собственной торговой деятельности! Мы указываем на этот факт лишь для того, чтобы читатель мог убедиться, как смешно было его показание.

Но вернемся к нашему рассказу. Когда Карнеджи был приглашен Кломаном, Миллером и Фиппсом уладить их споры, его вмешательство вызвало лишь новые раздоры, и, согласно Бриджу, он вынес решение, что Миллер должен быть исключен как главный виновник столкновений. Первого сентября 1863 г. пайщиками было составлено новое соглашение, согласно которому Миллер признавался участником предприятия в шестой доле, причем предприятие называлось теперь по имени Кломана и Фиппса; в договор была включена статья, подписанная Миллером с протестом, согласно которой его доля могла быть выкуплена с предупреждением за два месяца.

Лишь несколько месяцев спустя выяснилось настоящее значение этой статьи: Миллеру было объявлено, что он попал в юридическую петлю и, поскольку он подписал договор, он может лишь безрезультатно протестовать. Выяснилось, что миротворец при этом соглашении ловко интриговал в целях вытеснения Миллера, чтобы самому проникнуть в предприятие в качестве пайщика. Сделал он это не прямо: он ссудил брату своему Томасу М. Карнеджи нужную сумму денег, чтобы тот мог вступить пайщиком, и высчитал, что при выходе Миллера половина его доли в железоплавильном заводе будет переписана на Томаса М. Карнеджи. Миллер ничего не мог поделать против этого.

Таким способом братья Карнеджи открыли себе доступ в железную промышленность. Ни один из них не провел время своего ученичества в этой отрасли промышленности; ни один из них не имел ни малейших технических или иных познаний в области процесса изготовления железа. Умение Эндрю Карнеджи сказалось исключительно в его деятельности «миротворца»,

поскольку он сумел использовать раздоры компаньонов в своих выгодах. При таком положении вещей ему было сравнительно легко извлечь выгоду из соперничества и алчности других, в особенности потому, что он располагал необходимым капиталом для успешного ведения железоделательных предприятий. Его связи с железнодорожным делом и другими подобными предприятиями, а также его положение чиновника позволяли ему предвидеть значительное расширение и расцвет железной промышленности. Он понял, как можно весьма выгодным образом заработать на этом расширении, если принять в дело в качестве «негласных участников» заинтересованных высших служащих жел. дор. и позаботиться о получении от них заказов, при выполнении которых они получили бы свою долю денежной прибыли. Все это он ясно понял. Яркий свет на ловкость Карнеджи или на отсутствие принципиальности у Миллера бросает тот факт, что последний после своего вытеснения все же вступил в компанию с Карнеджи и с другими для основания в Питтсбурге на 33-й улице чугунолитейного завода «Циклоп», чтобы конкурировать с заводом Кломана — Финкса. Из этого мы можем заключить, что Карнеджи так ловко выполнил различные маневры, которые повели к вытеснению Миллера из предприятия Кломана, что Миллер совсем и не подозревал всех ухищрений Карнеджи. Не менее показателен для характеристики деловых методов того времени тот факт, что Карнеджи основал конкурирующее предприятие против железопрокатного завода Кломана, в котором он сам был негласным участником. Но, как мы еще увидим, Карнеджи при этом выполнял смелый и продуманный план.

Должно было еще настать время, когда он, первоначально появившийся на поверхности лишь в качестве приглашенного третейского судьи, приобрел полное господство во всей железоделательной и сталелитейной промышленности Питтсбургского округа. Он обладал замечательным даром проявлять самую горячую дружбу и уважение к тем самым людям, за счет которых он в это самое время обдeldывал свои дела. Но этого было недостаточно. Он умел также пользоваться помощью закона, т. е. формальными соглашениями и договорами, которые он составлял так ловко, что бедный компаньон или изобретатель обыкновенно впоследствии убеждался, что в судебном порядке он ничего не может сделать против Карнеджи, так как сам себе связал руки договором, с такой доверчивостью подписанным. Обыкновенных юристов для Карнеджи было недостаточно, он пользовался содействием самых известных крючкотворцев, и лучшим доказательством их ловкости служит тот факт, что редко находился кто-либо, рисковавший затевать против Кар-

неджи процесс. Один участник за другим вынужденно и в бешенстве покидали его, но мы напрасно будем искать в судебных отчетах жалобы на него, если не считать одного или двух случаев, которыми мы займемся. Что касается Томаса М. Карнеджи, то это был человек, не обладавший выдающимися финансовыми способностями, но отличавшийся особой убедительностью своей речью. Братья прекрасно дополняли друг друга.

Дела завода «Циклоп» шли плохо; так как у него никого не было, кто понимал бы что-нибудь в производстве железа, он не мог успешно конкурировать с заводом Кломана. Миллер и Эндрю Карнеджи не могли с успехом руководить им, ни тот ни другой не обладали решительно никакой технической подготовкой. Так как завод быстро шел к банкротству, возник настоятельный вопрос, как можно было бы от него отделаться.

Вопрос этот скоро был разрешен при помощи слияния, проведенного так ловко, что Эндрю Карнеджи вместе с тем сделал дальнейший шаг для обеспечения себе господствующего положения.

Томас М. Карнеджи так долго уговаривал с присущей ему убедительностью Кломана и Фипса, что они в конце концов согласились на слияние завода «Циклоп» с их собственным предприятием; главным его доводом была необходимость увеличения капитала и не менее решающую роль сыграли его заверения, что Эндрю Карнеджи готов ссудить 50 000 долларов участникам завода Кломана.

Был заключен договор, согласно которому учреждалась новая компания под названием «Компания железодельного завода Унион», которая должна была приобрести завод Кломана за 150 000 долларов и завод «Циклоп» за 50 000 долларов и должна была обладать капиталом в 500 000 долларов. За передачу завода «Циклоп» Эндрю Карнеджи, Миллер и другие из их группы должны были получить несколько менее половины паев новой компании, и Кломан должен был оставаться директором компании. Таково было содержание договора 1 мая 1865 г.

К этому времени закончилась гражданская война, и вместе с тем начался блестящий период для железных дорог и тому подобных предприятий. Предстояло восстановление железных дорог Юга, разрушенных войсками Союза; в обширных территориях к западу от Миссисипи проектировались и начали строиться крупные железнодорожные линии, пересекающие материк. Эти сооружения давали железозаводчикам громадные заказы на железнодорожный материал. Хотя железные мосты отнюдь не являлись новым изобретением, железные дороги сооружались с такой поспешностью и жадностью, что на них имелось много деревянных мостов, в результате чего бывали частые и круп-

ные несчастные случаи. Железнодорожные капиталисты увидели теперь, что в конце концов железные мосты в виду их большей прочности гораздо более выгодны, — поняли они это не столько вследствие гибели большого количества человеческих жизней, сколько в результате скандалов, вызывавшихся этой гибелью, и в результате порчи и утраты подвижного состава.

В Питтсбурге существовала фирма по сооружению железных мостов под названием Пиппер и Шифлер. И за месяц до основания компании «Унион» Карнеджи сыграл также значительную роль при основании «Мостовой компании Шлуссштейн», которая должна была приобрести завод Пиппера и Шифлера. Это было чрезвычайно выгодное дело. Компания «Шлуссштейн» купала весь материал у завода «Унион», прибыль которого чрезвычайно возросла. Эндрию Карнеджи был при этом не столько руководителем всего дела, сколько участником его, основателем и финансирующей силой, но такое участие в деле значительно увеличивало его вес и его состояние. Действительным главой компании «Унион» был Эндрию Кломац, который хотя и был несведущ в всемогущей науке финансовых манипуляций, но зато был знаком с техническими подробностями прокатки железа и обладал определенным талантом в области технических усовершенствований. Именно Кломац так усовершенствовал машины и методы производства, что оказалось возможным прокатывать балки той толщины, какая была необходима при сооружении мостов. Он был незаменим на своем месте и являлся тем лицом, который фактически управлял заводами. Карнеджи отлично понимал, что не настало еще время вытеснить такого полезного и нужного человека, как Кломац.

Однако момент был в высшей степени благоприятен для того, чтобы выжить Миллера. Если бы удалось уговорить или вынудить Миллера продать свою долю, то влияние Карнеджи в делах компании «Унион» должно было возрасти. В 1867 г. весьма кстати возник спор или, вернее, возник старый спор, ловко раздутый. Миллер был особенно раздражен против Фиппса и отказывался участвовать в собраниях директоров вместе с ним и некоторыми другими лицами, против которых имел зуб. Он также был недоволен сделкой с Колумбийской нефтяной компанией, которую навязал ему Карнеджи. Между тем Карнеджи прилагал величайшие усилия, чтобы побудить Миллера продать свои акции компании «Унион». Одновременно с этим он не переставал заверять Миллера в своей дружбе к нему и заявил ему, по сообщению Бриджа, в письме от 4 сентября 1867 г., что паи эти не имеют большой цены и что он сам был бы рад, если бы мог от них избавиться, если бы кто-нибудь дал ему за них хотя бы по 27,40 долларов за акцию. Он имел тогда 1 600 акций.

Миллер стал находить свое положение пайщика компании «Упион» все более невыносимым и начал подыскивать лиц, могущих приобрести его пай. Эндрию Карпеджи весьма предупредительно предложил подыскать такое лицо. В конце концов на поверхности появился некто, известный Миллеру в качестве Дэвида А. Стьюарта, которому он и продал свои акции по 32 доллара за штуку. Но к своему изумлению и огорчению он вскоре узнал, что действительным покупателем был не кто иной, как сам Эндрию Карпеджи. Доля, которую продал Миллер, включала также акции, какие он перед тем приобрел от некоего Меттью. Таким образом Эндрию Карпеджи увеличил свою долю до почти 40% всех выпущенных акций заводов «Упион».

Миллер теперь был совершенно отшит от дела, и Карпеджи таким образом сделал большой шаг вперед в своем стремлении овладеть заводами.

Между тем в железодельной промышленности произошло событие, которое ясно показало, что отходь не представляется необходимым иметь пайщиками дельных технических заведующих; ясно обнаружилось, что механики-изобретатели могут быть просто нанимаемы в качестве мастеров или в ином порядке, на постоянное жалованье, без предоставления им места и голоса в правлении.

С капиталистической точки зрения это было весьма важным открытием. Благодаря ему крупнейшие промышленные предприятия могли находиться в исключительном обладании их учредителей и финансистов. Не имело никакого значения, имели ли они хотя бы малейшее представление о технических процессах производства или же имели о том самые поверхностные сведения. Людей, искусных и опытных в этой области, можно было нанимать в качестве ревизоров или мастеров и заставлять их подписывать контракты, согласно которым за получаемое ими жалованье должно было становиться нераздельной собственностью компании все то, что они изобретали и открывали за время своей службы.

Событие, которое повело к этой новой системе организации и которое принесло Карпеджи и его компаниям многие миллионы долларов, произошло в результате рабочих волнений. Завод «Упион» и другие железодельные предприятия требовали, чтобы «сыновья вулкана», Союз рабочих пудлинговщиков согласился на понижение заработной платы, которое обосновывалось тем, что поизились цены на железо. Рабочие воспротивились этому. То были развитые люди, которые отлично знали, что компании при выпуске своих акций, за которые отчасти не было уплачено ни одного доллара, нажили крупные барыши. Они видели также, что стоявшие во главе заводов спекулянты

акциями сумели разбогатеть в то время, как они, пудлинговщики, должны были работать за заработную плату, которая не стояла ни в каком отношении к продажной цене железных изделий, какие они производили. И потому они не соглашались на понижение заработной платы. Результатом этого явился локаут 1867 года.

Но у капиталистов был уже наготове план, как бороться и сокрушить рабочий Союз. План, который впоследствии был использован с таким же успехом Стальной компанией Карнеджи и ее преемником — Стальным трестом, и был уже применен раньше суконными фабриками Новой Англии. План этот состоял просто в том, что предприниматели посылали своих агентов в Европу для вербовки там дешевых рабочих сил. В ту пору не существовало законодательных ограничений для открытого и прямого выполнения этого плана; лишь много лет спустя был принят закон, воспреещающий ввоз законтрактованных иностранных рабочих.

Начали ввозить пеструю смесь европейских рабочих всех национальностей. В их числе было много англичан, ирландцев и рабочих из Уэльса, привыкших к гораздо более низкой оплате своего труда и к гораздо более низкому уровню жизни, чем американские рабочие; значительная часть состояла также из немцев, которые, так как они не понимали английского языка, были назначены на заводы компании «Упион», где Эндрию Кломан, сам немец, мог давать им приказания на их родном языке. В числе этих ввезенных немцев находился один особенно дельный, одаренный человек, по имени Иоани Циммер, работавший раньше на немецком железо-прокатном заводе. Он дал Кломану описание особых прокатных станов, которые были в ходу в Германии и вырабатывали болванки, в ту пору совершенно неизвестные в Америке, — болванки различных размеров с ровными краями. Кломан соорудил, следуя указаниям Циммера, такой прокатный стан, который вырабатывал катаные болванки различной толщины и размеров. Предприятие Карнеджи спокойно присвоило себе это изобретение, которое с самого начала имело колоссальный успех и впоследствии было использовано в громадном прокатном заводе в Гомстеде. «Эта скромная идея немецкого рабочего, — пишет Бридж, — принесла миллионы фирме, которая пригласила его вместо забастовщика. Что касается самого Циммера, то в награду он получил хорошо оплачиваемое место мастера на прокатном заводе, который он выстроил, и дальнейшие прибавки. Он делал сбережения и, как говорят, оставил после своей смерти более 100 000 долларов».

То был не единственный случай паглого использования немецких изобретений. В качестве финансового управителя заводов

«Упион», Фиппе совершал частые поездки в Европу, главным образом в целях приобретения для компании заграничных рынков сбыта. Но он не упускал случая познакомиться со всеми новыми методами производства и новыми изобретениями, о каких ему только приходилось слышать. Он посещал европейские железнопрокатные заводы, самым подробным образом знакомился со всеми деталями и останавливал свой выбор на том, что представлялось ему имеющим ценность. Так, например, однажды, когда, ничего не подозревая, ему любезно предоставили возможность осмотреть один немецкий завод, он подметил, что при помощи одного применявшегося на этом заводе процесса достигается большая экономия при подноске старого рельсового железа, которое бросается в печь для изготовления железных балок. Не теряя ни минуты, он нарисовал себе схему этого метода и по возвращении в Питтсбург ввел его там вместо практиковавшегося до сих пор. Говорят, что фирма с тех пор сберегала ежедневно ровно столько, сколько стоила ему поездка в Европу.

Теперь фирма получила другое название: 1 декабря 1870 г. Кломаи, Фиппе и братья Карпеджи основали фирму Кломаи, Карпеджи и К^о. Несколько месяцев спустя они приступили к сооружению знаменитой домашней печи «Люси» на 59-й улице в Питтсбурге. Эта домна отличалась такой производительностью, что начала с производства 350 тои чугуна в неделю — что тогда признавалось почти невозможным, — а спустя 13 лет она выплавляла ежедневно даже 800 тои. Сооружение этой домны поставило Кломаи в затруднительное финансовое положение, которое дало Эдрию Карпеджи долго ожидавшуюся возможность вытеснить и его.

Невозможно установить, до каких размеров доходило тогда богатство Карпеджи. Но его растущее могущество обуславливалось не только его личным доходом, но также и смелостью, с какою он действовал, и в особенности тем, что он сумел связать интересы крупных капиталистов с осуществлением своих планов. Так, он доставил компании по сооружению мостов «Шлуссштейн» еще до ее основания массу заказов, а также обеспечил ей пониженные тарифы, вступив в связь с высшими должностными лицами Пеннсильванской железной дороги. Председатель этой дороги Дж. Эдгар Томпсон был крупным акционером этой компании; конечно, он так боялся общественной критики, которая могла за это напасть на него, что записал свои акции на имя своей жены. Он предоставил компании крупные заказы. Товарищ председателя дороги Томас А. Скотт тоже был втайне акционером, равно как некоторые другие влиятельные служащие железной дороги. Попятно, что они все пользовались своим вы-

соким положением на службе у Пенн-сильванской жел. дор., чтобы самым горячим образом рекомендовать служащим других дорог изделия компании по сооружению мостов «Шлюсштейн».

Компания эта в своих объявлениях хвалилась эгими своими обширными связями с железными дорогами и перечисляла те из них, заказы которых она выполняла: то были дороги Пенн-сильванская, Северная Центральная, Северная Миссурийская, Иллинойс-Центральная, Балтимора-Огайская, Нью-Джерси-Центральная и многие другие. Она восхваляла свои железные мосты, «патент Лививиль и Пипер». Лививиль еще в 1877 г. был председателем компании, а Пипер оставался долгое время ее главным директором; сам же Эндрью Карнеджи держался в тени и действовал через своего брата Томаса, который был казначеем компании.

Таким образом компания «Шлюсштейн» не должна была начинать, как многие другие предприятия, с малого и неуверенно гоняться за заказами; с первого дня своего возникновения она пользовалась влиятельными покровителями. И эти покровители приносили выгоды не только ей самой, но в значительной мере также заводам «Унион», от которых компания «Шлюсштейн» получала нужный ей чугун. Что же касается самого Карнеджи, то его преобладание в компании «Шлюсштейн» являлось для него весьма ценным подспорьем в его стремлении овладеть также и заводами «Унион»; в самом деле, разве он не мог пригрозить своим компаньонам по заводам «Унион» в критический момент, если они не соглашались на определенные его предложения, тем, что компания «Шлюсштейн» станет приобретать нужный ей чугун у других фирм?

Одновременно с переменой, происшедшей в управлении заводами «Унион», подобное же явление происходило и в компании «Шлюсштейн». Подобно тому, как заводы «Унион» первоначально, при братьях Кломан, были предприятием, лично управлявшимся владельцами, обладавшими техническим опытом и знаниями в данной отрасли промышленности, а затем попали в руки людей, вошедших в дело исключительно в качестве дельцов и денежных людей, — точно также первоначальная фирма Пипер и Шиффлер оказалась замененной компанией «Шлюсштейн».

Пипер был человеком крупных технических дарований, он постоянно делал изобретения в той или другой области. Его компаньон Пиффлер был «хорошим погонялой», т. е. умел обращаться с рабочими и выжимать из них максимум труда. Оба компаньона одновременно работали по сооружению железных дорог; с Пипером Карнеджи познакомился уже в 1858 г. в Алтоне, где Карнеджи служил тогда на Пенн-сильванской железной

дороге. Службу на этой дороге Карнеджи покинул только в 1865 г., как раз в том году, когда была учреждена Компания по сооружению мостов. Как только была учреждена эта компания, Пипер и Шиффлер были поставлены в положение подручных. Нельзя отрицать, что вложение крупных капиталов в эту компанию было обусловлено главным образом уверенностью в получении выгодных заказов через Томпсона, Скотта и других железнодорожных служащих. Бридж, который в качестве личного секретаря Карнеджи имел доступ к некоторым частным документам, уверяет, что Карнеджи главную часть своих паев в этой компании получил исключительно в виде вознаграждения за свои услуги при ее учреждении, не заплатив за это ни одной копейки; а так как этих паев было ему недостаточно, он в целях получения большего количества акций выдал долговое обязательство, для оплаты которого оказалось достаточным дивиденда за первые четыре года.

Как было установлено Комиссией Соединенных Штатов 1906 г. о междуштатной торговле, Дж. Эдгар Томпсон в качестве председателя Пеннсильванской железной дороги допускал также, чтобы высшие железнодорожные служащие вкладывали свои деньги в углепромышленные компании, — те самые служащие, которые не давали конкурентам этих углепромышленных компаний товарных вагонов или задерживали их грузы или каким-либо иным способом причиняли им ущерб. Согласно докладу Комиссии, многие служащие получали акции в подарок, так как это было выгодно компаниям или за то, что они давали свои имена в качестве покровителей этих компаний.

Год кризиса 1873 был благоприятным временем для Карнеджи. 10-го января 1912 года он показал перед Следственной Комиссией Сената о Стальном тресте, что этот год заставил многих из его компаньонов продать ему свои паи и что именно в этом году он достиг господства в стальной промышленности. При желании Карнеджи мог бы иллюстрировать это показание своим образом действий по отношению к Эдрию Кломану. Кломан вложил крупные суммы в железорудные предприятия двух компаний в Мичигане, которые облазили его тем, что могут поставлять ему вдоволь руды для «Люси». В кризисный 1873 год эти компании оказались под конкурсом. В своей относительной деловой неопытности Кломан полагал, что общества эти были с ограниченной ответственностью, теперь же он увидел, что связан с ними гораздо больше, чем думал. Казалось весьма вероятным, что кредиторы при желании могут положить руку также и на доходы с других компаний, в которых он состоял пайщиком.

Тут на сцену появился в качестве верного друга Эдрию Карнеджи и предложил Кломану, чтобы он на время, пока

уладит счета со своими кредиторами, уступил ему свои пай в компании и работал это время в качестве служащего с жалованием в 5 000 долларов, чтобы потом опять получить обратно все свои права пайщика. Кломан принял это предложение и в течение трех лет работал за 5 000 долларов в год, питая все время надежду, что скоро опять станет полноправным пайщиком. Наконец ему удалось покончить с своими кредиторами, уплатив им половину своих обязательств. Но как же изумлен и ошеломлен был он, когда узнал, что его соглашение с Эндрию Карнеджи не имеет ни малейшей законной силы! Ему не оставалось ничего другого, как припять 100 000 долларов, которые предложил ему Карнеджи за его пай в различных заводах, хотя он считал эту сумму жалкой подачкой в сравнении с действительной стоимостью своей доли. Но по суду он ничего бы не мог добиться; он ушел и до самой смерти питал горькую вражду к Карнеджи. С тех пор он утратил всякое значение и не имел уже ничего общего с компанией, которая возникла из его завода.

Уже в 1855-56 г. Сэр Генри Бессемер в Англии изобрел новый способ изготовления стали посредством больших вращающихся сосудов, получивших название «бессемеровских груш»; между 1868 и 1873 г. в Соединенных Штатах по крайней мере четыре завода начали работать бессемеровским способом.

Братья Карнеджи поручили теперь Вильяму Кольману осмотреть эти американские сталелитейные заводы, а вскоре за тем сам Эндрию Карнеджи отправился в Англию, чтобы на месте изучить бессемеровский способ. Кольман был тестем Томаса Карнеджи, и он, повидимому, возымел идею изготавливать стальные рельсы. Идею эту приветствовали, признав ее блестящей и весьма своевременной: старые железные рельсы, какие употреблялись до сих пор, оказывались совершенно непригодными для все более возрастающего движения; на них появлялись трещины и в результате этого локомотивы и целые поезда сходили с рельс, что влекло за собою многочисленные человеческие жертвы. Кроме того, эта идея должна была сейчас же приносить прибыль: так как железнодорожные служащие действовали в качестве «негласных пайщиков», сразу же должны были получиться крупные заказы; достаточно было Пеннсильванской жел. дороге ввести у себя стальные рельсы, чтобы за ней вынуждены были последовать другие дороги.

Но между самой идеей и ее успешным выполнением было еще громадное расстояние. Идея была проста, а осуществление ее требовало технических устройств и изобретений, относительно которых не имели ни малейшего представления ни Кольман, ни Фиппс, ни Карнеджи. В дальнейшем будет рассказано, с чьей помощью им удалось помочь беде. Здесь будет до-

статочно сказать, что доклад Кольмана оказался настолько благоприятным, что он сам вошел в долю. В этом же году была учреждена фирма Карнеджи, Мак Кандлесс и К^о для производства стальных рельсов и других продуктов. Мак Кандлесс был председателем крупного Питтсбургского банка. Капитал общества достигал 700 000 долларов. Кольман подписал 100 000 долларов; Давид А. Стюарт, председатель Питтсбургского паровозного завода, Джон Скотт, один из директоров Аллеганской железной дороги, Фишпс, Томас М. Карнеджи, Мак Кандлесс и Кломан подписали каждый по 50 000 долларов (Кломан тогда не был еще выброшен), а Эндрю Карнеджи внес 250 000 долларов. Через год, а именно 12-го октября 1874 года, фирма Карнеджи, Мак Кандлесс и К^о была ликвидирована, а вместо нее появилась Стальная компания Эдгар Томпсон, названная так по имени председателя Пеннсильванской железной дороги; она объявила, что обладает капиталом в 1 000 000 долларов.

Откуда, спрашивается, взял Эндрю Карнеджи эти внесенные им 250 000 долларов? Не говоря уже о его прибылях из предыдущих сделок, ему удалось раздобыть почти всю эту сумму при продаже облигаций во время его поездки в Европу в 1872 г. Из показания Бриджа мы узнаем, что его верный шеф Томпсон поручил ему выбросить на европейский рынок на 6 миллионов долларов облигаций для постройки новой железной дороги в Давенпорт в штате Иова; и хотя эта дорога существовала только на бумаге и никогда не была выстроена, хотя покупатели этих облигаций потеряли все до копейки, что они уплатили, Карнеджи все же получил в виде комиссии 150 000 долларов. Около того же времени он получил еще 75 000 долларов комиссии за продажу других облигаций. Держатели этих шести миллионов облигаций употребляли величайшие усилия, чтобы привлечь его к уплате убытков, но это им не удалось. Нужно ли после этого объяснять, почему Карнеджи был такого высокого мнения о Томпсоне, что по его имени назвал свои сталелитейные заводы?

Но Томпсон и Скотт не были единственными железнодорожными воротилами, с которыми сумел сблизиться Эндрю Карнеджи. Рассказывая следственной Комиссии Сената о своей карьере, он хвастал следующим образом: «Я вспоминаю, что Союзная Атлантическая железная дорога как-то объявила о поставке 70 000 тонн рельсов, причем конверты с предложениями должны были быть вскрыты в Омаге. Там были все мои конкуренты. Но я отправился в Нью-Йорк к председателю Сиднею Диллоу (председателю Союзной Атлантической дороги). Я в свое время ссудил этой дороге 600 000 долларов в Филадельфии, и поэтому я был избран вместе с Джоржем М. Пульманом в Наблюдательный Совет. Я переговорил с Диллоном о поставке рельсов и спросил

его, хороши ли рельсы Карпеджи. Он ответил утвердительно. Хорошо, сказал я, я хотел бы, чтобы Союзная Атлантическая заключила эту сделку со мною и потому предложу ей самую низкую цену. Ладно, Карпеджи, сказал он, и я получил подряд на 70 000 тонн рельс». К этому Карпеджи добавил, что он как-то предоставил кредит Коллису П. Кенгтингтону, когда этот железнодорожный магнат «оказался в тисках».

Карпеджи не решился указать точно время, когда он предоставил эти ссуды; мы должны предположить, что это произошло задолго до того, как Союзная Атлантическая дорога и Кенгтингтон приобрели значительные богатства, с успехом подкупив Конгресс и законодательные учреждения в целях получения от них крупных денежных субсидий и земельных отводов.

К компании стальных заводов Эдгара Томпсона был привлечен еще один железнодорожный служащий, а именно Вильям П. Шинн, главный агент Пеннсильванской железной дороги, пайщик сталелитейной компании и председатель железной дороги Эштабула, Юнгстоун и Питтсбург. Этот Шинн ввел расденочную систему, которая уже доказала свою полезность и выгодность при применении ее нефтяной компанией Стандарт и Пеннсильванской железной дорогой. Система эта состояла в том, что в основу сделок по подрядам клались точные исчисления цены всех тех материалов, какие требуются для производства рельс. Услуги Шинна были весьма ценны для компании.

Но еще большую ценность имела для нее деятельность сталелитейного заводчика А. Л. Голлей и изобретателя капитана Вильяма Л. Джонса. Голлей принадлежал к числу тех людей, которые целиком уходят в свою специальность, и придавал очень мало значения деньгам. Все честолюбие его жизни сводилось к улучшению процесса производства стали. Голлей, этот тонко образованный и высоко одаренный конструктор, после того как он управлял сталелитейными заводами в Троп, Сент-Луи и в других местах, поступил на службу к Карпеджи и оставался у него до тех пор, пока не умер в 1882 г., буквально «сгорев» в 50-ти летнем возрасте.

Что касается капитана Джонса, то это был человек другого калибра — грубый, энергичный человек, без особого образования, но обладающий двумя способностями, оказавшимися весьма полезными для Карпеджи: умением подгонять рабочих и выжимать из них в определенньй промежуток времени максимальное количество труда и, с другой стороны, страстным стремлением улучшить процесс производства стали. Джонс служил мастером в конкурирующем предприятии, именно у сталелитейной компании «Камбрил». Эндрью Карпеджи воспользовался стачкой в этом предприятии и уговорил Джонса и еще несколько дру-

гих мастеров перейти на службу к нему. Никто лучше Джонса не умел извлекать из рабочих максимум труда за ничтожнейшее вознаграждение. Никто лучше Эндрью Карнеджи не умел так хорошо сочетать дешевое и хорошее производство. Джонс избегал нанимать американских рабочих, а по отношению к англичанам он был еще строже — и не только потому, что они «претендовали на высокую заработную плату», как он выражался, но и потому, что они отказывались чрезмерно напрягать свою рабочую силу и потому вырабатывали не так много. Он старался, чтобы в качестве рабочих нанимались немцы, ирландцы, шведы и молодые американские парни с ферм, и заявлял, что в правильной пропорции из этого материала получается «самая лучшая похлебка, какую только можно придумать». Он подбавлял сюда еще некоторое количество шотландцев и уэльсцев, ожидал от этого, что при различии языков, нравов и национальной вражде они не легко столкнутся и потому не смогут устраивать забастовки.

Ведя такую предусмотрительную политику разъединения рабочих, Джонс одновременно с этим неустанно стремился найти способы усовершенствования машин и увеличения их производительности. Для него было безразлично, сколько стоила машина, была ли она еще совсем нова, — если только обнаруживалось, что другая машина производила больше, хотя бы совсем на немного, он тотчас же устанавливал новую и выбрасывал старую в кучи железного хлама.

Результатом такого сочетания дешевого, послушного труда и отличающихся высокою производительностью машин явилась все большая производительность и все более дешевое производство, благодаря чему прибыли сталых заводов Эдгара Томпсона все возрастали, пока не достигли в 1877 году $43\frac{3}{4}\%$.

Прибыли были так велики, что Карнеджи не мог уже довольствоваться своим паем, достигавшим одной трети всего капитала заводов. Он стал стремиться теперь всецело завладеть предприятием. После особенно резкого спора в 1876 году из предприятия был выброшен Кольман, и Эндрью Карнеджи купил его пай; подробности этой истории нельзя установить из имеющихся судебных протоколов. Раздоры продолжались; Томас М. Карнеджи и сын продали половину своих паев Эндрью Карнеджи — почему они это сделали, об этом протоколы не дают ни малейшего указания. Следующим в собственность Эндрью Карнеджи пошел пай Кломана, всего в 50 000 долларов, а также срочные облигации целого ряда мелких акционеров, которым Карнеджи заявил без обиняков, что они лучше всего сделают, если возьмут, что им предлагают.

И в таком же порядке дело продолжалось дальше. Томас А. Скотт — великий Скотт — бывший шеф Карнеджи, сильно повздорил с Карнеджи, что последнему было весьма на руку, ибо Скотт в раздражении взял свои капиталы из сталелитейной компании Эдгара Томпсона и поклялся, что он ничего больше не будет иметь общего с нею. А какова была судьба доли Томпсона? Карнеджи вскоре приобрел и ее: когда Томпсон умер в 1874 году, его душеприказчики решили реализовать ее на наличные деньги, хотя еще не наступил срок облигациям. Но еще некоторое количество облигаций и акций находилось в руках Мак Канглесса, Шинна и Скотта. Мак Канглесс умер в 1879 году, и его вдова увидела себя вынужденной принять от Карнеджи низкую цену, чем это соответствовало бы возросшей стоимости предприятия. Затем резкая схватка между Карнеджи и Шинном явилась прологом вытеснения последнего, так как большинство Наблюдательного Совета было послушным орудием в руках Карнеджи. Но сам Шинн был тертым дельцом, который не был лишен упорства. Он подал на Карнеджи в суд, что последнему очень не понравилось, так как он питал большую нелюбовь к судам. В конце концов он помирился с Шинном на уплате ему двухсот тысяч долларов и оставил на своем пути нового врага. Что касается Джона Скотта, то в 1882 году ему без дальнейших церемоний было предложено покинуть фирму «Братья Карнеджи и К^о» — по поводу чего он ворчал еще долгое время после того, как убедился, что ему не остается ничего другого, как продать свою долю в 175 000 долларов Эндрью Карнеджи.

Фирма «Братья Карнеджи и К^о» была основана в 1881 году, с капиталом в 5 миллионов долларов, явившись преемницей сталелитейной компании Эдгара Томпсона и железопрокатных заводов «Унион». Эндрью Карнеджи достиг теперь своей цели. Обладая 3-мя миллионами акций, он являлся теперь крупнейшим акционером и мог распоряжаться обществом по своему усмотрению. Томас М. Карнеджи и Генри Фиппе участвовали каждый в деле на сумму в 878 000 долларов, но Томас Карнеджи умер в 1876 году. Остальные акционеры были сравнительно лишены влияния. Их акции, как мы уже указали, скоро перешли в собственность Карнеджи. Но откуда взялся капитал в 5 миллионов долларов? В значительной своей части он представлял собою фикцию, которая основывалась на громадных прибылях, достигших за год до консолидации предприятия 1 885 197 долларов. Из капитала в 5 миллионов долларов 4 миллиона были засчитаны в актив за заводы, строения и рудники и только 1 миллион надо было внести наличными — совсем простая вещь, которую легко было выполнить, имея в руках прибыль одного лишь года.

Но самым важным было то, что эта консолидация разоблачила тот факт, что компания Карпеджи, воспользовавшись уроком первого треста — Нефтяной Компании «Стандарт», — предприняла шаги для того, чтобы обеспечить себе господство над источниками сырья.

То был шаг вперед на пути капиталистического развития. При старой системе владелец фабрики или завода должен был покупать пужный ему сырой материал у других капиталистов. При введении нового метода в пользу предприятия оставалась та прибыль, какую получал продавец сырья. Уже около 1871 года Стальная Компания Карпеджи обладала собственными угольными рудниками и коксовальными печами, равно как железными рудниками; владения эти, правда, были не велики, но все же то было начало и говорило о том недалеком времени, когда крупные источники сырья должны были перейти в руки стальных магнатов. В самом деле, применяя этот более дешевый метод, предприятие Карпеджи вскоре обеспечило себе такое положение, при котором оно легко могло побивать своих конкурентов, державшихся старой системы. Эдмунд Кломан и другие питтсбургские капиталисты основали Питтсбургскую Бессемеровскую Стальную Компанию с капиталом в два с половиной миллиона и построили в Гомстеде около Питтсбурга сталелитейный завод. Но когда там вспыхнула забастовка, владельцы завода в виду различных затруднений должны были продать в 1883 г. свое предприятие группе Карпеджи. Сталелитейная Компания Дюкенъ тоже перешла к Карпеджи за 1 миллион облигациями и таким образом в Питтсбургском округе была устранена всякая конкуренция.

КАРПЕДЖИ И РАБОЧИЕ

Для непрерывного накопления громадных прибылей из года в год было необходимо расширять владения Сталелитейной Компании Карпеджи в области добычи кокса и не допускать того, чтобы рабочие добились более высокой заработной платы и более короткого рабочего дня. Обе эти задачи были разрешены в 1882 г. включением в компанию Генри К. Фрика. При помощи ряда махинаций Фрик обеспечил себе господство в производстве кокса и обладал в то время тысячей с лишним коксовальных печей и тремя тысячами акров угольных рудников. В этой отрасли промышленности Фрик не без основания приобрел репутацию заклятого врага организованного труда: одно уже имя его было ненавистно рабочим. Несмотря на пеструю смесь национальностей среди рабочих сталелитейных заводов Карпеджи и несмотря на искусство, с каким питались и раздувались предрассудки этих рабочих и вражда между ними, все же приходилось поневоле

согласовать условия труда рабочих с установленным объединенным профессиональным союзом рабочих металлистов. От них требовался ужасно тяжелый труд. Прекращение работы на заводах хотя бы на несколько часов в сутки было связано с крупными экономическими потерями; но вместо того, чтобы разделить 24-х часовый рабочий день на 3 смены с работой для каждой по 8 часов, были установлены всего только две смены, так что рабочие должны были работать 12 часов в сутки.

Но не довольствуясь этой бесчеловечной системой, Карнеджи побуждал своих мастеров выжимать «еще лучшие результаты»; он внимательно следил за доходностью каждого отделения; стоило только издержкам на рабочую силу и производство в одном отделении быть выше, чем в другом, и он сейчас же делал выговоры мастерам этого отделения и, напротив, хвалил мастеров отделения более экономного. Таким путем он с дьявольской хитростью вызывал соперничество среди мастеров, восстанавливал их друг на друга и порождая такую ожесточенную вражду между ними, что некоторые мастера годами не говорили друг с другом.

В это время начинается тот период рекламы и самовосхваления, который продолжается еще и ныне. В 1886 году Карнеджи поместил в журнале «Форум» статью, в которой высказывал глубочайшее внимание к благополучию рабочих. Мы процитируем здесь некоторые характерные места, которые он впоследствии перепечатал («Современные проблемы» Эдью Карнеджи, 1908), несмотря на разоблачения большой стачки в Гомстед. Он писал, что, по его мнению, «стачки возникают не столько из-за несогласий по поводу условий труда, сколько в виду недостаточного взаимного понимания сторон. Предприниматель не знает рабочих, их мыслей и забот, а рабочий не знает мнений и забот своего предпринимателя. Столь же мало знаком предприниматель с хорошими сторонами своих рабочих, а рабочий с хорошими сторонами своего предпринимателя. Каждый видит только одну сторону проблемы, и это порождает большинство столкновений».

Эта детская болтовня, как сказано, была напечатана в самом серьезном, как полагают, американском журнале. И в то же самое время Карнеджи весьма внимательно следил за условиями труда в своих предприятиях. Всего только за несколько лет до того он пригласил Фрика, самого упорного, беспощадного и непримиримого противника рабочего союза. А несколько лет спустя произошел расстрел бастующих рабочих сталелитейных заводов Карнеджи в Гомстед. Как раз в те годы, когда он вытеснял из дела своих компаньонов и подхлестывал мастеров выжимать из рабочих максимум труда, Карнеджи возвещал свой лозунг: «концентрация! сперва честность, потом старательность, затем концентрация!»

Слова эти, достаточно часто повторявшиеся угодничающими писаками и льстецами, в конце концов были всерьез припяты публикой, которая ничего не знала о грандиозных железнодорожных спекуляциях в ущерб казначейству Соединенных Штатов во время гражданской войны и не имела ни малейшего представления о непрерывных махинациях, посредством которых Карнеджи завладел крупными Питтсбургскими сталелитейными заводами. Даже разоблачения о мошенничествах с броней на заводах Карнеджи, последовавшие несколько лет спустя, не могли заметно ослабить впечатление от знаменитого лозунга Карнеджи.

Стальная Компания Карнеджи сделала все, что было в ее власти, чтобы разрушить рабочий союз, и успех ее в этом деле сказался в том, что многие рабочие выходили из союза, «чтобы примириться с компанией». Сталелитейные рабочие, которые раньше получали 120 долларов в месяц при 8-ми часовом рабочем дне, должны были теперь, спустя год после возвышенной статьи в «Форуме», работать по 12 часов в день за 60 долларов. В следующем году компания великодушно дала рабочим 10-ти процентную прибавку, но отказалась вернуться к 8-ми часовому рабочему дню. «Но интеллигентные и проникнутые боевым духом ирландцы, — говорит Фитч, — потребовали восстановления 8-ми часового рабочего дня 1884 г. и отклонили повышение заработной платы. За это были рассчитаны 700 рабочих при домах, но в 1886 г. стачка приняла всеобщий характер и Компания согласилась на 8-ми часовой рабочий день».

В 1887 г. компания Карнеджи выстроила по последнему слову техники рельсопрокатный завод в Брэддоке в Пенсильвании. Здесь были установлены машины, заменяющие ручной труд. Компания теперь предложила понижение заработной платы на 10%, но представители рабочих не согласились на это. «В марте 1888 г., — рассказывает Фитч, — рабочие послали в Нью-Йорк к Эдварду Карнеджи комиссию из своих представителей. Он принял ее и предложил сокращение заработной платы на 10%, в других отделениях на 8%, и одновременно с этим восстановление 12-ти часового рабочего дня». Карнеджи заявил, что эти условия необходимы, чтобы сделать для него возможной конкуренцию с чикагскими рельсопрокатными заводами. Во время этих переговоров Карнеджи заявил, что отныне он намерен держать у себя на заводах только неорганизованных рабочих и что те, кто хочет остаться у него, должны подписать обязательство выйти из рабочего союза или не вступать в него членом. «В мае, — продолжает Фитч, — Карнеджи отказался принять новую комиссию и вести дальнейшие переговоры, а в середине этого месяца рабочие, проработавшие всю зиму, приняли его условия и возобновили работу».

На этом закончилась деятельность рабочего союза на заводах Эдгара Томпсона. За протекшие с того времени 20 лет ни разу не предпринималась организационная попытка сколько-нибудь серьезного характера для завоевания вновь права на коллективное заключение договора. Под предлогом, приведенным Карнеджи, что он должен быть в состоянии конкурировать с чикагскими рельсопрокатными заводами, оплата труда рабочих на его заводах сокращена теперь до 35,30 долларов, т. е. почти на 19% ниже стоимости труда в соответствующих отделениях чикагских заводов. Лишь немногие из сталелитейных рабочих, занятых у Карнеджи, получают больше двух долларов в день, очень многие получают еще меньше. А как высоки были прибыли с заводов Карнеджи в это время? В 1889 г. они достигали 3 540 000 долларов, в 1890 г. они возросли до 5 350 000 долларов, а в следующем году доходили до 4 300 000 долларов.

ИЗОБРЕТАТЕЛИ

Пока Карнеджи был занят таким образом уничтожением рабочего союза, в его заводах произошло событие, доставившее ему монополию и принесшее бесчисленное количество миллионов долларов. То было изобретение капитаном Джоном нового метода смешивания расплавленного металла. Согласно протоколу высшего суда Соединенных Штатов, Джонс передал свой патент от 4-го июня 1889 года Стальной Компании Карнеджи. Способ Бессемера состоял в том, что железо очищалось без применения горючего вдуванием струи воздуха через расплавленную массу металла во вращающейся «груше». Муше изобрел дополнительный метод для возвращения металлу углерода. Способ Джонса состоял в применении закрытого резервуара с расплавленным металлом, который помещался между печью и «грушей» и устанавливался таким образом, что он выпускал из себя большие количества расплавленного металла и в то же время вновь пополнялся им в небольших количествах. Относительно метода, применявшегося до изобретения Джонса, Карнеджи показывал следующее: «Он имел свои выгодные и невыгодные стороны, но последние были так велики, что мы часто обсуждали вопрос о том, не лучше ли нам отказаться от этого метода. Мы находили, что таким путем невозможно получить совершенно однородную массу, как и при способе Купшеля... и пока мы были заняты этой проблемой и не могли решить, сохранить ли нам этот метод или отказаться от него, капитан Джонс объявил нам, что, как ему кажется, он нашел метод, каким возможно разрешить эту проблему... Мы были так убеждены в удачности его идеи, что я предложил ему приступить к делу... Он это сделал, и почти с того самого дня мы избави-

лись от наших забот. Он достиг грандиозного успеха, в стальной промышленности был сделан снова шаг вперед, и мы пользуемся его изобретением и по сию пору... Заводчик в первую очередь должен стремиться к однородности своих товаров, к одинаковому качеству рельсов, а этого невозможно достичь без изобретения Джонса, насколько это мне известно».

Все плоды изобретения пожала Стальная Компания Карнеджи; сам Джонс вскоре после своего изобретения был убит при взрыве доменной печи. Изобретение было немедленно применено на заводах Карнеджи, и оно имело такое важное значение, что все другие мало-мальски крупные сталелитейные заводчики должны были ввести его и уплачивать за это тяжелую дань сталелитейной Компании Карнеджи. Однако, железоделательная компания «Камбрия» отказывалась платить и ссылалась при этом на то, что патенты Дейтона, Уайтроу и другие, заявленные раньше, содержат в себе по существу такой же или подобный метод. Сталелитейная Компания Карнеджи 2 декабря 1895 года возбудила иск по поводу нарушения патента и потребовала возмещения убытков; когда через 6 лет иск этот был рассмотрен в конце концов Высшим Судом Соединенных Штатов, пять судей из девяти высказались в пользу Компании Карнеджи.

Судья Уайт отстаивал противоположное мнение, к которому присоединились также главный судья Фуллер и судьи Голан и Брюер. Мнение их сводилось к следующему: «Только-что вынесенное решение будет иметь своим последствием то, что владелец патента (Карнеджи) окажется в состоянии, не сделав сам изобретения и не представляя законного патента на него, взимать со стальной и железной промышленности дань, поскольку заинтересованные в этой промышленности лица захотят расширить свои заводы и не отставать от естественного развития современной промышленности».

То было в 1901 году. Не прошло и семи лет, как Эдрию Карнеджи воспел в своей оригинальной книге «Современные проблемы» изобретателей. «Существуют миллионеры, — писал он, — богатство которых в гораздо большей степени, чем у других, должно быть приписано их собственным усилиям...», — и он называет при этом Белла, изобретателя телефона, Эдисона и Вестингауза, который прославился своим пневматическим тормозом: — «Своим богатством они обязаны исключительно только своему уму. Честь и слава изобретателю! Он стоит на более высоком уровне, чем остальные люди!».

Какие благородные чувства! Какие горячие восхваления! К сожалению, автор позабыл кое о чем. Не говоря уже о длинном ряде других американских изобретателей, которые были ограблены капиталистами и сошли в могилу бедняками, существует

еще особый род изобретателей, которых Карнеджи лично знал и которых он старательно оставил не упомянутыми.

То были изобретатели, работавшие на его собственных заводах, изобретатели в роде Коллея, Джонса и других, менее известных, каковы Джеймс Г. Симпсон, Генри Эйкен, Генри В. Боритрæгер и иные. За три года (1887 — 1889) Карнеджи приобрел двенадцать изобретений Симпсона в области производства тянутых балок, вращающихся хомутов и т. п., и за один только год Карнеджи получил четыре патента Эйкена. Это только немногие из большого числа изобретателей, которые предоставляли Карнеджи свои патенты и взамен не получали от него ничего, кроме своего жалованья, и умирали затем в бедности или полубедности.

Центр тяжести самодовольной книги Карнеджи лежит в утверждении, что ловкость и умение привели к накоплению громадных богатств; эти качества двигали вперед этого многократного миллионера на его устланном золотом пути; личная ловкость являлась альфой и омегой; в глазах Карнеджи это представляется достаточным объяснением того, почему и как сумел он составить себе состояние в несколько сот миллионов долларов, и ему очень хотелось бы, чтобы публика сочла такое объяснение правильным. Давая такое объяснение, он тактично и скромно ссылается на свою собственную карьеру, поскольку пишет в третьем лице и не упоминает собственного имени, хотя все же дает понять, что, говоря о таких свойствах, как честность, проникательность, старательность и ловкость, как основах крупных состояний, он имеет в виду самого себя. Между тем, кроме уже упомянутых средств, при помощи которых Карнеджи мало-по-малу превратился из простого телеграфиста в архимиллионера, значительную роль играли еще и некоторые другие факторы.

ПОЛИТИЧЕСКОЕ ВЛИЯНИЕ КАРНЕДЖИ

Карнеджи регулярно уплачивал взносы в фонды республиканской партии; он также ни слова не говорил против тех подкупов, к которым прибегала в широких размерах эта партия, когда она господствовала в г. Питтсбурге или в штате Пеннсилвания или держала в руках национальное правительство. Да и ни один сведущий человек не мог ожидать, чтобы он что-либо возражал против этого: в самом деле, его концерны извлекали ведь всякого рода выгоды и подачки от одного только существования продажной политической машины. Кроме высокого таможенного тарифа, существовал еще пестрый ряд всяких других благоденний, в которых не могла отказать политическая партия, обязанная ему и другим заводчикам. При существовании такого правительства легко могли отклониться или приниматься в изуродованной форме

законы о предохранительных мероприятиях на заводах, о более коротком рабочем дне и т. п., которые требовались рабочими, а затем проводиться в жизнь не так, как это имелось в виду. Проведение в жизнь таких законов означало для заводчиков увеличение расходов и следовательно уменьшение их прибылей; человеческая жизнь была слишком дешева, чтобы оправдывать расходы на предохранительные мероприятия. Равным образом в случае стачки рабочих для улучшения тех возмутительных условий, при которых им приходилось работать и жить, не трудно было повлиять на правительственные власти, чтобы они выслали полицию и войска для расстрела в случае нужды стачечников.

На пожертвования в избирательные фонды политических партий Карнеджи и его капиталистические коллеги смотрели, как на «вложение капитала». Такие пожертвования они делали не только для союзных выборов, но и для избирательной борьбы в отдельных штатах и в городские управления, а также при выборах представителей и сенаторов Соединенных Штатов. Каждая из политических партий нуждалась во многих миллионах долларов для своих многообразных избирательных издержек, к числу которых относились также крупные суммы на политических «загонщиков» в каждом штате; равным образом в эти расходы входили суммы на покупку голосов.

Так происходило при выборе парламентом каждого штата двух представителей в Сенат Соединенных Штатов. В 1886 году в одном из парламентов разгорелась борьба в связи с выборами в Сенат. Было ясно, что будет выбран тот, кто сможет раздать больше всего денег. Тогда известный в то время политик республиканской партии Джеймс Дж. Блэн написал Эндрью Карнеджи и запросил его, не согласится ли он «вложить» десять тысяч долларов в эту борьбу за сенаторские места? И Карнеджи сделал этот «вклад». Подобный же «вклад» он сделал во время выборов президента в 1888 году, когда президентом был выбран Гаррисон, — выборы, которые отличались явным подкупом. Гаррисон сделал Блэна государственным секретарем внутренних дел. Случайно компания Карнеджи по сооружению мостов «Шлюсштейн» — имела старую претензию в 200 000 долларов к одной Республике в Центральной Америке, по которой было трудно получить деньги. Но когда Блэн сделался государственным секретарем и предупредительно оказал на эту республику «дипломатическое давление», платеж по претензии был весьма скоро произведен.

С тех пор Карнеджи усердно продолжал делать такие политические «вклады». При опросе свидетелей в Комиссии Конгресса, которая недавно обследовала взносы на избирательные кампании, выяснилось, что Карнеджи во время выборов 1904 года внес в фонд Рузвельта десять тысяч долларов, а также было устано-

влено, что в 1912 году он дал в фонд для переизбрания Тафта двадцать пять тысяч долларов (этот фонд, предназначенный исключительно для переизбрания Тафта, достигал двухсот пятидесяти тысяч долларов).

Весьма велика общая сумма, затраченная Карнеджи за его жизнь на политические избирательные фонды. Как образцово правящие власти отплачивали ему его жертвования, ярко сказано (не говоря уже о других случаях) во время великой стачки в Гомстеде.

УНИЧТОЖЕНИЕ РАБОЧЕГО СОЮЗА

Договор, заключенный рабочими с Карнеджи на его заводах в Гомстеде в 1889 году, истекал в 1892 году. Рабочие отнюдь не делали себе иллюзий на счет намерений Карнеджи и Фрика; они прекрасно знали, что Карнеджи и Фрик твердо решились совершенно уничтожить их союзы, чтобы таким путем предотвратить объединенное выступление рабочих для завоевания более высокой заработной платы и более короткого рабочего дня. Фрик сам показал в 1892 году перед Комиссией Конгресса: «Мы хотим иметь рабочих, с которыми можем договариваться с каждым по одиночке. Мы отказались вести переговоры после этого срока (24 июня 1892 года) с объединенным профессиональным союзом (рабочих железодельательной промышленности) и сказали им это ясно и определенно».

При каждом новом изобретении, сберегающем труд, рассчитывались все новые и новые рабочие, а остающиеся должны были «спешить», т.-е. работать еще более напряженно. Их заработная плата падала, а цены на предметы первой необходимости возрастали. Все их достоиние состояло в их работе, а между тем последняя была не только не обеспечена за ними, но и опасна для их жизни; так называемые «несчастные случаи» на заводах калечили рабочих и убивали многих из них. Но как ни плохо оплачивалась эта работа и как ни опасна была она, рабочие должны были цепляться за нее; большинству из них надо было содержать семью, они произвели расходы на переезд в Гомстед и у них не было ни денег для переезда в другое место, ни надежды получить работу где-либо на другом заводе. Борясь за собственное существование, они не могли и не хотели спокойно смотреть, как у них отнималась работа ввозимыми бандами неорганизованных рабочих,

Против требований рабочих Карнеджи обыкновенно выдвигал ту отговорку, что они «неразумны». Но в то же самое время предприятия Карнеджи приносили неразумные деньги. В 1891 году они дали 4 300 000 долларов чистой прибыли, в 1892 году — 4 миллиона. Рабочие не произносили никаких угроз, не делали

решиительно ничего, что позволяло бы думать о их насильственных намерениях. А между тем приготовления Компании Кариеджи напоминали собою приготовления перед осадой или сражением. Кариеджи и Фрик отлично сознавали, что мужчины и женщины, которые боролись за самое свое существование, должны были быть возбуждены и раздражены такими враждебными приготовлениями и потому открыто их производили.

ГОМСТЕД — КРЕПОСТЬ

Вокруг Гомстедовских заводов была возведена прочная ограда вышиною в 12 футов и длиною в три мили. На верху этой ограды был установлен тяжелый кабель, через который проходил сильный электрический ток, включаемый при желании в Бюро простым нажатием кнопки; ток этот так был силен, что должен был убить каждого, кто коснется кабеля. В Гомстеде это называли «опасная для жизни ограда Кариеджи». По всей ограде можно было видеть бойницы, 4 дюйма в поперечнике, устроенные на высоте человеческого роста: они предназначались для винтовок наемников. В различных местах вдоль изгороди были вырыты рвы. В некоторых местах стояли насосы, при помощи которых можно было пускать сильную струю горячей или холодной воды. Сотни дуговых фонарей на высоких столбах были развешаны по всей территории заводов, а на ограде были установлены прожекторы. Контора была окружена особой оградой, и с заводами она была соединена мостом вышиною в 40 футов; на этом мосту под фонарем был демонстративно поставлен часовой. В различных пунктах заводов были установлены фотографические аппараты для снятия моментальных снимков с тех, кто появлялся на территории завода, и для удостоверения в дальнейшем их личности. Для удобства ввозимых «паршивцев», как рабочие называли неорганизованных, были сооружены бараки, а на реке, как раз против сталелитейного завода, стальной паровой баркас был превращен в небольшое военное судно. Несколько других катеров было снабжено небольшими гаубицами и прожекторами.

Эти военные приготовления были начаты по крайней мере за шесть недель до стачки.

ВООРУЖЕННЫЕ НАЕМНИКИ ПИНКЕРТОНА

Но откуда достали вооруженных людей, чтобы запугать стачечников и снабдить укрепления гарнизона? Об этом тоже позаботились заранее. Кариеджи заключил годовой договор с Бюро Пинкертона — учреждением, специальностью которого являлась

поставка вооруженных наемников: убийц и иных разнузданных, бессовестных людей, готовых безжалостно стрелять и убивать. Не подлежит ни малейшему сомнению, что Пинкертоновские наемники давно уже держались наготове; факт этот впоследствии был подтвержден свидетельством Фрика и Роберта А. Пинкертона. Они признали перед Следственной Комиссией Конгресса, что переговоры о присылке Пинкертоновских наемников велись уже перед последним совещанием между Карнеджи и делегатами Объединенного профессионального Союза.

В то время как делались эти грозные приготовления для открытого и систематического уничтожения рабочего союза, Карнеджи и его компаньоны с песьляхойной наглостью основали 1 июля 1892 г. новую компанию с капиталом в 25 миллионов долларов, Стальную Компанию Карнеджи, которая должна была приобрести и объединить все прокатные заводы, доменные печи, заводы по сооружению мостов и железные и другие рудники. Фрик был назначен председателем этой Компании.

БОЙНЯ В ГОМСТЕДЕ

Спустя пять дней, 6 июля 1892 г., в Гомстед прибыли триста пинкертоновских молодых. Они прибыли на одну станцию у реки Огайо неподалеку от Питтсбурга ночью 5 июля и оттуда на больших лодках доставлены в Гомстед, до которого добрались около четырех часов утра 6 июля. Существование этих банд, находящихся в распоряжении частных лиц солдат, не имело абсолютно никакого законного основания. Они не приводились к присяге для службы военного или мирного времени, и с точки зрения закона они, вооруженные до зубов, представляли собою лишь банду разбойников, предназначенных для насилий. Несмотря на это, хотя они самым существованием своим представляли собою кричащее нарушение закона, не пашелся ни один правительственный чиновник, который решился бы задержать их.

Осведомленные о их прибытии, без того уже доведенные до отчаяния рабочие бросились на набережную, расположенную позади сталелитейных заводов, многие с своими женами и детьми. Стачечники из горького опыта знали, что прибытие пинкертоновских молодых неизменно означает неизбежные беспорядки и что их принимают с специальной целью провоцировать насилия, чтобы потом можно было обвинить рабочих в мятеже, воздействовать таким образом на так называемое общественное мнение и найти предлог для вызова военной силы.

Когда забастовщики собрались тут, один из пинкертоновцев выстрелил и один из забастовщиков упал смертельно раненый.

С диким криком бешенства стачечники стали готовиться к самозащите.

Забарикадировавшись за кучами рельс, они сделали несколько залпов из револьверов в прятавшихся в лодках пикертоновцев, а последние отвечали немедленно через бойницы. Одновременно с этим другие толпы бастовавших рабочих стали накачивать нефть в резервуары и пытались зажечь ее, но это им не удалось. Другие забастовщики бросали в резервуары раскаленные куски металла, а также динамит, но все эти попытки оказались безрезультатны. Целый день длился этот бой, и шум выстрелов, проклятия рабочих, крики раненых и умирающих и вопли женщин делали сцену ужасной.

В 5 часов дня пикертоновцы вывесили белые флаги и сдались. С обеих сторон оказалось 12 человек убитых и более 20 тяжело раненых. Когда пикертоновцы после своей сдачи проходили через ряды забастовщиков, они были сильно избиты, причем особенно усердствовали жены рабочих, которые рассвирепели еще больше своих мужей. После этого из Пеннсилвании были посланы в Гомстед войска, которые убили и ранили еще одиннадцать рабочих. В это же время один 22-х летний юноша по имени Александр Бекмап, возмущенный действиями Фрика, выстрелил в него и ранил его. Он был осужден к 14-ти годам тюрьмы, а Фрик скоро выздоровел.

КАРНЕДЖИ ПЫТАЕТСЯ СЛОЖИТЬ С СЕБЯ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ

Карнеджи предпочел взять на себя все расходы на оплату солдат и превращение заводов в крепость, лишь бы только не увеличить рабочим их заработную плату на несколько процентов.

Но когда во прошествии многих лет до ушей Карнеджи доходили упреки за убийства в Гомстеде, в то самое время, когда он пытался добиться всеобщего уважения и похвал, он оказывался весьма чувствителен к малейшим намекам об этом событии и пытался свалить всю ответственность на Фрика. Он заявлял, что он в ту пору был в Европе, а потому и не заслуживает порицания.

Еще в сентябре 1911 г., когда правление Манчестерских библиотек в Англии отказалось принять от Карнеджи 15 000 долларов для открытия районных библиотек, мотивируя это тем, что американский стальной король расстрелял в Гомстеде своих рабочих, боровшихся за лучшие условия труда, Карнеджи привел в свою пользу старое оправдание, что «он разъезжал по северу Англии, когда разыгрывались печальные события в Гомстеде» и что он узнал об них только два дня спустя.

Некоторые (например, Фитч в «Сталелитейном Рабочем») полагают, что виновен один Фрик; он сознательно вызвал стачку,

чтобы изгнать рабочий союз из Гомстеда. Не впа Карнеджи с несомненностью явствует из целого ряда его писем 1892 года, опубликованных его бывшим частным секретарем Бриджем. В одном из этих писем, написанном 4 апреля 1892 года из Нью-Йорка, он предлагает Фрику с 30 июня вести работу на гомстедовских заводах только с неорганизованными рабочими. Другое письмо, которое он вскоре после того написал из Коворт-Парка в Бёрке (Англия), приказывало Фрику отвергать всякие совещания с рабочими союзами; если профессиональный союз отвергнет предлагаемый Компанией тариф заработной платы, то объявление о приеме только неорганизованных рабочих должно быть вывешено на гомстедских заводах 25 июня. И оно было вывешено.

Открыто действовал Фрик, тогда как за кулисами толкал его к этому Карнеджи, и в то время, как Фрик должен был на месте делать распоряжения и был за это ранен, Карнеджи, далекий от опасности, позволил себе увеселительную поездку в Англию.

НЕСЧАСТНЫЕ СЛУЧАИ НА ЗАВОДАХ КАРНЕДЖИ

В сущности говоря, кровавая баня в Гомстеде была самой незначительной из тех, какие непрерывно имели место на заводах Карнеджи. Она привлекла общественное внимание только благодаря своему драматическому характеру, ибо имела вид местной революции. В отношении же количества жертв она не может сравниться с той резней и убийствами, какие изо дня в день сопровождают производство на заводах в целях выжимания барышей для Карнеджи и его компанионов. Число так называемых «несчастных случаев» на заводах Карнеджи, имевших своим последствием инвалидность, а часто и смерть, достигало нередко до 60 или даже 70 за год. Так, например, за год с 3 декабря 1891 г. до 26 ноября 1892 г. на питтсбургских заводах Карнеджи, согласно отчету фабричного инспектора Пеннсильвании, произошло 61 несчастных случаев, из которых 4 кончились смертью.

В среднем это составляет 5 несчастных случаев в месяц или более одного каждую неделю! И искалеченные рабочие выбрасываются за ворота, так как капиталистам нужны лишь люди, обладающие полным здоровьем. В следующем году у Карнеджи произошло 62 несчастных случая, из них многие со смертельным исходом. В следующем году цифра эта не уменьшилась, а в 1895 году во время работы было убито 19 рабочих и еще больше было тяжело раненых.

Сам Карнеджи, чем богаче становился он, тем больше обнаруживал страх смерти; но его рабочие не знали дня и часа,

когда не должны были смотреть прямо в глаза смерти или искалечению на всю жизнь: этот риск был связан с их плохо оплачиваемым трудом. У других капиталистов так же, как и у Карнеджи, калечились и убивались сотни рабочих. А затем предприниматели все без исключения отказывались платить деньги за несчастные случаи или вообще делать что-нибудь для своих жертв. Они неизменно отговаривались тем, что несчастные случаи «вызваны неосторожностью». И если изувеченный рабочий или семья убитого рабочего подавали жалобу в суд, для чего они в большинстве случаев не имели ни денег, ни времени, то почти всегда им указывали на предыдущие решения, которые обвиняли их в «неосторожности». С пустыми руками уходили они из судов и становились нищими; их сыновья часто толкались на воровство, их дочери — на проституцию.

«Многие несчастные случаи, какие приписываются неосторожности рабочих», — заявил один фабричный инспектор на восьмом годичном собрании Международного Союза фабричных инспекторов 25 сентября 1894 года в Филадельфии, — «должны быть скорее поставлены в вину предпринимателям. Там, где ограждения и предохранительные приспособления были бы очень полезны, просто ожидают от служащих, чтобы они исключительно своей ловкостью и постоянным вниманием избегали несчастных случаев. Оставляют работу опасной, лишь бы только избежать расходов, связанных с устройством даже незначительных предохранительных ограждений». «Опасные машины», — говорит далее Уэт Горн, — «погубили тысячи рабочих, недостаточность гигиенических мероприятий вместе с недостаточной вентиляцией убили десятки тысяч». И при этом он собственно имел в виду только условия труда на фабриках. Сюда следовало бы еще прибавить ужасные норы, в которых жили многие рабочие, и скверное питание, каким должны были довольствоваться нищенски оплачиваемые рабочие и их семьи. Так прозябали и погибали мужчины, женщины и дети; особенно ненормальна была смертность детей в Питтсбурге, так что это даже возбудило всеобщее внимание.

Во время гомстедовской стачки лицо Карнеджи не приобрело еще того сладкого, искусно благожелательного выражения, какое оно приобрело впоследствии под смягчающим влиянием возраста и поклонения всего мира, который, за редкими исключениями, выключивал у него пожертвования или принимал их. Не будет несправедливостью по отношению к Карнеджи сказать, что в ту пору его лицо, даже когда он был спокоен, должно было запугивать и обескураживать всякого, кто становился ему поперек дороги. Высокий, широкий лоб указывал на присутствующий ему дар проницательности и решительности. Глаза его были продолговатые и узкие, сверлящие и решительные, они говорили о ковар-

стве и жестокости. Но острое впечатление на зрителя производили сто губы и скулы. Эти мрачно сжатые губы свидетельствовали о железной решимости осуществить то, что он забрал себе в голову, чего бы это ни стоило; а его массивная челюсть, говорившая об упорстве и боевом темпераменте, усиливала впечатление от губ. К счастью для него борода и усы несколько смягчали жесткие черты его лица.

СКАНДАЛ С БРОНЕЙ

Гомстедская бойня оставила глубокое и длительное впечатление, и Карнеджи, несомненно, много дал бы, чтобы изгладить его. Но всего лишь два года спустя ему пришлось явиться виновником новых, еще более громких обвинений, на этот раз по совсем другому поводу. Кроме введения стальных рельсов, другой фактор дал также значительный толчок сталелитейной промышленности и чрезвычайно увеличил ее прибыли — всеобщее введение броненосных военных судов. Хотя бой между «Мерримаком» и «Монитором» во время гражданской войны революционировал кораблестроение и доказал устарелость деревянных военных судов, Соединенные Штаты только с 1885 г. начали систематически сооружать броненосный флот. Но уже до того заводы Карнеджи стали изготавливать броню для иностранных военных судов.

Когда в 1879 г. грозила разразиться война между Великобританией и Россией из-за Турции, русское правительство, как показывает крупный кораблестроитель Соединенных Штатов Чарльз Г. Крэмпи перед промышленной Комиссией в 1900 г., приобрело в Соединенных Штатах несколько судов и поручило Крэмпу отремонтировать их. Он должен был обратиться за получением брони к Карнеджи и стальным заводам в Виллеме (в Пеннсилваннии); при этом последний потребовал с него по 600 долларов за тонну, т.е. почти треть общей стоимости судна, так что у него не оставалось никакой прибыли. Установлен факт, что представители группы Карнеджи считали правительству Соединенных Штатов и Крэмпу по 520 — 700 долларов за тонну и одновременно с тем изготавливали эту самую броню дешевле, чем по 200 долларов за тонну и продавали ее по 249 долларов за тонну непосредственно русскому правительству. Чарльз Г. Гурра, председатель Мидуэльской Стальной компании в Филадельфии, исчисляя прибыль от изготовления брони в 23% и полагал, что, несмотря на это, ее никоим образом нельзя сравнивать с прибылями от производства стальных рельс, балок и строительного материала, которые ограждены ввозной пошлиной в 45% в среднем.

Можно было бы думать, что при прибыли по меньшей мере в 23% заводы Карнеджи должны были бы поставлять стальную

броню лучшего качества, тем более, что она предназначалась для военных судов, которые в случае опасности должны были бы ограждать его собственные торговые интересы. Из всей массы свидетельств приведем здесь по этому поводу лишь заключительный доклад Следственной Комиссии Конгресса.

«Усилия Компании и ее руководителей Клайна, Корея и Шваба ввести в заблуждение инспекторов, обмануть их при испытании пробной брони и т. п. в полной мере доказали вашей Комиссии, что поставленные изделия не соответствуют договорам. Бесстыдный характер надувательств, в которых принимали участие эти люди, презрительное отношение к приличиям и истине, какое они обнаружили при даче показаний в вашей Комиссии, делают их недостойными доверия».

«ПАТРИОТИЗМ» КАРНЕДЖИ

Помимо особенно отвратительного характера этих мошенничеств, специального комментария заслуживают некоторые пункты этого доклада. Тот факт, что заводы Карнеджи поставляли броню такого скверного качества, что это могло вести к пробиванию бортов и гибели целых кораблей со всем их экипажем, было даже еще более изумительно, чем тот факт, что его заводы были так недостаточно снабжены предохранительными аппаратами, что благодаря этому калечились или убивались сотни рабочих. В последнем случае от могущественного капиталиста трудно было и ожидать, чтобы он заботился о благополучии и жизни своих рабочих — таково ведь было «неизменное деловое правило». Но не то было с делом национальной защиты: ведь Карнеджи и ему подобные неизменно кричали о своем великом патриотизме и претендовали на первое место в ряду испытанных патриотов; ведь в случае внутренней и внешней опасности они первые звали для охраны своего имущества и ограждения своих торговых интересов национальное войско и флот. Они сами не рисковали ведь своей драгоценной шкурой ни на работе при их машинах, ни личным отбыванием воинской повинности. Те же люди, которые фактически боролись за них, могли по крайней мере ожидать хорошего вооружения — но даже этого они не получали. Не мало офицеров в войске и во флоте иронически ставили в связь недавние жертвования Карнеджи в 1 750 000 долларов в пользу Гаагского мирного трибунала с его морскими поставками.

Что же, прекратили Соединенные Штаты после этих разоблачений делать заказы Стальной компании Карнеджи? Совсем нет: они спокойно продолжали давать свои заказы и при том при таких условиях, что это вело к новым скандалам.

Всего лишь несколько лет спустя после доклада Комиссии морской министр дал Компании Карнеджи и союзной с ней Вифлеемской Стальной Компании заказ на 18 миллионов долларов, при чем цена была установлена на 17 долларов за тонну дорожке, чем это предложила Мидуэльская Стальная Компания. Объяснилось это тем, что заводы Карнеджи и Вифлеемской Компании могут выполнить поставку быстрее, чем Мидуэльская Компания.

КАРНЕДЖИ ПООЩРЯЕТ МОШЕННИКОВ

Если предприниматель, кичащийся своей честностью, как это делает Карнеджи, обнаруживает, что его служащий украм или совершил мошенничество, он имеет возможность немедленно доказать свою добросовестность, уволив провинившегося. Но с господами Клайном, Корей и Швабом не случилось ничего подобного. Они не только остались у него на службе, но, напротив, время от времени повышались по службе и в конце концов были сделаны его компаньонами. Карнеджи, рассказывая в своей много лет тому назад изданной книге о том, скольких из своих прежних управляющих он сделал своими компаньонами, говорит между прочим: «Все они были выбраны из числа других после продолжительной службы в виду оказанных ими услуг». Таким образом, к таким оказанным услугам следует также причислить беззащитную ловкость и пастойчивость, проявленные Клайном, Корей и Швабом при подсовывании подорокачественной брони правительству Соединенных Штатов.

В самом деле, они оказались столь полезными для обогащения Карнеджи, что спустя шесть лет, когда была учреждена Компания Карнеджи с ее громадным капиталом, он сделал Шваба ее председателем, а впоследствии, при организации Стального треста, избрал председателем сперва Шваба, а потом Корея.

Прибыль заводов Карнеджи достигала в 1894 г. 4 миллионов долларов, в следующем году она возросла до 5 миллионов, в 1896 году—до 6 миллионов, в 1897 г.—до 7 миллионов, и в 1898 г. даже до 11¹/₂ миллионов. В следующем году она почти удвоилась и достигла 21 миллиона, а еще через год (1900) снова удвоилась и достигла 40 миллионов. Но не следует думать, что понижение заработной платы, чрезвычайно высокие цены изделий и мошеннические приемы были единственными факторами, создавшими такие грандиозные барыши.

ЭПОХА ПОГЛОЩЕНИЯ

Другим фактором являлся высший капиталистический метод, состоявший в поглощении Стальной Компанией Карнеджи всех решительно элементов и орудий, какие употребляются при произ-

водстве стали. Компания во всех направлениях уничтожала и вытесняла промежуточные звенья и посредников. Железные рудники Стальной Компании Карнеджи были увеличены покупкой половины акций Олверовской Рудной компании в горах Мессаба; за это Карнеджи дал ей заем в полмиллиона долларов. Стальная Компания Карнеджи обладала собственными океанскими пароходами и железными дорогами: чтобы доставлять руду в Питтсбург, она обладала собственными коксовыми, угольными и другими предприятиями, которые всецело находились в руках Карнеджи. Шваб показал перед промышленной Комиссией Соединенных Штатов в 1900 г., что Стальной Компании Карнеджи принадлежало такое большое количество связанных друг с другом предприятий, что ради упрощения было сочтено целесообразным слить их всех — в количестве 26 или 27 — в новую компанию под названием «Компания Карнеджи».

«При учреждении этой Компании», — показал Шваб, — «мы имели в виду, чтобы она оставалась замкнутым обществом; поэтому мы установили цену акций в 1 000 долларов каждая, чтобы они не попали в торговый оборот». Карнеджи сохранил власть над этой Компанией, как он ею обладал в каждом отдельном предприятии.

УЧРЕЖДЕНИЕ КОМПАНИИ КАРНЕДЖИ

Так в марте 1900 года появилась на свет божий Компания Карнеджи с капиталом в 320 миллионов долларов. Ее имущество в области источников сырья было еще значительно увеличено благодаря приобретению нескольких железных рудников в районе Мессаба, принадлежавших Джону Д. Рокфеллеру. Карнеджи чрезвычайно гордился тем, что сумел обойти такого ловкого дельца, как магнат компании «Стандарт-Ойл».

В ту пору существовали три особенно крупные треста в стальной промышленности. Первым являлся трест Союзной Стальной Компании, который составил из нескольких заводов в Чикаго и др. пунктах; он обладал собственными железными рудниками, собственными судами для перевозки руды, железными дорогами и капиталом в 100 миллионов долларов. Вторым трестом являлась Национальная Стальная Компания с капиталом в 59 миллионов долларов, заводы которой находились главным образом в Огайо. Третьим трестом была компания Карнеджи.

Они энергично боролись против Профессиональных союзов, все они отказывали рабочим в праве на организацию, хотя это право было установлено законом, — но разве считались они с законом? И одновременно с этим они заключали между собою тайные договоры для установления цен и нормирования произ-

водства, хотя такие договоры были воспрещены, так как они нарушают закон, воспрещающий соглашения в целях ограничения торговли.

Спрашивается, почему эти компании не преследовались в гражданском и уголовном порядке? Это объясняется просто. Подобного рода преследования возбуждаются по инициативе главного государственного прокурора Соединенных Штатов. И оказывается, что Карпеджи, как он признал 11 января 1912 г. перед Следственной Комиссией по поводу Стального треста, заставил в 1901 г. президента Мак Кинлея назначить главным прокурором Соединенных Штатов Филандера К. Нокса. С 1890 г., когда был принят закон Шермана против трестов, Нокс был юрисконсультom Стальной Компании Карпеджи и защищал компанию в 1894 г. во время расследования дела о бронях. Такой-то человек был в 1901 году назначен старшим прокурором Соединенных Штатов и он во время президентства Мак Кинлея, Рузвельта и Тафта занимал эту или другие высшие должности. Его назначение означало для Карпеджи и его союзников своего рода гарантированную безнаказанность.

УГРОЗА ВОЙНЫ С КОНКУРЕНТАМИ

Хотя три крупные стальные компании представляли собою объединение более мелких групп и вступили между собою в торговые «соглашения», все же конкуренция между ними отнюдь не была устранена. Группа капиталистов, господствовавшая под руководством Дж. Пирпонта Моргана над Союзной Стальной Компанией, Национальной Трубой Компанией и Американским Мостовым Обществом, оказалась в 1901 г. под угрозой ожесточенной войны со стороны других картелей, понижавших цены, которые в свою очередь чувствовали себя под угрозой такой же опасности. Одна компания решила производить собственный чугун и сталь, другая проектировала сооружение новых доменных печей и сталелитейных заводов. Что касается Карпеджи, то он ответил оглашением проекта выстроить конкурентную линию Пеннсильванской железной дороге (которая находилась в руках Моргана) и соорудить на берегу озера Эри громадный трубочный завод.

Еслибы этой возведенной промышленной войне дали разгореться, то она неизбежно привела бы к экономическому краху. Каковы бы ни были законы, затруднявшие подобного рода соглашения, они ничего не могли бы сделать против могущества экономических сил.

Законы против трестов были приняты под давлением промежуточных средних классов в то время, когда они были еще

достаточно сильны для этого; их целью было продолжить период неограниченной конкуренции, но он уже отжил свое и параграфы законов были бессильны вернуть его или помешать господству трестов. Четыре крупные организации, производившие сталь, означали шаг вперед в деле организации промышленности. Как могли они применить тактику закончившегося отжившего периода?

Фрик увидел это уже в 1899 г. Морган увидел это только теперь и поторопился в соответствии с этим направить свои действия. Ни в малейшей степени не было удивительно, что одна часть сталелитейной промышленности находилась в руках Моргана, банкира, а две другие — в руках групп Рокфеллера и Мура; ведь и Карнеджи 33 года до того овладел предприятием, в котором он решительно ничего не понимал. К 1898 г. настало время, когда миллиардеры начали организовывать всякого рода тресты, не имеющие ничего общего с тем делом, в котором они приобрели свои богатства, и стали овладевать крупными отраслями промышленности, в которых они до того не работали ни одного дня. Так, например, колоссальный табачный трест был организован Томасом Ф. Райяном, который вместе с своими компаньонами нажил десятки миллионов долларов на нью-йоркских трамваях. Он не сумел бы скрутить ни одной сигары, даже если бы ему заплатили за это целые миллионы.

И вот были задуманы новые планы для того, чтобы сделать дальнейший шаг в капиталистической организации стальной промышленности. Подобно тому, как крупные, существующие в этой отрасли промышленности группы, представляли собою объединения многих отдельных заводов, которые раньше конкурировали друг с другом, так и проектируемая организация должна была слить четыре крупные корпорации в один гигантский трест.

Но для достижения этой цели было необходимо развязаться с Карнеджи, как с активным фактором. Заводы Карнеджи были расположены лучше всех других; в их распоряжении был обильный капитал, а их организация и управление с капиталистической точки зрения представлялись совершенными. Карнеджи последовал старому обычаю кузнецов, которые для того, чтобы пришпорить своих подмастерьев, часто делали их своими компаньонами, и, действительно, сделал своими пайщиками Шваба, Корея, Гейлея, Пиккока и многих других управителей и мастеров. Он похвалялся, что персонал его компании стоит много больше всего ее имущества. Фрик стоял во главе всего управления, Шваб ведал производством, а Пиккок продажей изделий.

ССОРА МЕЖДУ КАРНЕДЖИ И ФРИКОМ

Между тем между Фриком и Карнеджи вспыхнула весьма резкая ссора. Фрик получил в 1899 г. от Карнеджи долю в заводах Карнеджи на 160 миллионов долларов и пытался этот свой половинный пай продать Моргану за эту сумму. Но Морган отказался заплатить 160 миллионов долларов за половинный пай в предприятии, собственный владелец которого, Карнеджи, не задолго перед тем клялся, что он стоит самое большее 75 610 10⁴ доллара, и активы которого, согласно баланса на 1 марта 1900 г., достигали всего 101 416 802 доллара. Морган был слишком опытный делец и финансист, чтобы пойти на такую сделку, однако, спустя короткое время оказалось, что этот отказ обошелся ему весьма дорого.

Фрик и его друзья, вместе с ним затеявшие эту сделку, должны были заплатить за эту неудачу с продажей своего пая, ибо Карнеджи подверг их штрафу в миллион долларов: «дело остается делом». Фрика это вывело из себя, и он уже по другому поводу предъявил к Карнеджи иск на несколько миллионов долларов, которые ему незаконно не были выданы из сумм Компании Карнеджи. Незачем говорить, что дело это возбудило громкую сенсацию; но у Фрика, очевидно, были все основания уступить, так как его иск представлялся безнадежным.

КАРНЕДЖИ СТРИЖЕТ МОРГАНА

Итак, предстояла разорительная промышленная война, в которой каждая стальная организация должна была пытаться поколебать монополию на определенные изделия, которой владела другая. Жизненным вопросом поэтому было объединить все враждующие между собой корпорации. «Всем было ясно», — говорит доклад Герберта Нокса Смита, комиссара Соединенных Штатов по корпорациям, — «что такая консолидация могла быть успешной только в том случае, если бы она включила и Компанию Карнеджи, которая при создавшемся положении являлась самым сильным фактором, давно уже выделилась своей агрессивной тактикой и, как выше было указано, ускорила кризис. С другой стороны, не подлежит сомнению, что многие из заинтересованных в стальной промышленности считали опасным для себя и для своих предприятий личное влияние Карнеджи и желали обеспечить его удаление из этой области промышленности; с их точки зрения, лучшим решением было выкупить у Карнеджи его долю. Понимали, что эта сделка должна обойтись чрезвычайно дорого, и что поэтому необходимо соглашение руководящих заинтересованных лиц. Поэтому вступили в согла-

шение с г. Карнеджи, согласно которому от него были получены его пай в Стальной Компании в обмен на облигации нового треста».

Другими словами: Карнеджи выжал из Моргана громадную сумму за то, что отказался от конкуренции с стальными организациями, находившимися в руках Моргана, Мура и др. магнатов. Факт этот констатируется также в кратком докладе Комиссии Конгресса Соединенных Штатов для обследования Стального треста. «Это объединение», — говорит доклад о Компании Карнеджи, — «под угрозой разрушения монополии потребовало, чтобы объединившиеся компании обязались выплатить ему «выкуп» в качестве цены мира». Это была, пожалуй, самая крупная коммерческая добыча, когда-либо сорванная, но крупные дельцы считали это «законным барышом», а тех, кто его получил в высшей степени ловкими людьми.

КАРНЕДЖИ ВЫМОГАЕТ 447 МИЛЛИОНОВ ДОЛЛАРОВ

И какова была цена, уплаченная Карнеджи? В общей сложности она доходила до 447 416 640 долларов! Некоторая часть этой суммы досталась более молодым компаньонам Карнеджи, но главная часть — свыше 300 миллионов долларов — исключительно досталась ему. При этом кажется, что во время этой сделки он при помощи какой-то уловки «надул своих компаньонов» (как говорит доклад Следственной Комиссии).

КАРНЕДЖИ ПРОМОРГАЛ 100 МИЛЛИОНОВ

Дальнейшая история Стального треста уже не связана с Карнеджи. Следует только рассказать следующее: когда Карнеджи получил столь колоссальную сумму — 447 миллионов долларов — за имущество принадлежащих ему компаний, которое стоило самое большее 160 миллионов, он был в высшей степени доволен самим собой. В самом деле, ему удалось перехитрить Моргана, финансового короля, и проявить небывалую деловую ловкость. Но к своему безграничному изумлению и огорчению он скоро заметил, что в сущности снял не весь мед, какой можно было снять.

Когда он увидел необычайное повышение цены акций Стального треста и жирные прибыли, какие кляли в карман Морган и его друзья, он с горечью должен был сказать себе, что мог сорвать по крайней мере на 100 миллионов больше. Когда он случайно во время поездки в Европу встретился на пароходе с Морганом и высказал ему это свое мнение, Морган хладнокровно заявил ему, что действительно, если бы он потребовал

на сто миллионов больше, он получил бы их — горькая пилюля, какую Карнеджи еще не совсем переварил. Он обнаружил это недавно, когда 10 января 1912 г. воскликнул перед Следственной Комиссией Конгресса: «Не понимаю, как я мог быть таким дураком, чтобы продать Стальной Корпорации мои владения всего только за 430 миллионов долларов»!

На Уолл-Стрит известно, что магнаты Стального Треста имели втайне еще один сюрприз для Карнеджи в том случае, если бы Стальной Трест распался когда-нибудь или если бы облигации, имевшиеся в руках у Карнеджи, были когда-нибудь непредвиденным образом предъявлены к платежу. Эти облигации, естественно, были выданы под прежние заводы Карнеджи, и после создания Стального Треста его воротилы построили по последнему слову техники новый завод в Гари (Индиана) и так усовершенствовали другие заводы, что заводы Карнеджи в сравнении с ними оказались совершенно устаревшими. И если бы Карнеджи попробовал предъявить свои облигации к оплате, он должен был бы убедиться, что его облигации обеспечены заводами, которые теперь не представляют собой никакой ценности. Можем добавить, что эти облигации имели такую же ценность, какой обладают облигации, столь щедро раздаваемые им в виде пожертвований.

ФИЛАНТРОНИЯ КАРНЕДЖИ

Так называемая филантропия Карнеджи выражается в целом ряде пожертвований, сопровождающихся отчасти определенными условиями. Для пенсионного фонда рабочих заводов Карнеджи он пожертвовал 5 миллионов долларов. Но этот дар был обставлен такими условиями и ограничениями, что участь массы этих рабочих ни на волос не улучшилась. Это создание такого 5-ти миллионного фонда в пользу рабочих, ежегодно дающих Карнеджи доход приблизительно в 25 миллионов, было просто рекламой, падежавшей много шума.

Однако, по отношению к учреждениям, которые воздействуют на общественное мнение и определяют его, Карнеджи проявляет гораздо большую щедрость. На небольшие университеты в Соединенных Штатах он пожертвовал 18 миллионов долларов. Он учредил пенсионный фонд в 15 миллионов для университетских профессоров — дело, которое обеспечило ему восхваления всех университетских преподавателей. На институт Карнеджи в Вашингтоне он пожертвовал 10 миллионов, а на такой же институт в Питтсбурге — 16 миллионов долларов.

Еще 10 миллионов он затратил на учреждение «фонда героев», за счет которого должны были получать награду те, кто совершает героические подвиги в целях спасения человеческой жизни;

подвиги эти, разумеется, каждый раз публикуются в газетах. Шотландские университеты получили от него 10 миллионов, учреждение для организации пароходных линий в Шотландии — 5 миллионов. На библиотеки в Соединенных Штатах и Канаде он пожертвовал 30 миллионов или даже более того, а на библиотеки за границей — 10 миллионов. Питтсбургскому Политехникуму он дал 2 миллиона. Обществу Объединенных инженеров в Нью-Йорке он подарил 1½ миллиона, Дворцу Мира в Гааге — 1 миллион и три четверти, другим учреждениям в Европе — 2½ миллиона и Бюро Американских Республик три четверти миллиона долларов. Последнее его пожертвование было сделано для создания фонда, из которого бывшие президенты Соединенных Штатов или их вдовы должны получать ежегодно по 25 000 долларов — чрезвычайно мудрый дар, который не преминет достичь своей цели.

Но и в своих «филантропических предприятиях» Карнеджи сохраняет свое старое умение получать много в обмен на малое. Его дары библиотекам сопровождался определенным условием: если он жертвовал определенную сумму какому-нибудь городу на учреждение библиотеки, он обыкновенно ставил условием, чтобы город покрывал текущие расходы. Таким образом, единовременной затратой он обеспечивал себе памятник в виде здания, которое получало его имя, а счет по содержанию этого здания и библиотеки должны были покрывать граждане города. Многие города раскусили истинный смысл такой своеобразной благотворительности и отклоняли предлагаемые им дары. Совсем недавно, 11 декабря 1912 года, Профессиональный Союз печатников № 27 направил в городское управление протест против принятия дара в 50 000 долларов «из этих кровавых и преступных денег для сооружения общественной библиотеки, которая должна служить главным образом для увековечения его памяти и обойдется налогоплательщикам в 5 000 долларов ежегодно».

Нельзя, разумеется, ожидать, чтобы Карнеджи, который желает с удобством проводить дни своей старости в своем дворце на Пятом Проспекте в Нью-Йорке или в своем замке Скибо в Шотландии, взял исключительно на себя труд управления столь многочисленными учреждениями и фондами. Подобно тому, как он нанимает людей для управления своими заводами, точно также имеет он специальных служащих, которые заняты исключительно управлением его благотворительными предприятиями. Они составляют Комиссию из 8 «выдающихся людей», которые управляют «корпорацией Карнеджи». До сих пор Карнеджи этим своим доверенным передал в общей сложности 125 миллионов долларов ценными бумагами: они ведут все дело, а Карнеджи получает всеобщие восхваления.

Если проследить всю жизненную карьеру Карнеджи, то можно сразу увидеть, что он всегда слыл за «честного человека», согласно современным понятиям деловой жизни.

Если после приведенных выше фактов это покажется кому-нибудь странным, тому надо только вспомнить, что никак нельзя доказать, по крайней мере на основании имеющихся официальных материалов, что он когда-либо лично совершал подкупы, хотя бы и закрывал глаза на совершающиеся вокруг него подкупы и извлекал из них выгоду. Что он против продажности не протестовал, этого можно было ожидать от него, как от дельца, сумевшего разбогатеть; регулярная раздача им денег на избирательную кампанию продажным политическим партиям согласно деловым понятиям эпохи признавалась патриотическим делом, которое, конечно, оплачивалось в миллионы раз. Правда, имя Карнеджи проклинается его бывшими компаньонами и целыми поколениями рабочих, которых он угнетал, но голоса их теряются в общем шуме. Их ропот и их обвинения остаются неуслышанными, так как они не располагают газетами, церквями, политическими ораторами и всеми другими могущественными орудиями для создания общественного мнения.

ПОЛОЖЕНИЕ РАБОЧИХ СТАЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

Но постепенно рассеивается тьма и победоносно выясняется истина относительно основного источника столь изумительного богатства и такой колоссальной экономической мощи в одних руках. Для создания этих колоссальных барышей рабочие на сталелитейных заводах и в связанных с ними предприятиях и рудниках должны работать и существовать в столь ужасных, жестоких и унижительных условиях, что даже самое поверхностное описание этих условий должно возбуждать ужас. Его можно найти в докладах Бюро Труда Соединенных Штатов. Из них мы узнаем, что число необученных рабочих во всех предприятиях Стального Треста достигает громадной цифры в 173 000 человек. Как говорится в докладе, «повсюду, кроме юга, почти все принадлежащие к этому разряду необученных рабочих представляют собою людей, недавно переселившихся в Америку, причем большинство их не говорит или не понимает по-английски. Даже на юге в промышленности заметно растет число эмигрантов (60%), и при этом почти две трети этих эмигрантов славяне. Ежегодно наблюдается увеличение механических приспособлений, при которых можно обходиться неквалифицированным трудом».

При каких же условиях надывается за трудом эта армия наемных рабов? Об этом рассказывает нам доклад. «Во время обследования пятьдесят тысяч или двадцать девять процентов

из наличных 173 000 рабочих при домашних печах и выработке стали работали обычно все 7 дней в неделю, при чем 20% из них работали 84 часа и более в неделю, что означает 12-часовой рабочий день во все дни недели, включая и воскресенье. Положение ухудшается тем, что, как установила комиссия, семидневный труд не ограничивается домашним отделением, где в силу технических причин необходима непрерывная работа и где 7 дней в неделю работает 88% всех рабочих; выяснилось, что и в других отделениях, где нельзя сослаться на подобные технические причины, в значительном размере происходит работа по воскресеньям так же, как и в остальные дни недели... Мучительность 12-часового рабочего дня и 7-дневной рабочей недели увеличивается еще благодаря тому обстоятельству, что каждую неделю или две недели рабочие дневной смены переходят в ночную смену и наоборот, и таким образом рабочим приходится оставаться на работе под ряд 18 или даже 24 часа...»

Доклад указывает дальше, что некоторые сталые заводы сейчас же после начала обследования, производившегося Бюро Труда, объявили о намерении предоставить своим рабочим воскресный отдых. «Но заводчиками ничего не сделано и не предложено, чтобы уменьшить процент тех рабочих, какие работают 72 и более часов в неделю».

«Описанные здесь условия тем более замечательны и характерны для железодельной и сталелитейной промышленности, что в других отраслях промышленности уже много лет тому назад обнаружилась тенденция в пользу более короткого рабочего дня. Уже много лет 10-часовой рабочий день сделался почти обязательным; с тех пор произведены дальнейшие сокращения рабочего дня до 9-ти и во многих случаях до 8-ми часов, а затем к этим сокращениям присоединилось введение половинного рабочего дня по субботам. Резким контрастом этой всеобщей тенденции в других отраслях промышленности следует признать тот факт, что в одной из крупных и основных отраслей промышленности, какую представляет собою рассматриваемая в этом докладе железодельная и сталелитейная промышленность, только около 14% из общего числа 173 000 рабочих работает менее 60-ти часов в неделю и почти 43% работает 72 и более часов в неделю...»

В таких невыносимых, недостойных человека условиях и должны работать рабочие стальной промышленности. Среди расплавленного металла и огня, среди безумного, непрерывного шума они должны день изо дня зарабатывать свой скудный кусок хлеба. Ни на минуту не могут они передохнуть. За их спиной стоят «погонщики», поносящие их бранью, если они хотя на минуту отстаиваются; непослушание влечет за собой немедлен-

ное увольнение. Молодые рабочие некоторое время выдерживают еще, пожалуй, такое первое напряжение; из более старых некоторые так обтерпелись и так оступели, что оно уже не производит на них никакого действия, большинство же рабочих быстро поддается, стареет и приобретает тот безжизненный, потухший взгляд, какой характерен для безнадежно поработанных, в то время, как в глазах других горит ненависть к классу и системе, которые их угнетают. В течение всего дня эта масса человеческого мяса находится в распоряжении машин, которые немедленно заменяются новыми, как только оказываются не на высоте своей задачи. Совершенно то же происходит и с рабочим, который не выдерживает «системы ускорения», — он выбрасывается на улицу и может помирать с голоду. Лишь немногие из их числа оставляют работы не совершенно измученными и не возвращаются домой шатаясь, а дома, скудно поужинав, ложатся в смертельной усталости, чтобы на утро проснуться для возобновления той же ужасной работы. У них нет совсем времени для самих себя, они едва в состоянии о чем-нибудь думать, они едва знают членов своих собственных семей, и дети их вырастают, почти не видя их; большинство из этих рабочих перестали быть человеческими существами, они превратились в безжизненные автоматы.

Далеко, далеко отсюда живет Карнеджи в своем замке Скибо в Шотландии, в великолепном имении площадью более 35 000 акров, изобилующим садами, террасами, гротами, лесами, прудами с форелями и горами, и говорит о мире и благоволении. Ничто неприятное не тревожит взор и слух владельца Скибо, которого по утрам пробуждает от сна напятый вольничник, играющий под его окном. Да и в своем великолепном дворце в Нью-Йорке Карнеджи может утешаться великолепным вздором, вроде проповеди, произнесенной 29 ноября 1912 г. и возвещавшей: «Земля наша изо дня в день становится прекраснее — столько добрых мужчин и женщин знаю я, которые работают на благо другим». В тот же самый день он получил телеграмму от редактора Питтсбургской газеты «Вождь» А. П. Мура, который спрашивал его, почему он вместо бывших президентов Соединенных Штатов и их жён, против чего протестовало общественное мнение, не обеспечил пенсиями своих искалеченных рабочих или вдов и сирот убитых на сталелитейных заводах, принадлежащих ему, ибо ведь эти люди помогли ему создать себе богатство.

Такова была до настоящего времени жизненная карьера Эндрю Карнеджи, не превзойденного никем благодетеля мира.

Тем не менее было бы несправедливо слишком сурово осуждать лично Карнеджи и забывать среду, систему и воззрения, среди которых он действовал так, как действовал. В прежние времена существовало обыкновенно отрывать человека от его

эпохи, точно он представлял собою что-то необычайное, ставить его вне зависимости от сложных течений человеческих действий, оказывающих влияние на отдельного человека, как представителя определенного класса; теперь от такого обыкновения отказались. Для правильной оценки жизненной деятельности Карнеджи нужно дать характеристику и оценку всей капиталистической системы, частью которой он составляет, и принять во внимание методы, какие присущи ей. Она приучает индивидуума принимать во внимание только свой материальный успех. И нельзя отрицать, что Карнеджи не отступил от этого правила.

Г л а в а XVI

АМЕРИКАНСКИЙ ПРОЛЕТАРИАТ

Между классом магнатов, владеющих или распоряжающихся богатствами Соединенных Штатов, и пролетариатом лежит настолько широкая и глубокая пропасть, что даже самый смелый и выдающийся защитник капиталистического класса признает попытки внушить членам рабочего класса бессмысленную надежду, что они могут выйти из теперешнего состояния и стать капиталистами. Для некоторых рабочих это могло быть достижимо в давно прошедшие времена, когда для оборудования предприятия было еще достаточно самых простых и недорогих орудий производства и поэтому нужен был небольшой капитал. В настоящее же время необходимы колоссальные суммы, чтобы оборудовать и вести промышленное предприятие; даже средние капиталисты, располагающие сотнями тысяч и миллионами долларов, не могут надеяться выдержать конкуренцию трестов сосредоточенными в них миллиардными капиталами. В Соединенных Штатах существует около шести тысяч миллионеров, но они большею частью неизвестны и не выступают самостоятельно; их можно отметить мимоходом, как зависимых и подчиненных, если не прислужников крупных многократных миллионеров — магнатов. Пусть им принадлежат чрезвычайно ценные земли в городах, фабрики или крупные торговые дома, пусть они состоят акционерами тех или других компаний, все же не они являются теми людьми, которые обладают неограниченным господством над средствами и богатством нации.

НЕОГРАНИЧЕННОЕ ГОСПОДСТВО НАД БОГАТСТВОМ СТРАНЫ

Это господство сосредоточено в руках менее десятка магнатов капитала, среди которых самыми крупными являются Джон Д. Рокфеллер и Дж. Пирпонт Морган. В качестве фактического

главы компании «Стандарт-Ойл», Рокфеллер вместе со своими компаньонами является владыкой или решающим лицом в громадном числе примыкающих или вспомогательных трестов, включая сюда железные дороги, трамваи, газовые и электрические сети, которые в своей совокупности образуют грандиозное объединение акционерных компаний. Особый комитет Конгресса Соединенных Штатов по вопросам банкового дела и обращения недавно сообщил, что Дж. Пирпонт Морган вместе с Джоном Д. Рокфеллером имеют в своем распоряжении более трети—36 процентов— всего наличного имущества и ресурсов Соединенных Штатов. Всемогущие капиталистические группы, во главе которых стоят эти люди, действуют в полном согласии между собою и держатся одних и тех же методов. Актив, которым они располагают, исчисляется в 39 711 328 678 долларов, и состоит из 15 638 833 814 долларов в промышленности и общественных предприятиях, 17 250 000 000 долларов в железнодорожном имуществе, 4 000 911 932 доллара в банках и других финансовых предприятиях, 1 500 949 342 доллара в горной промышленности и нефтяном деле и 1 322 613 000 доллара в различного рода других имуществях. В протоколах упомянутой комиссии многие из этих компаний называются «Моргановским предприятием», другие — предприятием «Стандарт-Ойл», некоторые — «Гульдовскими», другие — «Вандербильтовскими», предприятиями Гилла» и «Гуттенгеймов», иные — предприятиями «Райина и Бельмонта» или же независимыми. Но факты показывают, что Моргано-Рокфеллеровские предприятия имеют решающее влияние и работают объединенно.

ДИКТАТУРА ДЖ. ПИРПОНТА МОРГАНА

Согласно материалам, представленным комиссии, Моргану лично и непосредственно подчинен громадный капитал в 22 245 000 000 долларов. Находящиеся в руках Моргана компании Пяти банков и банковского треста располагают всеми ресурсами, составляющими эту сумму, и имеют 341 директорское место в 112 компаниях. Одна лишь фирма Дж. Пирпонт Морган и К^о имеет 63 директоров в 39 компаниях, располагающих имуществом в 10 036 000 000 долларов. Это громадное финансовое могущество и этот капитал еще увеличиваются благодаря косвенной зависимости от Моргана многих других предприятий. Восемнадцать компаний и частных фирм, тесно связанных с ним, образуют объединение, располагающее 746 директорскими местами в 134 обществах, которые в свою очередь располагают ресурсами или капиталами, достигающими чудовищной суммы в 24 325 000 000 долларов.

Весь годовой доход Великобритании равен 950 000 000 долларов; доход Соединенных Штатов — 900 000 000, Германии —

1 800 000 000, Франции — 850 000 000 и Италии — 450 000 000 долларов. Морган располагает вчетверо большими средствами, чем доход четырех названных европейских государств вместе; он имеет в двадцать раз больше, чем годовой доход Соединенных Штатов. В качестве банкира, Морган имеет в своих банкирских домах на 162 000 000 долларов вкладов; эта сумма представляет собою вклады компаний и частных лиц. Эти 162 000 000 долл. представляют собой мертвый капитал, вложенный в его фирму.

Согласно налоговым данным за 1904 год — последние, которые имеются, — общее богатство Соединенных Штатов было определено в 107 104 211 917 долларов. В настоящее время его можно приять на много миллиардов долларов больше. Таким образом мы видим, что обе капиталистические группы, во главе которых стоят Дж. Д. Рокфеллер и Дж. Пирпонт Морган, прямо или косвенно располагают более, чем третьей частью этой громадной суммы. Но этими данными мы отнюдь не хотим сказать, что обе эти группы владеют всей банковской системой, всем имуществом железных дорог, промышленности, горного дела, водяной энергией и т. п. Их имущества, без сомнения, чрезвычайно велики, но между обладанием и распоряжением существует весьма заметное различие. Заводские здания, машины, сооружения, входящие в значительную часть этого состояния, принадлежат тысячам миллионеров во всех частях Соединенных Штатов. Другие части капитала составляют собственность значительного, но все уменьшающегося числа мелких зажиточных акционеров. Но преобладающая часть собственности и неограниченное господство находится в руках нескольких, весьма немногих крупнейших магнатов. С ними связаны или в зависимости от них стоит ряд других магнатов, в роде Джемса Дж. Гулля, держащего в своих руках железные дороги Северо-запада, семейства Армур, стоящего во главе «Мясного Треста», Вандербильтов, Гульдов, Асторов, Томаса Ф. Райяна и других подобных многократных миллионеров, из которых каждый могуществен в своей сфере, но дарствует в менее важной и подчиненной сфере сравнительно с Рокфеллером и Морганом.

СВЯЩЕННЫЙ КАПИТАЛИЗМ

Так как пролетариат дает себе ясный отчет во всех этих фактах и отношениях, то искушенные приверженцы существующей системы прекрасно понимают, насколько глупо прибегать к старым сказкам о том, что рабочие сами могут стать капиталистами, — к сказкам, нелепость и лживость которых тотчас же разоблачают существующие общественные отношения. Поэтому более мягко настроенные магнаты отказались от попыток таким

путем примирить пролетариат с господствующими отношениями, и начали несколько лет тому назад вести шую политику. С наглостью, которая может сравниться лишь с тою, какую они проявляют при выпуске несметного количества лишь номинально повышающихся акций, они смело принялись за присвоение себе даже неба, заявив, что мужчинам и женщинам, обладающим громадным богатством, оно вверено богом для того, чтобы они управляли им в интересах всего народа. Таково было знаменитое заявление, сделанное в 1902 году во время стачки углекопов Джорджем Ф. Бэрром, главой угольного треста. Мысль эта, впрочем, отнюдь не оригинальна: она заимствована из восхвалений, часто расточавшихся духовенством филантропам-капиталистам. Со временем эту мысль развили в том смысле, что отказались от управительских функций и ограничились догмой о владении «божьей милостью».

Когда несколько лет тому назад Э. Г. Гарриман совершил свои чудовищные надувательства, его защитник, — заметим мимоходом, очень известный, — утверждал, что «Гарриман вращается в такой священной сфере, куда никому из нас не дозволено вступать». А недавно, 23 ноября 1912 г., во время судебного разбирательства дела о расформировании треста жатвенных машин, возбужденного правительством Соединенных Штатов, было оглашено письмо Э. Н. Вуда, секретаря Международной Компании жатвенных машин, в котором он писал, что создание трестов стоит «в полном согласии с божескими установлениями».

В ортодоксальную, религиозную эпоху подобные широковещательные ссылки на божественное право могли бы иметь некоторое влияние на суеверных и невежественных людей. Но в наш иконоборческий, рационалистический век они были встречены неудержимым смехом. В эпоху, когда королей божьей милостью не принимают всерьез, нельзя приписывать денежным королям того, в чем отказывают королям наследственным.

Лишь ознакомившись с невыносимыми условиями, в каких выпужден жить американский пролетариат, и с страстным духом возмущения, который таится под цеплом в широких кругах последнего и все больше разгорается, можно понять, почему крупные магнаты, испытав все другие способы, объявляют себя избранными заместителями божества в последней отчаянной попытке затуманить разум и подорвать силы пролетариата, требуя религиозного почитания своей личности и своего богатства.

СЕЛЬСКИЙ ПРОЛЕТАРИАТ

Экономические отношения в Соединенных Штатах развивались с такою быстротою, что в настоящее время существует уже многочисленный и ясно выраженный сельский пролетариат,

который недалек от присоединения к промышленному пролетариату городов, с которым его объединяют одни и те же чувства и цели. Конечно, всегда существовало многочисленное рабочее сельское население — население сельских наемных рабочих, которое с одного приблизительно миллиона в 1820 году возросло к 1910 году примерно до 5 миллионов или несколько меньше. Но до самого последнего времени оно стояло в стороне от промышленного пролетариата, так как считало, что у него нет ничего общего с фабричными, горнозаводскими, ремесленными и железнодорожными рабочими. Всего только двадцать лет тому назад многие из сельских рабочих — если брать их в целом, за исключением 2 миллионов негров, — искренне думали, что в Соединенных Штатах имеются па-лицо необыкновенно благоприятные условия для приобретения хозяйственной самостоятельности. В течение многих лет со всех сторон появлялись пылкие газетные статьи и раздавались политические речи, описывавшие эти безгранично благоприятные возможности: говорилось, что на западе и юго-западе имеются громадные пространства государственных земель, ждущих заселения, и что эти земли могут быть свободно заняты или приобретены с весьма незначительными затратами. Сельскому населению внушали, что каждый человек, если только захочет, может иметь свою собственную ферму. Слова Ораса Грилея: «Иди на запад, юноша», были лишь кратким выражением этой общераспространенной веры. И эта вера еще долго продолжала существовать в силу традиции, хотя громадные изменения, происходившие в народном хозяйстве, отняли у нее почву. Большие толпы переселенцев и местных фермеров и сельскохозяйственных рабочих действительно подтянулись в западные штаты. Обычно они находили громадные пространства лучшей и наиболее доступной земли уже захваченными железнодорожными или иными компаниями, получившими ее в порядке государственных отводов, которые они получали обыкновенно мошеннически посредством подкупа законодательных учреждений или благодаря преступному попустительству чиновников. Обладавшие связями частные лица тоже приобретали значительные отводы земли. Свыше 200 миллионов акров перешли таким образом в собственность лиц, не живущих на месте, и переселенцы часто вынуждаться покупать у них землю по чрезмерно высоким ценам.

В 1891—1893 гг. были открыты для заселения последние крупные площади национальных земель — теперешний штат Оклахома. Значительная часть и этих земель тоже перешла в собственность землевладельцев, живущих в других местах. Раздача этой громадной земельной площади фактически исчерпала запас свободных государственных земель. Одновременно с этим действовали и другие факторы, обуславливавшие быстрый рост

сельскохозяйственного пролетариата. Примитивные орудия стали уже недостаточны для сельского хозяйства; для того, чтобы поставить его на современную ногу, стали необходимы дорогостоящие орудия и машины; для приобретения их фермер часто вынуждался делать долги. Вместе с тем высокие железнодорожные тарифы и вымогательства элеваторных компаний и всевозможных объединений и трестов ложились тяжелым бременем на массу фермеров, отнимая у них львищую долю их жатвы.

АРЕНДАТОРЫ СОСТАВЛЯЮТ БОЛЬШЕ ТРЕТИ ЗЕМЛЕДЕЛЬЧЕСКОГО НАСЕЛЕНИЯ

Вследствие этих и других сопутствующих причин не менее 2 349 245 из 6 362 000 ферм Соединенных Штатов, согласно народной переписи 1910 года, находились в руках арендаторов, число которых с 1900 года увеличилось на 320 000 человек. Число арендаторов, начиная с 1880 года, непрерывно возрастало и в настоящее время достигло таких размеров, что арендаторы составляют треть всего земледельческого населения Соединенных Штатов.

Это уже представляет собою полную противоположность тому, что было сорок лет тому назад, когда каждый сельский хозяин имел возможность стать собственником фермы.

Преобладание арендного хозяйства наиболее ясно проявляется в том, что оно наиболее распространено в определенно земледельческих штатах и преимущественно в местностях, богатых хлопком, маисом, пшеницей, табаком и фруктами. Во всей области, охватывающей 1 080 графств, которая тянется от Виргинии до границ Техаса (не считая горных местностей), имеется 700 000 арендаторов, из которых более 500 000 негров. Эта местность образует так называемый «черный пояс», т. е. это как раз те штаты, которые обладают густым негритянским населением. Именно эта область производит хлопок и в значительной мере табак Соединенных Штатов. Прежние крупные фермы разделены так, что средняя величина арендного участка, на котором возделывается хлопок, колеблется лишь между 15—17 акрами. Собственником земли обычно является сельский или городской банкир или лавочник, и он взимает такую дань: если арендатор имеет плуг, мула и удобрение, то за пользование землею и за очень плохие постройки он отдает собственнику земли треть урожая хлопка, столько же платит и тот, кто сеет зерновой хлеб, а сеющий маис — отдает четверть. Если же земельный собственник ссужает плуг и удобрение, он получает от арендатора половину урожая и часто, кроме того, арендные деньги в размере от 1 до 3 долларов с акра. Годовой урожай 700 000 арендаторов юга оцени-

нается в 350 миллионов долларов. Годовой доход отдельного арендатора достигает 450—500 долларов, но от трети до половины этой суммы, а то и больше достается наличными деньгами или их эквивалентом собственнику земли. За вычетом арендной платы и других издержек, у арендатора остается за его труд в течение целого года менее 225 долларов, причем из этой суммы он должен еще оплатить своих работников, если у него пет семья, которая помогала бы ему в полевых работах. И здесь следует отметить, что столь характерные для европейского сельского населения условия, при которых женщины принуждены заниматься полевыми работами, в полной мере действуют также и в Соединенных Штатах, хотя здесь это имеет еще меньше оправдания, чем в Европе, где воинская повинность отнимает мужчин в армию. В Соединенных Штатах более 700 000 женщин заняты в сельском хозяйстве.

Очень многие землевладельцы юга получают не только арендную плату, но в качестве банкиров или собственников магазинов облагают арендатора еще дополнительной данью в размере от 10 до 100 процентов со всего того, что он покупает или занимает. Невозможным результатом этого является бедственное положение арендаторов, которые быстро доходят почти до полного обнищания.

Если из числа арендаторов исключить 500 000 негров южных штатов, то 2 349 245 арендаторов Соединенных Штатов состоят главным образом из белых.

СРАВНИТЕЛЬНО ОЧЕНЬ БОЛЬШОЕ РАСПРОСТРАНЕНИЕ АРЕНДЫ

Не вдаваясь здесь в исчерпывающее изображение условий аренды в Соединенных Штатах, следует все же отметить несколько разительных фактов, характеризующих условия, какие господствуют в других богатых сельскохозяйственных штатах. Северный Центральный пояс представляет собою одну из важнейших сельскохозяйственных областей. Он охватывает двенадцать штатов: Огайо, Индиана, Иова, Иллинойс, Мичиган, Висконсин, Небраска, Канзас, Миссури, Миннесота, Северная и Южная Дакота. В этой области производится две трети всей пшеницы Соединенных Штатов, очень значительная часть ячменя, семь десятых маиса, восемь десятых овса и шесть десятых сена и кормовых трав. Эта плодородная область представляет собою настоящую житницу нации. Она дает большую часть хлеба и громадное количество продуктов молочного хозяйства и овощей. В Мичигане и Висконсине фермеры-арендаторы составляют неполных 20%, а в Огайо, Миннесоте и Южной Дакоте — около 30%. В штате Небраска, напротив, на каждых 100 фермеров приходится 38,1

арендаторов, в Иове — 37,8, в Канзасе — 36,8, в Индиано 30,0, в Миссури — 29,9 и в Иллинойсе — 41,1. Существуют другие богатые земледельческие штаты, в которых арендаторы составляют половину и даже более всех фермеров, как, например, в Арканзасе (50% арендаторов). В штате Оклахома (который, как мы видели, до 1891/93 года был открыт для заселения), в настоящее время имеется 104 137 арендаторов или 54,8 на каждые 100 фермеров. В одном Техасе имеется 219 575 арендаторов или 52,6%. Если эти цифры высоки, то цифры штатов Алабама, Южная Каролина, Джоргия и Миссисипи — все плодородные, производящие хлопок штаты, — значительно превосходят их; здесь отношение арендаторов к общему числу фермеров достигает 60 — 70%.

ПОСТОЯННЫЙ СЕЛЬСКИЙ ПРОЛЕТАРИАТ

Здесь существует ясно выраженный сельский пролетариат. Его положение во многих отношениях значительно хуже положения промышленного пролетариата. Громадные массы его никогда не видят денег, и совершенно беспомощны и беззащитны против непомерного гнета арендной системы половничества и ростовщичества. Они не могут надеяться стать собственниками возделываемой ими земли, потому что аренда их наиболее распространена как раз в тех районах, где средняя цена пахотной земли наиболее высока. В Северной Дакоте, например, где пахотная земля стоит 25,70 долларов за акр, на каждых 100 фермеров приходится 15 арендаторов, в Мичигане, где цена — 32 доллара за акр, приходится 16 арендаторов. В Южной Дакоте акр земли стоит 34,70 долларов и здесь на 100 фермеров приходится около 25 арендаторов. Средняя цена пахотной земли в Канзасе равна 35,50 долларам за акр; в этом штате арендаторы составляют около 37 процентов всех фермеров. Средняя покушная цена пахотной земли в штате Иова достигает 83 долларов за акр, а арендаторы составляют в этом штате около 38 процентов. В Иллинойсе, где пахотная земля в среднем стоит 94,90 доллара за акр, на 100 фермеров приходится около 42 арендаторов.

Положение арендатора поэтому в общем определено безнадежно. Он не может надеяться стать собственником фермы, по крайней мере в Соединенных Штатах. Правда, выход дает Канада, куда с 1897 года переселилось 784 139 человек из Соединенных Штатов, чтобы заняться земледелием в западных Канадских провинциях. Это сам по себе чрезвычайно важный факт; сельскохозяйственное переселенческое движение, так долго направлявшееся в Соединенные Штаты, сменилось теперь переселенческим движением из Соединенных Штатов. Однако, глав-

ная масса американских переселенцев, направившихся в Канаду, состояла и состоит из американских землевладельцев, которые могли продать свою ферму и с вырученными средствами осели в Канаде, где можно получить незанятую, плодородную землю по недорогой цене или даже заять ее безвозмездно. Успешное ведение сельского хозяйства на почве канадских прерий требует новейших сельскохозяйственных машин, а, следовательно, затрату нескольких тысяч долларов. Американский арендатор, который обычно имеет не деньги, а только долги, не может воспользоваться этими благоприятными условиями Канады. Он вынужден оставаться привязанным к земле.

Кроме 2 миллионов сдаваемых в аренду ферм, в Соединенных Штатах насчитывается 1 327 439 (из общего числа 3 933 705 ферм, обрабатываемых их владельцами) других ферм, отягченных ипотеками. Однако, владельцы этих ферм юридически и психологически являются собственниками и не могут быть причислены к сельскому пролетариату.

Участь арендатора в общем, а в особенности в богатых сельскохозяйственных Штатах, совершенно безнадежна. Для того, чтобы платить требуемую тяжелую аренду, он должен выжимать из земли все до последнего, что она может дать; он не может позволить себе оставить невозделанным какой-нибудь клочок своего участка; но он и не в состоянии применять плодосменную систему, так как его ферма не достаточно велика для этого. Это непрерывное использование почвы ведет к тому, что она быстро теряет свое плодородие. В этом лежит причина того, что производство средств питания отстает от потребностей возрастающего населения и что поэтому через немного лет Соединенные Штаты перестанут вывозить продукты питания и будут вынуждены ввозить их. Это чрезвычайно ярко показывает статистика производства и вывоза. Десять лет тому назад Соединенные Штаты производили 500 000 000 бушелей пшеницы и вывозили 37,5 процентов, они производили тогда 2 500 000 бушелей маиса и вывозили 17% его. В настоящее время Соединенные Штаты производят 700 000 000 бушелей пшеницы, из которых они экспортируют 17%, а из производимых 2 750 000 000 бушелей маиса вывозят всего лишь 3%.

СОЮЗЫ АРЕНДАТОРОВ

Уже в Техасе и соседних штатах арендаторы образовали союзы арендаторов земли, в организационном отношении подобные профессиональным союзам фабричных и горных рабочих. Этот факт в высшей степени знаменателен; он показывает, что значительное число арендаторов причисляет себя к пролетариату

и готовится вступить в связь с промышленным пролетариатом. Это шаг сам по себе очень революционный, а цель, определенно выставленная союзами арендаторов, еще более революционного характера. Эти союзы требуют, чтобы право владения землею основывалось на фактическом пользовании землею, а не на писанных документах. Подобное требование означает полный переворот в существующей системе землевладения, что возможно осуществить лишь при полном уничтожении современного строя, а это может быть достигнуто лишь при содействии промышленного пролетариата. Быстро развивающееся в промышленности профессиональное движение обещает объединить оба эти элемента в одно могучее движение.

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ РАБОЧИЕ

В то же время грозит брожение значительной части сельскохозяйственных рабочих. Народная перепись 1900 года установила наличность 4 410 877 сельскохозяйственных наемных рабочих. Из этого числа было 663 209 замужних женщин и девушек. В противоположность к отношениям, преобладающим в фабричной промышленности, среди сельских рабочих лишь небольшая часть состоит из уроженцев других стран. Даже в штатах крайнего востока, где сельское хозяйство не знает столь крупных предприятий, какие существуют в западных штатах, заметна тенденция к постоянному сокращению числа сельскохозяйственных рабочих. В округах, где преобладают громадные фермы, и где ровность степной почвы облегчает применение машин, эта тенденция теперь уже резко выразилась.

СЕЛЬСКОХОЗЯЙСТВЕННЫЕ МАШИНЫ

Непрерывное введение и применение новейших сельскохозяйственных машин, постоянно совершенствуемых, неизбежно влечет уменьшение спроса на рабочие руки. Машины, считавшиеся несколько лет тому назад самыми новейшими и заменившие известное число рабочих рук, теперь признаются уже устаревшими. Изготавливаются приводимые в движение механической силой плуги, проводящие зараз несколько борозд в 6 дюймов глубины, снабженные сильным электрическим фонарем и потому могущие работать день и ночь. Эти тракторные плуги наравне с тракторными селлками, молотилками, сноповязалками чрезвычайно удобны, при большом сбережении времени и денег, для обработки очень больших земельных площадей и ставят мелкие и даже средних размеров фермы в явно невыгодное положение в их конкуренции с очень крупными. Введение этих машин

означает дальнейшее, еще большее вытеснение сельского труда, и указывает на то, что пришло время, когда капиталисты займутся сельским хозяйством в очень крупных размерах. И в самом деле, уже целый ряд компаний приступил ко вложению своих денег в сельское хозяйство.

Таким образом, спрос на сельских наемных рабочих все время сокращается. На очень многих фермах, возделывающих зерновой хлеб и другие продукты, где применяются сельскохозяйственные машины, уже не существует спроса на сильных, умелых, опытных батраков старого типа. Теперь требуется работа скорее механического характера; берутся люди, умеющие обращаться с машинами, так как пахота, посев, посадка и жатва, выполняются машинами автоматически. Наибольший спрос на рабочие руки бывает во время жатвы; каждый день, в который не хватает необходимых рабочих, приносит работодателю чувствительные хозяйственные потери, жатва должна быть убрана в продолжение короткого времени, иначе зерно сгниет. Это породило массы кочующих сельскохозяйственных рабочих. В период уборки хлеба толпы фабричных, заводских, железнодорожных, горных и других рабочих, не находящих работы по своей специальности, тянутся в те местности, где в разгаре уборка хлебов и где можно заработать несколько долларов. Те самые машины, которые повлияли на сокращение потребности в сельском труде, влияют, как мы еще увидим, в том же направлении и на все почти виды промышленного труда. Люди, оказавшиеся вследствие этого без работы, проходят часто громадные пространства, лишь бы только найти работу во время жатвы. Так как у них нет денег, они едут зайцами в товарных поездах или же идут пешком. Значительная часть работы во время жатвы выполняется этими бродячими элементами, которые представляют собою оставшихся без работы или уволенных рабочих, совершенно опустившихся, так как они не могут найти никакой работы по своей профессии или же не хотят дольше оставаться рабами машины.

СЕЯТЕЛИ НЕДОВОЛЬСТВА

Эти люди часто интеллигентны и мятежно настроены, начитаны, проникнуты классовым сознанием и преисполнены глубокой ненавистью к существующей системе. Многие из них являются членами рабочих союзов и хорошо знакомы с целями и методами стачек. Всюду, куда они попадают, они ведут пропаганду спокойно и умело; когда они соприкасаются с чисто сельскохозяйственным пролетариатом, они пробуждают в нем классовое сознание, вызывают в нем новые мысли и превра-

щают сельского рабочего из тупого, самодовольного, покорного труженика, каким он был, в сознательного бунтаря. Там, где раньше собственники ферм или компания могли рассчитывать на покорность и разрозненность рабочих и не натыкались на организованное требование сокращения рабочего дня или повышения заработной платы, теперь они вынуждены (по крайней мере, в некоторых сельских округах) бороться с людьми мыслящими, хорошими организаторами и опытными руководителями. Отдельные стачки на фермах теперь совсем уже не редкость; а если фермер-работодатель неуступчив, то ему скоро приходится убедиться, что ему все же дешевле уступить. Во время уборки хлеба, когда каждая минута дорога, часть его сельскохозяйственных машин вдруг ломается или исчезает.

Заработная плата сельского рабочего даже в лучшем случае очень мала. На юге, где безжалостно эксплуатируется труд негров, сельский рабочий получает в среднем 13,10 доллара в месяц и самое скудное питание. На северных фермах заработная плата в среднем достигает 20,73 — 22,22 долларов в месяц плюс харчи, и на западе средняя заработная плата — 31,30 долларов в месяц с харчами. Это заработная плата годовых рабочих. Во время жатвы средняя заработная плата для сезонного рабочего повсюду в Соединенных Штатах равна 1,43 доллара в день, иногда больше, смотря по умению рабочего и другим особым условиям.

ИСЧЕЗНОВЕНИЕ СЕЛЬСКОЙ ОБОСОБЛЕННОСТИ

В то время, как ряды сельских рабочих в значительной степени пополняются таким образом безработными промышленными рабочими, еще, и другие условия оказывают сильнейшее влияние на образование новой психологии сельских элементов и на мышление, настроения и стремления сельскохозяйственного пролетариата. Говоря вообще, сельское население уже не так обособлено, как было десять лет тому назад. Рост больших и малых городов, сильное распространение во всех сельских местностях электрической тяги и телефона, введение и развитие сельской почты, доставляющей почту до самых дверей даже тех сельских жилищ, которые находятся за много миль от железной дороги и ближайшей почтовой станции, — все эти обстоятельства влияют в сторону разрушения прежней атмосферы заброшенности сельского населения и приобщают его к текущим событиям, движениям и настроениям дня. Всюду, где имеется водяная сила, ручей или река, строится или предполагается фабрика; некоторые сельские рабочие здесь ищут работу, и в то время, как сельские рабочие устремляются в города, из городов идут рабо-

чне, которые путем постепенной, хотя и скрытой пропаганды распространяют новое учение и идеи и расшатывают устои веры, до сих пор господствовавшей в этих местностях, где на фермера-работодателя или на капиталиста смотрели, как на благодетеля и опекуна рабочих. Таковы некоторые из тесно связанных между собою факторов, вызывающих чрезвычайно важные изменения в сельском пролетариате, который в действительности очень часто (как здесь вкратце отмечено) представляет собою соединение промышленного и сельского пролетариата.

ТЯЖЕЛАЯ ДОЛЯ РАБОЧИХ ПО СПЛАВУ И ОБРАБОТКЕ ДЕРЕВА

В официальную цифру сельских рабочих включено приблизительно 125 000 лесопильных рабочих, сплавщиков леса, дровосеков и смолокуров. Если при наличии полной гласности городских отношений рабочие подвергаются жестокому, беспощадному гнету, то можно себе представить, насколько ужаснее этот гнет в отдаленных, расположенных в лесу лагерях рабочих по вырубке леса. В лагерях смолокуров на юге долгое время господствовал подневольный труд, причем как белые, так и черные рабочие принуждались к работе вооруженной силой; и хотя правительство во многих таких случаях возбуждало судебное преследование, тем не менее совсем нельзя быть уверенным, что рабство этого рода исчезло совершенно. Только в тех случаях, когда среди рабочих по обработке дерева происходит какая-нибудь из ряда вон выходящая стачка, мир узнает что-нибудь о вопиющих условиях в этих лагерях. Недавние стачки в Грабове (Луизиана) и Гаттисбурге (Техас), организованные «промышленными рабочими мира», вскрыли постыдные условия, царившие в лесных лагерях.

Лесные богатства Соединенных Штатов фактически монополизированы Лесопильным трестом, состоящим из ряда самостоятельных обществ. В лагере в Грабове рабочих принуждали работать одиннадцать часов в день за поденную плату в 1 доллар. А так как эта заработная плата выплачивалась не еженедельно, а один раз в месяц, то рабочие обыкновенно задолго до конца месяца оставались без гроша. Значительную часть заработка общество получало обратно, так как взымало за жалкие хижины, принадлежащие ему и торжественно именующиеся «домами», невероятную плату в 15—20 долларов в месяц. В этих отвратительных постройках ютились рабочие в самых примитивных помещениях, лишенных и следа канализации или других санитарных удобств. И за это взымалась плата таких же размеров или даже еще выше, чем за довольно хорошие дома в небольших городах, где земля дорого стоит. Затем, значительной

части получаемой заработной платы рабочие лишались благодаря тому, что в промежуток между получками они имели от общества лишь квитанции, которые можно выменивать только на товары. Так как общество имело собственную мелочную лавку, то оно взыскивало с своих рабочих чрезмерно высокие цены за предметы первой необходимости — на 20—50 процентов выше, чем в других мелочных лавках.

Подобная система эксплуатации неизбежно означает рабство; когда настает день расчета, весь или почти весь заработок уходит на уплату долгов и за квартиру. Когда недавно А. Л. Эмерсон, председатель недавно организовавшихся рабочих лесной промышленности Америки, обратился с речью в Грабове к этим рабам и призывал их организовать, кучка вооруженных убийц выстрелила в толпу и убила трех рабочих; затем Эмерсон со многими другими рабочими под наглым предлогом, будто он и его союзники привели к убийству, были отправлены в тюрьму, причем было отказано в освобождении их под поручительство. Позже, после допроса, они были оправданы. Решимость агитировать за улучшение положения рабочих признается тяжким преступлением; и даже если потом будет вынесен оправдательный приговор, все же главной целью является задержать обвиняемого как можно дольше, чтобы помешать его агитации.

В других лагерях рабочих лесного дела царят те же самые условия, — та же голодная заработная плата, те же вымогательства, та же убийственная эксплуатация. В этих лагерях с давних времен капиталисты начали применять средство, начало применению которого было положено в лагерях рабочих по сооружению железных дорог, строительных рабочих, в горной промышленности и на фабриках, именно соединять мужчин и женщин разных рас и национальностей в расчете на то, что искусственно привитые предрассудки и вражда, а также различие языка помешают им объединиться для общих выступлений. Но тяжелый экономический гнет побуждает в настоящее время белых рабочих объединяться без различия национальностей для решительного сопротивления. Эти же самые причины сближают теперь, хотя медленно и еще в недостаточной степени, негров с белыми рабочими. Этот последний факт чрезвычайно важен; в Соединенных Штатах 8 миллионов негров; крупные капиталисты настолько хорошо понимают выгоды, какие они могут извлечь еще из расовых предрассудков, что кое-где уже составили план о создании особой полиции из негров, в тех целях, чтобы в случае всеобщей стачки или внезапно вспыхнувшего бунта двинуть вооруженных черных солдат против белых рабочих. Но этот план, повидимому, не удастся; гнет экономических отношений в настоящее время постепенно сближает громадные

массы рабочих; конечно, не в такой степени, чтобы совершенно нивелировать людей и уничтожить социальные отличия, и не настолько, чтобы исчезли совсем старые предрассудки; но он все же приводит к определенному и разумному пониманию того факта, что поскольку все страдают от одной и той же эксплуатации, настолько все и должны дружно стоять против угнетающей их силы.

РЕЗУЛЬТАТЫ ПОСТОЯННОЙ ПЕРЕМЕНЫ ЗАНЯТИЙ

Еще и другое обстоятельство оказывает заметное влияние на значительную часть сельского населения. Очень многие из рабочих лесного дела являются земледельцами, занимающимися зимою рубкой леса. Когда они попадают в лагеря лесных рабочих, они подвергаются горьким испытаниям, которые они тем легче сознают, что здесь приходит в соприкосновение с промышленными рабочими, обращающими их внимание на причины и следствия капиталистической системы. Это накопление опыта и знаний расширяет их горизонт и уничтожает их прежнюю покорность, они начинают понимать, что представляет собою в действительности существующая промышленная система, и часто с живейшим энтузиазмом становятся агитаторами и выступают пылкими миссионерами, стремясь духовно пробудить и просветить как промышленный, так и сельский пролетариат. Это соединение различного рода работы, такое попеременное занятие сельским и промышленным трудом оказывает глубочайшее влияние на рабочих в смысле воспитания в них недовольства. Пока еще нельзя в полной мере учесть это влияние. Всего несколько лет тому назад сельский пролетариат относился вообще с сочувствием к движению фермеров-собственников во имя интересов «среднего сословия» и совершенно не сознавал своей принадлежности к пролетариату. Великие изменения, происходящие в настоящее время и уничтожающие грани между сельским и промышленным пролетариатом, возводят приближение глубокого социального переворота, способного вызвать большое беспокойство среди господствующих классов.

ОБРАЗОВАННЫЙ ПРОЛЕТАРИАТ

Прежде, чем перейти к рассмотрению промышленного пролетариата, необходимо, вкратце указать на формирующийся новый пролетариат. Обладая умственной подвижностью, известным досугом и способностью к агитации, этот возникающий пролетариат имеет бесспорное влияние.

Этим особым растущим пролетариатом является «образованный» или «умственный» пролетариат. По последним доступным

данным народной переписи считается 1 58 518 ин. занимающихся свободными профессиями, и их число 87 911 мужчин. Но с характерной для официальных данных неточностью, и тут не делается никакого различия между «интеллектуалами», работающими по найму, и теми, которые имеют собственное предприятие. Но мы можем приблизительно исчислить обе группы.

Из 34 760 актеров, профессиональных артистов и т. п. почти все служат по найму и вполне сознают, что зависят от милости жадного и прозаического театрального треста, который может по своему усмотрению занести их в черные списки. Невозможно установить, сколько именно из 29 524 архитекторов, художников и чертежников заняты у строительных подрядчиков. Весьма вероятно, что большинство их состоит на службе. 111 638 духовных лиц образуют особую группу; немногие из них имеют богатую и влиятельную общину; а подавляющему большинству с трудом удастся держаться на поверхности. Из 43 239 гражданских инженеров и землемеров большинство служит по найму. Из 30 038 журналистов большинство служащих; по отношению к образу жизни, какой требуется от них, их оплата обычно недостаточна. Работа их необеспеченная, и с возрастом они обычно, как наемные писаки, выбрасываются на улицу. Как только их возраст, работоспособность и свежесть перестают соответствовать требованиям, их услуги по общему правилу признают излишними. Из 114 460 адвокатов, отмеченных переписью, значительная часть работает на других адвокатов. С уничтожением конкуренции и исчезновением большого числа прежних частных предприятий уменьшились шансы на доходную юридическую практику; исключение представляют лишь немногие юридические фирмы. Из 18 844 лиц, занимающихся литературным и научным трудом, большинство материально зависит в своем заработке от других, а из 92 174 музыкантов и учителей музыки главная масса получает жалование или гонорар. То же самое относится и к 446 133 учителям и профессорам высших учебных заведений. Большинство врачей и хирургов из общего числа 132 000 человек практикуют самостоятельно, но между ними очень сильна конкуренция. Наконец, существует еще большое число мужчин и женщин, занимающих второстепенные места на государственной службе.

Со времени этой народной переписи число лиц свободных профессий чрезвычайно возросло. Никогда прежде школы и университеты так старательно не готовили мужчин и женщин к свободным профессиям, ряды которых и без того переполнены. Большинство этих лиц не имеют никаких определенных видов на будущее, кроме смутной надежды, что им как-нибудь улыбнется счастье.

Было бы очевидно нелепостью считать эти профессиональные группы уже вполне сложившимся пролетариатом. Как бедны ни были бы многие из них, как низка ни была бы получаемая ими заработная плата или содержание, все же, взятые в целом, они претендуют на более высокое положение по сравнению с рабочими физического труда. Так как они враждуют в атмосфере благовоспитанности и уважения, что нередко совершенно незаслуженно, то они стараются сохранить вид, приличествующий их положению и значению. Несмотря на все это, материальные силы содействуют быстрому уничтожению этой предвзятой обособленности. Каковы бы ни были претензии этих профессиональных групп, над ними тяготеет страшная сила экономического гнета. За последние десять лет жизнь вздорожала на 50 процентов с лишним (не считая квартирной платы): и в то время, как квалифицированные, а также часто и необученные рабочие с помощью своих организаций, стачек, бойкота и других средств добились известных, хотя и недостаточных, прибавок, заработная плата и жалование крупных групп лиц свободных профессий остались без изменений. Постоянная необходимость поддерживать хорошую внешность в отношении одежды и жилища ведет к мучительной нищете, тем острее ощущаемой, что благоразумие требует скрывать ее. Это относится также к сотням и тысячам приказчиков, продавцов, продавщиц и других подобных работников, занятых продажей различных товаров, хотя они и не входят в группу лиц свободных профессий.

Поэтому «умственные рабочие» в общем совершенно не удовлетворены существующими отношениями, при которых большинство из них, вследствие низкой заработной платы и жалования, имеют мало надежды на улучшение своего положения. Но это недовольство далеко еще не означает, что они сами причисляют себя к пролетариату. Характер их воспитания, их среда, отсутствие всякого соприкосновения с машинным трудом, и их личное умонастроение привели к тому, что они требуют для себя особого положения, а идеи и действия крупных капиталистов и средних классов считают основанием особого общества. Однако, сила экономического гнета и действующая воспитывающим образом революционная агитация, исходящая от все растущего числа представителей их собственной группы, уже начинает разбивать эти идеи и подрывать веру в них. Для этих умственных работников трудно внутренне поставить себя совсем на одну ступень с промышленным пролетариатом; и немногие справляются с этой задачей, потому что для этого им нужно вырвать из себя глубоко вкоренившиеся сословные предрассудки и освободиться от затягивающего влияния среды, благодаря которой их психика складывается совершенно иначе,

чем у заводских, горных, железнодорожных и вообще промышленных рабочих. По перерождение их подвигается вперед; и если только умственный рабочий проникнется пролетарским духом, он станет самым страшным борцом против существующего строя, так как он сможет воспользоваться своим умением говорить и писать для распространения революционных идей и для приобретения влияния на массы.

ПРОМЫШЛЕННЫЙ ПРОЛЕТАРИАТ

Мы переходим теперь к рассмотрению промышленного пролетариата и причислим к нему также рабочих путей сообщения и транспорта. По последним имеющимся данным народной переписи 1909 г., в фабричной промышленности считалось 6 615 046 лиц, получающих заработную плату. В это число не включено 579 359 приказчиков, зарегистрированных в качестве получающих «жалованье». Из получающих заработную плату считается — или считалось, когда проводилась в 1909 г. перепись, — 5 163 164 мужчин в возрасте старше 16 лет, 1 290 389 женщин от 16 лет и старше и 161 493 детей моложе 16 лет. В машиностроительной промышленности насчитывается еще около миллиона получавших заработную плату. В транспорте число получавших заработную плату не достигает двух миллионов, но здесь имеется еще большое число состоящих на жалованьи рабочих: свыше 100 000 стенографов и работающих на пишущей машине, 630 000 переписчиков и писцов и т. д. Надо еще прибавить 3 миллиона человек под рубрикой «рабочие», и еще многие миллионы, «занимающиеся личным и домашним услужением», каковы парикмахеры, буфетчики, управляющие домами, привратники, прачки и прачешники, слуги, кельнеры и пр.

Весь наличный пролетариат Соединенных Штатов достигает приблизительно 22 миллионов человек. Число длительно безработных здесь невозможно определить; оно, несомненно, велико и еще увеличивается в силу приведенных здесь причин. Из 22 миллионов человек, получающих заработную плату, около 5 миллионов женщин. Число работающих детей в возрасте 16 лет и ниже приблизительно 1 750 000. Около четверти всех получающих заработную плату в Соединенных Штатах, включая сюда и 700 000 детей, заняты на фабриках.

До сих пор не существует никаких достоверных статистических данных, которые указывали бы те громадные изменения, какие произошли за последние десять-двенадцать лет благодаря концентрации промышленных предприятий и увеличению применения автоматических машин, и как они повлияли на вытеснение рабочих и на переполнение рядов безработных.

В ряде замечательных статей об «автоматическом машинном производстве» Роберт Джонстон Уилер опубликовал множество поразительных фактов, относящихся к некоторым отраслям промышленности. При описании стекольного производства Уилер констатирует, что в 1905 г. была в ходу лишь одна автоматическая машина, в 1910 году их было 65; при дальнейшем увеличении тем же темпом, в 1915 году в стекольной промышленности окажется 350 таких машин. Число выдувальщиков стекла уменьшилось с 10 086 в 1905 г. до 7 948 человек в 1910 году; а если сокращение будет идти в таких же размерах и дальше, то в 1915 году не останется ни одного выдувальщика стекла во всей стекольной промышленности, за исключением производства особо дорогих и специальных стекол. Ручным способом в 1905 году производилось 12 365 000 гросс, в 1912 году цифра эта упала до 8 650 600 гросс, в то время, как машинная выработка увеличилась с 34 710 гросс в 1905 году до 2 256 968 гросс в 1910 году.

Общие выводы Уилера подтверждаются недавно появившимся отчетом «Бюро Труда Соединенных Штатов» об «Условиях женского и детского труда в Соединенных Штатах». Этот отчет говорит (т. III, стр. 37 и 45), что первые из подобных автоматических машин, введенные в 1895 году, «сделали излишними выдувальщиков стекла, как таковых, по что все еще были нужны опытный выдувальщик и опытный стекольщик для приведения в движение пресса и мехов. Однако были придуманы дальнейшие усовершенствования, и в 1898 году появилась совершенно автоматически работающая машина для выдувания бутылок. Теперь требовались машинисты, но отнюдь не опытные стекольщики прежнего типа. Последовавшие затем усовершенствования в производстве стекла затронули не только обученных рабочих, они коснулись также необученных подручных и подростков... Все производство стало совершенно автоматическим. Совсем не применяется труд квалифицированных стекольщиков, нужны одни машинисты... «Уилер считает, что число вытесненных этим изобретением рабочих увеличилось с 26 человек в 1905 году до 3 673 в 1912 году; высчитывают, что при сохранении такой же прогрессии и в дальнейшем, к 1914 году будут лишены работы 9 654 стекольщика.

При описании цементной промышленности Уилер показывает, как быстро паровая лопата и другие подобные приспособления вытесняют старые методы ручной работы при ломке, нагрузке, прессовке, смачивании и упаковке материалов. При сооружении капалов и железных дорог, при возведении фундаментов зданий и при других работах применение автоматической машинной силы тоже делает ненужной всякую ручную

работу, за исключением необходимого минимума механического труда. Говоря о фабрично-заводской промышленности, Уилер описывает условия на крупных заводах Электр. Ассесской Компании Вестингауза в Питтсбурге, где в 1907 году работало 19 000 с лишним человек. К 1911 году число рабочих было сокращено до 10 000 человек. «Подумайте теперь, что это значит,» — замечает Уилер». В 1911 году это предприятие с 10 000 человек производит столько же, сколько в 1907 году давал труд 19 000 человек. Армия изобретателей, занятая у компании Вестингауза, хорошо исполняла свое дело. *Улучшенные механические приспособления сократили необходимую рабочую силу в четыре года почти на 50%.* Во всех отраслях промышленности происходит подобное же вытеснение живой рабочей силы. Чудеса механики заменяют человеческий труд в таких размерах, что общество, по крайней мере в Америке, быстро приближается к социальному перевороту. Умение становится ненужным, споровка и искусство устраняются, профессии отмирают... Мы дожили до того времени, когда машина стала главным фактором в производстве богатства. Отныне промышленность будет нуждаться в меньшем количестве человеческих существ».

Однако, не только вытесняются обученные рабочие, но установившиеся условия сводят всякий вообще труд к уровню обычного механического труда. «Как велико ни было бы отношение необученного труда к общему количеству рабочей силы в железодельательной и стальной промышленности,» — говорится в недавно опубликованном отчете Бюро Труда Соединенных Штатов об «Условиях труда» в этих отраслях промышленности (т. 1, стр. XVI), — «знатоки стальной промышленности отметили тот факт, что в последние годы наблюдается неуклонное стремление сокращать высоко квалифицированных рабочих и устанавливать заработную плату в общем на уровне чернорабочего или неквалифицированного труда. И нельзя предполагать, чтобы эта тенденция ослабела, так как каждый год приносит с собою все более широкое применение новых машин, к обслуживанию которых легко приучить только неквалифицированных рабочих».

Эти примеры необыкновенно ясно освещают приближающуюся промышленную революцию, которая неумолимо создает чрезвычайно длительную безработицу, захватывающую, без сомнения, миллионные массы. В то же самое время производительность фабричной промышленности за десять лет более чем удвоилась.

СИСТЕМА «УСКОРЕНИЯ»

Дать исчерпывающее описание положения рабочих в рамках этой главы, к сожалению, невозможно. Все же, несомненно, полезно будет привести некоторые наиболее значительные факты.

В неукротимом стремлении с наименьшими затратами довести свое производство до павысшего размера, американские капиталисты повсюду на своих фабриках ввели или собираются ввести так называемую систему Тэйлора. Система эта состоит в том, что на производство определенной единицы продукта рабочим назначается определенное количество времени, исходя из установленной нормы при быстрой работе. Такого нормального времени можно достигнуть лишь при том условии, если заставить, рабочих развить такую чрезмерную скорость, при которой напрягается каждая частица его умственной и физической силы.

Эта система губительна и безумна по своему влиянию на рабочих, ибо она быстро разрушает их жизненные силы и истощает их организм. Благодаря ее применению сильно увеличивается производительность, но без всякой соответствующей компенсации для рабочих. Это — система выжимания, которую капиталисты с признательностью часто называют «успешной системой» — действительно, в высшей степени успешная система в смысле выжимания все большего потока долларов за счет здоровья и жизни мужчин, женщин и детей, чтобы выплачивать дивиденды на выпускаемые в массовых количествах «разводненные акции». Для рабочих эта «система ускорения» — ужасное, разрушающее силы учреждение, неумолимо и без различия пожирающее человеческую жизнь. В сущности она не нова, отвратительная потогонная система в производстве готового платья была ее предшественницей.

«Успешная система» может принимать различные формы, но при всех этих различиях результат для рабочего сводится к одному и тому же.

БЕДСТВЕННОЕ ПОЛОЖЕНИЕ РАБОЧИХ

Недавно произведенное Бюро Труда С. Штатов обследование вскрыло факт, что из 173 000 рабочих, занятых в стальной и железодельательной промышленности, 50 000 работает семь дней в неделю по 12 часов в день, и около 43% шесть дней в неделю по 12 часов в день. Из 173 000 рабочих 85 815 человек получали менее 18 центов в час, громадное же большинство получает лишь 14 и 16 центов. Около 60% этих 173 000 рабочих родилось в других странах, около $\frac{2}{3}$ — славяне. В автомобильной промышленности, в которой занято в среднем 75 000 рабочих, и в которой введена «успешная система», самые опытные механики получают жалкую плату от 22 до 25 центов в час при обычном 10 часовом рабочем дне — плату, которая по сравнению с невероятно высокой стоимостью жизни так мала,

что лишь немногие из них могут жить на нее более или менее сносно. На громадных бойнях масса рабочих иливает за работой от 10 до 14 часов в день за среднюю заработную плату менее 7 долларов в неделю; ужасные кварталы Чикаго и других городов, где ютится беднота, наглядно показывают, как они принуждены жить, скученные в неопикуемой грязи и нищете. Из общего числа 90 000 рабочих, живущих в этих условиях, большинство тоже состоит из уроженцев других стран и привезено или нанято исключительно, как дешевая и покладистая рабочая сила.

В текстильной промышленности, в которой занято, после железодельательной и машиностроительной промышленности, больше рабочих, чем в какой-либо другой отрасли промышленности, условия не лучше. Из общего числа 378 880 рабочих текстильной промышленности— 128 000 девушек и молодых женщин и 40 000 детей. Больше трети этих женщин в возрасте от 16 до 20 лет, а большое число детей моложе установленного законом возраста от 16 и 14 лет, в некоторых штатах даже 12 лет. Законы обходятся при помощи ложных свидетельств; работает большое число детей, не достигших установленного возраста, больше половины бумагопрядилен полны детьми самого нежного возраста, работающими меньше, чем за 9 центов в час. Рабочие бумагопрядилен Новой Англии представляют собою пеструю смесь французских выходцев из Канады и эмигрантов почти всех европейских народностей, среди которых преобладают поляки и итальянцы; в бумагопрядильнях юга рабочие состоят почти исключительно из местных уроженцев, белых и негров.

В 44 бумагопрядильнях Новой Англии, согласно обстоятельному отчету Бюро Труда Соединенных Штатов «О женском и детском труде в бумагопрядильном производстве», средняя недельная заработная плата большей части рабочих мужчины достигает от 5 до 6 долларов. Наилучше оплачиваемая часть текстильных рабочих — ткачи — получают в среднем не более 8,78 долларов в неделю. Оплата женского труда большею частью колеблется между 4,85 долларов и несколько ниже 6 долларов; для высшего разряда работниц, для ткачих, заработная плата достигает несколько менее 8 долларов в неделю.

СИСТЕМА ДЕНЕЖНЫХ ШТРАФОВ И ЗАДОЛЖЕННОСТИ

Но даже и эта жалкая заработная плата, которую обычно называют «голодной платой», редко выплачивается полностью; путем хорошо обдуманной строгой системы денежных штрафов у рабочих часто отнимается четвертая часть ее. Денежные штрафы налагаются не только за «неудовлетворительную работу»

и опоздашке, но и по всевозможным, в высшей степени ничтожным поводам, как, например, за уход без уведомления, за «грубость», выражающуюся в возражении мастеру, за открывание окна без разрешения, за слишком продолжительную отлучку для естественной надобности и за десятки других подобных тяжелых преступлений, и все это проводится с железной дисциплиной и беспощадной тиранией. Рабочий не может сделать ни одного произвольного движения, чтобы его за это не штрафовали строжайшим образом.

То немногое, что остается рабочему от заработной платы, еще уменьшается во многих случаях благодаря вычету долгов той компании, у которой он работает. Многие из текстильных предприятий владеют в деревнях и мелких городах собственными участками с домами, сдаваемыми ими в наем своим рабочим за чрезвычайно высокую плату, и открывают свои магазины, в которых продают рабочим по вздутым ценам продукты питания и различные товары. Те же рабочие, которые отказываются покупать в этих магазинах, остаются тотчас же без работы, а если они осмеливаются бастовать, их беспощадно выгоняют и обрекают на голод.

ШЕРСТЯНАЯ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ

Те же условия существуют и на шерстопрядильных и чесальных фабриках, находящихся в руках шерстяного треста. На этих прядильнях занято в среднем 168 000 рабочих. Только что опубликованный отчет Бюро Труда С. Ш. о «Забастовке текстильных рабочих в Лауренсе (Массачусетсе)» в 1912 году дает яркое описание ужасных условий, в которых принуждены работать эти люди. Положение, царящее на прядильнях Лауренса, типично для шерстопрядильных и других текстильных фабрик в прочих местностях Соединенных Штатов.

23 000 рабочих шерстопрядильных фабрик в Лауренсе почти все состоят из эмигрантов — французов, бельгийцев, литовцев, поляков, итальянцев, португальцев и других национальностей. Если даже они и привыкли к скудному образу жизни, то все же получаемая ими заработная плата настолько низка, что даже сильные люди не могут заработать на достаточное количество самой грубой пищи. Третья часть всех рабочих получает в неделю менее 7 долларов, а значительная часть 6 долларов и менее. И чтобы получить эту жалкую плату, они должны подвергаться тяжелому, изнурительному гнету «системы ускорения».

«Цифры дохода ясно показывают» — совершенно правдивее заявляет доклад, — «что доход значительного числа взрослых рабочих, работающих полное время, совершенно недостаточен

для содержания семьи». Далее доклад продолжает рассказывать, что «обед» многих из этих рабочих состоит из одной чашки кофе или тарелки тощего супа и куска черствого хлеба; что много матерей, окруженных целым выводком детей, мануально для того, чтобы как-нибудь свести концы с концами, пускаться жильца в свое и без того переполненное жилище, и что другие матери и толпы детей в самом нежном возрасте вынуждены благодаря этим чудовищным условиям идти работать и при дильни. Отчет приводит дальнейшие подробности относительно участи рабочих: он рассказывает, как они скучены в легких деревянных бараках, сдаваемых за чрезвычайно высокую плату, как они не выходят из долгов, так как вынуждены покупать товары в долг и в фабричных лавках, как они за уголь, покупаемый ими в очень небольших количествах, платят от 8 до 13 долларов за тонну, т. е. на 40—80% дороже цены при покупке тоннами.

Мы не можем здесь приводить подробности об отвратительных и возмутительных условиях, какие приносит с собою жизнь рабочего «дома» и на фабрике. Но (величайшая прощя!) мужчины, женщины и дети, производящие бесконечные груды шерстяной материи, не имеют даже необходимого белья, и не могут сделать себе верхней одежды, чтобы защитить себя от суровой зимней стужи Новой Англии.

Таковы были общеизвестные условия, при которых в начале 1912 года шерстяной трест понизил заработную плату рабочих на 50 центов в неделю. Там, где на счету каждая доля цента, это было равносильно смертному приговору. Тогда разразилась та памятная «голодная стачка», которая столь знаменательна, как провозвестник грядущих революционных событий. Не менее знаменателен тот факт, что в этой стачке единодушно объединились все национальности и что она была организована революционным обществом «Промышленных Рабочих Мира». «Они» — говорится в той части декларации стачечного комитета, которая относится к капиталистическим предпринимателям, — «вырвали наших жен из домашней обстановки, наши дети лишены забав и школы, согнаны в прядильни и прикованы к машинам, не только для того, чтобы принудить отцов конкурировать с ними, но и чтобы превратить их юные тела в доллары на благо класса тунеядцев, чтобы даже их первы, их смех и отнятую у них радость воткнуть в шерсть».

В город были отправлены многочисленные воинские отряды, чтобы нагнать страх на стачечников, а на основании вымышленного обвинения в подстрекательстве к убийству были арестованы и брошены в тюрьму руководители стачки Эттор, Дживанетти и Карузо, где их продержали девять месяцев, после

чего они были оправданы. Стачка в конце концов была выиграна, но, хотя рабочие и добились повышения заработной платы, условия в сущности не изменились.

На тесемочных фабриках в Литтль-Фоллс в штате Нью-Йорк, где средняя заработная плата не достигала 7 долларов в неделю, а женщины и дети при 65 часах работы в неделю зарабатывали 3—4 доллара, подобная же голодная стачка встретила сильное сопротивление фабрикантов. Достигнутое повышение заработной платы на 7% скоро было сведено на нет постоянно возрастающей стоимостью предметов необходимости.

ЗАРАБОТНАЯ ПЛАТА РАБОЧИХ ГОТОВОГО ПЛАТЯ И ДРУГИХ ГРУПП

Изготовление предметов одежды является одной из крупнейших отраслей промышленности Соединенных Штатов. В ней занято одинаковое количество мужчин и женщин; общее число рабочих, включая и детей, достигает в среднем 240 000 человек. Обширный отчет, изданный Бюро Труда Соединенных Штатов, устанавливает следующие факты: заработная плата мужчин, работающих в мастерских, не достигает в среднем 10 долларов в неделю, а женщины — достигает около 7 долларов, при условии, что те и другие работают полное время. Те же рабочие, которые работают в ужасных условиях системы раздачи работы на дом, получают соответственно еще меньше. Восемьдесят процентов, работающих в мастерских в Чикаго, 90,7% — в Нью-Йорке, 91,4% — в Филадельфии, 98,3% — в Балтиморе получают менее 10 долларов в неделю. Менее 5% всех рабочих получает 12 долларов в неделю и больше. Эти цифры, разумеется, не относятся к детскому труду.

Как живут эти рабочие? «Известные болезни», — говорит отчет, — «являются постоянной эпидемией в бедных кварталах больших городов, а как раз в этих кварталах живет большинство рабочих по изготовлению готового платья». Но этим не все сказано. Недоедающие, плохо одетые, отдавшие в жертву туберкулеза и других болезней, массы этих рабочих под гнетом условий вынуждены пускать жильцов в свои темные, плохо проветриваемые жилища, где нередко приходится спать в одном помещении пяти, а то и шести и восьми человекам.

Стеклянные заводы представляют другую типичную отрасль промышленности. На них занято 75 000 наемных рабочих, большинство которых составляют поляки, славяне, литовцы и различные другие переселенцы. На этих заводах 78,6% всех мужчин получает менее 8 долларов в неделю, а 95% — менее 10 долларов. Из работниц 88,6% зарабатывают менее 8 долларов в пе-

делю, а 91,1% — менее 10 долларов. 88% мальчиков и 100% девочек моложе 14 лет получают менее 6 долларов в неделю. Из этой жалкой заработной платы в округе Питтсбург рабочая семья вынуждена платить 124 доллара в год за зловонные помещения в отвратительных убогих домах; заводские ланчи тоже выжимают здесь из рабочих при продаже им продуктов питания и других товаров ежегодную прибыль в 10%.

Такие условия существуют во всей промышленности. На многих фабриках конкуренция женщин настолько снизила заработную плату мужчин, что почти исчезла всякая разница в их оплате. С ужасными условиями, в которых должны работать женщины, недавно подробно ознакомил общественное мнение сенатор штата Роберт Ф. Вагнер, председатель «Комиссии по обследованию фабрик штата Нью-Йорка». Он заявил, что средняя заработная плата 293 637 женщин, работающих в фабричных предприятиях штата Нью-Йорка, равна 6,54 долларам в неделю. На фабриках воротничков и мужских рубаш взрослых женщины вынуждены жить на заработок, который часто не достигает 4,50 долларов в неделю, а на кондитерских фабриках Нью-Йорка, Массачусетса и других штатов, где три четверти работающих составляют молодые женщины, в большинстве итальянки, почти половина всех работниц в возрасте выше 18 лет получают в среднем менее 5 долларов в неделю — при работе полное время.

УЖАСЫ ПРОМЫШЛЕННОЙ СИСТЕМЫ

Если мы примем во внимание, какую сумму должна тратить семья среднего рабочего, чтобы жить в условиях, способных обеспечить самую скромную производительность труда, то нам сразу станет ясным деморализующее действие длинного рабочего дня и низкой заработной платы. Такой расход для семьи в 5 человек колеблется приблизительно между 715 и 1 000 долларов в год. Для города Нью-Йорка самый низкий годовой бюджет, при котором может существовать такая семья и притом с весьма малой обеспеченностью, исчисляется в 850 долларов. В других крупных и небольших городах необходимые издержки существования несколько, но не на много, ниже.

В эти осторожные вычисления входят лишь расходы на удовлетворение самых настоятельных потребностей, как квартирная плата, питание, одежда и некоторые другие потребности, которые, конечно, могут удовлетворяться лишь чрезвычайно скудно. Незачем упоминать; что рабочие ведут самый дешевый образ жизни. Громадные массы вынуждены жить в грязных отвратительных квартирах или душных, мало привлекательных

доминиках; они должны довольствоваться снятым молоком, недоброкачественной фальсифицированной пищей и плохой одеждой; их так называемые «удовольствия» должны сводиться до самых ничтожных размеров и быть самого жалкого свойства, так как приходится учитывать каждый грош. И даже при таких ужасных условиях, для удовлетворения самых необходимых потребностей нормально требуется для средней рабочей семьи от 715 до 850 долларов в год и даже больше, а между тем Бюро Труда С. Ш. исчисляет, что денежные средства 41,52% нормальных рабочих семей достигает менее 600 долларов в год, а у 21% — даже менее 500 долларов.

Одну из причин того, что в Соединенных Штатах ежегодно 40 000 девушек становятся проститутками, «чикагская комиссия о порочности» усматривает в «экономическом гнете фабричной жизни, испытываемом молодыми работницами и разлагающе действующем на их волю». За свою ничтожную плату рабочие должны мучиться в невыносимо тяжелых и истощающих условиях работы, и эти условия особенно губительно влияют на женщин.

На фабриках все рабочие, без различия возраста и пола, непрестанно подвергаются опасности несчастного случая и смерти, не только благодаря ядам, которые выделяются во многих производствах, но и благодаря так называемым «производственным несчастным случаям», во всех отраслях промышленности. В Бюллетене № 78 Бюро Труда С. Ш. за 1908 год вычислено, что ежегодно на фабриках погибает от несчастных случаев от 30 000 до 35 000 взрослых наемных рабочих и 2 миллиона взрослых рабочих получает увечье; отчет определенно отмечает, что в эти цифры не включены смертные случаи и увечья, повлекшие утрату трудоспособности, среди женщин и детей. В Бюллетене говорится, что по крайней мере половина этих погибших жизней могла бы быть сохранена при применении предохранительных приспособлений и при разумной организации фабричной инспекции и надзора. И вне фабрик и на самих фабриках рабочим постоянно угрожают болезни, бедность и нищета. Статистические отчеты домов умалишенных показывают, что громадное число случаев душевных заболеваний происходит на почве лишений, душевных мук и переутомления от работы. Бедность, болезнь, недоедание и недоброкачественная или фальсифицированная пища ежегодно вырывает сотни и тысячи рабочих и членов их семейств и преждевременно толкает их в могилу. Триста тысяч детей умирает ежегодно в Соединенных Штатах, не достигнув первого года жизни; смертность в бедных кварталах почти вдвое выше, чем в богатых частях города.

ПОЛОЖЕНИЕ В ГОРНОПРОМЫШЛЕННЫХ ОКРУГАХ

Масса промышленного пролетариата увеличивается еще почти миллионом горнорабочих, из которых 722 335 работают в угольных копях, а остальные в медных, золотых, серебряных и других рудниках. Из 722 335 угольщиков 172 585 работают в антрацитовых копях Пеннсилвании и 549 750 в каменноугольных копях и копях бурого угля Соединенных Штатов.

В этой отрасли промышленности существует среди рабочих такое же смешение различных национальностей, говорящих на разных языках, какое так характерно для других отраслей промышленности. Также и тут действует особая форма «успешной системы», согласно которой горнорабочие оплачиваются с тошны. Номинально они получают более высокую заработную плату, чем рабочие многих других отраслей промышленности, но фактически они вынуждены оплачивать за свой счет свои орудия, динамит для взрывов и другие предметы; даже стоимость предохранительных ламп вычитается с них. Их надувают сильнее, чем при взвешивании угля; правильная обычная тонна весит 2 000 фунтов, а тонна в рудниках весит 2 400 и более фунтов, рабочих обсчитывают на эту разницу. Таким путем нагло воруются миллионы долларов из заработной платы рудокопов. Но при таких явных вымогательствах и надувательствах рудокоп мог бы, быть может, жить до некоторой степени сносно, если бы он мог работать без перерыва весь год. Но недавно появившийся отчет Геологического Бюро Соединенных Штатов показывает, что среднее число рабочих дней в году у рудокопов в антрацитных копях достигает 246 дней, а в других угольных копях — 211 дней.

Около 138 000 горнорабочих работает в копях при десятичасовом рабочем дне. Средний годовой заработок очень большого числа рудокопов при самом щедром исчислении не превышает 400—525 долларов; во многих случаях он достигает лишь около 360 долларов.

Значительную часть этой заработной платы многие углепромышленные общества удерживают в виде платы за жилища и другие издержки. По внешности самостоятельные компании на самом деле составляют один могущественный угольный трест. Путем системы лавок при предприятиях, содержимых многими из них, они дерут ростовщические цены (часто вдвое выше цен независимых мелочных торговцев) при продаже рудокопам продовольствия и других товаров. На ряду с этим углепромышленные компании владеют домами для рабочих, славая последние за чрезмерно высокую плату. Кое-где, возможно, рудокоп имеет собственный дом, но большинство их живет в жалких домах

компаний. Многие квартирные договоры, которые приходится подписывать рудокопам, содержат пункт, в силу которого договор расторгается в случае добровольного или вынужденного оставления рудокопом работы. Отчет Бюро Труда о «стачке горнорабочих в угольном районе графства. Уэстмореланд и Пеннсилвании в 1910/11 г.» сообщает, что на этом основании тысячи семей были безжалостно выселены и что среди изгнанных было много беременных женщин. Эти семьи были вынуждены жить в палатках, устроенных профессиональным союзом горнорабочих. «Большинство палаток» — говорится в отчете, — «имели лишь одно помещение и не давали возможности отделить женщин и детей. Около ста детей родилось в этом лагере из палаток и бараков в течение 14—15 месяцев его существования, и, конечно, при таких условиях был совершенно недостаточен уход за роженцами»...

Такие же вполне удостоверенные жестокости происходили и во время совсем недавно происходившей забастовки пяти тысяч рудокопов в долине Канавской в Западной Виргинии. Вооруженные насильники грубо выгоняли без разбора мужчин, женщин и детей; при этом имел место особенно возмутительный случай: Горнорабочий Исай Смит с женой и трехнедельным ребенком был вынужден целые сутки провалиться на улице, пока горнорабочие не приютили мать и ребенка. Во время этой стачки сотни мужчин, женщин и детей, из которых многие были совсем еще маленькие, были изгнаны и вынуждены жить в палатках, устроенных профессиональным союзом; и тут, в этих покрытых снегом и колеблемых ветром жилищах они должны были терпеть жестокую горную стужу и другие ужасные страдания. Во время этой стачки военные власти, объявив военное положение, тащили даже жен забастовавших рабочих на внезапно созданный военный суд — факт, не имеющий себе подобного даже в стране, в которой террористическая практика капиталистического класса доведена до последней степени жестокости.

ЖЕРТВЫ УГЛЕКОПОВ

Но полуголодное существование, падувательства и бесчеловечное обращение не исчерпывают бедствий, от которых страдает горнорабочий пролетариат. Всегда имеется на лицо опасность какого-нибудь ужасного несчастного случая в копиях из-за недостатка предохранительных мер. По данным Правительственного Статистического Обзора Соединенных Штатов за 1912 год, основанного на отчетах Геологического надзора и Горнозаводского Бюро, с 1897 по 1910 год в шахтах было убито в результате «несчастных случаев» 25 223 горнорабочих и боль-

пое число их получило увечья. По существу каждый такой смертный случай — представляет собою убийство, их можно было бы избежать при введении предохранительных приспособлений. Когда же вдовы или другие родственники убитых пытаются получить хотя бы ничтожное вознаграждение за потерю своего кормильца, суды бессердечно отказывают им. Эти суды, наполненные судьями, которые являются поверенными капиталистов или бывшими юристами различных компаний, применяют в таких случаях теорию о «сознательном взятии на себя риска», об опасности «при сотрудничестве» и об «увечьях в виду собственной неосторожности». Согласно этой теории предполагается, что рабочий, заключая договор найма, принимает на себя весь риск и сам несет всю ответственность. Если рабочий становится калекой или получает какое-нибудь поранение вследствие недостаточного или неисправного машинного оборудования, при котором работал по приказу директора фабрики или мастера, он не может требовать за это вознаграждения, так как суд решает, согласно теории о «сотрудничестве», что директор или мастер являются «сотрудниками» и поэтому владельцы фабрики не несут никакой ответственности.

В отношении бессовестной эксплуатации положение на прочих рудниках то же самое. Та же насильственная вербовка дешевых рабочих из переселенцев, те же обманы и грабежи, та же система выжимания последних грошей при сдаче компаниями квартир и продаже из своих лавок, то же жестокое выбрасывание из квартир, те же частые ужасные несчастные случаи.

РАБОЧИЕ ПУТЕЙ СООБЩЕНИЯ И ДРУГИЕ

Имеется еще одна большая группа американского пролетариата, на которой следует хотя бы вкратце остановиться. Это наемные рабочие — от 4 до 5 миллионов — занятые в транспорте и путях сообщения. По данным переписи 1900 года, среди них насчитывается 630 127 писцов и переписчиков, 254 880 бухгалтеров и счетоводов, 241 162 агента, 611 139 продавцов и продавщиц, 112 364 стенографов и работающих на пишущих машинах, 92 919 коммивояжеров, 78 406 лодочников и матросов, 538 933 кучеров и возчиков и т. д., а также много работников различных других профессий. Полные данные переписи 1910 года еще не опубликованы.

Хотя большая часть писцов, бухгалтеров, продавцов и продавщиц работают за самую скудную и до крайности недостаточную плату — часто менее 5 долларов в неделю и редко более 10 долларов, — все же в массе их следует считать лишь пролетариатом в потенции. Так как они почти совсем не организо-

ваны и незащитны, то, в целом, они еще не скоро дойдут до понимания того, что являются частью рабочего класса. В настоящее время большинство из них внутренне чуждо организованным рабочим, может быть, в виду иной среды, окружающей их, считают себя чем то лучшим, чем масса промышленных рабочих.

Возчики, кучера, шофера, лодочники и матросы прекрасно сознают свой пролетарский характер; то же относится и к матросам военного флота Соединенных Штатов. Одну из крупнейших групп наемных рабочих среди рабочих путей сообщения представляют собою железнодорожники. Бюллетень несчастных случаев № 44 за 1912 год Комиссии междуштатной торговли сообщает, что 30 июня 1912 года на железных дорогах работало 17:39 144 рабочих. В эту статистику не включено около 1:50 000—200 000 рабочих, занятых на городских и пригородных трамваях.

Даже наилучшие оплачиваемые из железнодорожных рабочих — машинисты редко получают более 1 200—1 500 долларов в год. Масса железнодорожных рабочих получает 800 или даже менее долларов в год при длинном рабочем дне, требующем большого напряжения. Эта плата, во всяком случае, значительно выше той, какая существует в большинстве фабричных отраслей промышленности, но она все же в высшей степени недостаточна.

«Статистический Обзор правительства Соединенных Штатов» за 1912 год показывает (стр. 559), что средний годовой расход на содержание рабочей семьи увеличился с 318 долларов в 1890 году до 374,75 долларов в 1907 году. Со времени же 1907 года он непрерывно возрастал. Квартирная плата при этом отнимает по меньшей мере четверть всего заработка рабочего. Из этого можно понять, в каком отчаянно бедственном положении оказываются даже «выше оплачиваемые» рабочие при покрытии лишь этого расхода на самое необходимое. Характер железнодорожной службы безусловно требует интеллигентных служащих, говорящих по английски; железнодорожные капиталисты не могут пользоваться трудом эмигрантов, поскольку дело идет о работе на железной дороге. А американский рабочий требует лучших условий жизни, и это ведет к постоянным конфликтам из-за требований повышения заработной платы, необходимого при все возрастающей стоимости жизни.

ИСТРЕБЛЕНИЕ ЛЮДЕЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ СЛУЖБЕ

За свою плачевно-недостаточную заработную плату 527 463 человека из 1 201 681 рабочих железных дорог должны ежедневно подвергаться опасности быть изуродованными, искале-

ценными или убитыми. То же относится к 41 299 рабочим из 50 473 работающих на электрических дорогах. Комиссия о междугородной торговле (стр. 109) показывает, что с 1888 по 1907 год убито в общем 53 046 железнодорожных служащих и более 800 000 получили во время работы увечья и поранения. С 1907 года это истребление рабочих продолжается в тех же размерах. С 1907 года по 30 июня 1912 года убито еще 15 177 железнодорожных служащих и 321 007 получили увечья во время работы. В эти отчеты не включены несчастные случаи на линиях узловых и сортировочных станций. Они не охватывают также и всех смертных случаев. Бюллетень несчастных случаев № 44 беспристрастно сообщает, что в списках убитых приводятся только те, кто умирает на месте или в течение 24 часов после несчастного случая. Обычные причины этой чудовищной резни достаточно ясны; очевидно, что несчастные случаи вызываются устаревшим и дешевым оборудованием, недостаточностью надлежащих предохранительных приспособлений, плохим качеством материала, насыпей, рельсов и другими подобными причинами. Инспекция комиссии о междугородной торговле недавно осмотрела 74 000 локомотивов; более 48 000 при этом оказалось неисправными. Число столкновений поездов, приписываемых «небрежности» машинистов, стрелочников и т. д., не велико; нередко эти столкновения происходят вследствие переутомления железнодорожных служащих от чрезвычайной продолжительной работы или отсутствия сна. Железнодорожные компании Соединенных Штатов ежегодно выдают около 250 милл. долларов дивиденда на акции, из которых большая часть «разводнены», и 280 миллионов долларов в год процентов на облигации, из которых многие мошеннического происхождения. Железнодорожные же рабочие почти всегда тщетно добиваются вознаграждения в случае увечья или же пособия для оставшихся членов семьи после гибели от несчастного случая ее кормильца; упорное оспаривание в судах железнодорожными компаниями всех таких исков представляет собою одну из самых мрачных страниц в жизни американского пролетариата.

ОБЩАЯ КАРТИНА СУЩЕСТВУЮЩИХ УСЛОВИЙ

Несомненно, что трем или более миллионам так называемых неквалифицированных рабочих или «чернорабочих», разрозненных и неорганизованных, приходится хуже всего из общей массы наемных рабочих мужчин; громадные толпы непрерывно передвигаются с места на место в поисках работы, а те из них, которые могут получить работу, должны довольствоваться такой ничтожной заработной платой, что кажется удивительным,

как они вообще могут жить. Но в этой главе мы можем лишь мимоходом затронуть это явление, равно как и другие моменты из жизни американского пролетариата.

Цель краткого обзора этой главы состоит в том, чтобы на некоторых характерных фактах показать, на каком фундаменте основано и зиждется колоссальное богатство и могущество капиталистического класса. Такое краткое изложение не позволяет останавливаться на подробностях некоторых важных сторон вопроса. Правда, некоторые квалифицированные рабочие, в особенности американские, имеют собственные дома или, вернее, хижины в некоторых крупных и многих небольших городах, или снимают такие дома, и их домашняя жизнь на первый взгляд отличается некоторым довольством, но в действительности их жизнь крайне неустойчива и мучительна своею необеспеченностью. Правительственные статистические отчеты свидетельствуют, что приблизительно от 72 до 81 процента рабочих Соединенных Штатов не имеют собственного очага и живут в паемных квартирах или же снимают комнаты. Только около 10 процентов домов, принадлежащих рабочим, свободны от ипотек. Не только в больших городах, но и в маленьких, увеличивается число разрушающихся бедных кварталов — зловещий факт, заслуживающий подробного рассмотрения, по который мы можем здесь лишь отметить. Против всех рабочих, входящих в рабочие организации, борются со страстной и бессовестной энергией, громадные тресты с их крепкой, современной организацией, пользуясь несметными денежными ресурсами и всею тяжестью законодательной, судебной, полицейской и военной власти. История этого грандиозного наступательного похода против рабочих союзов — с целью воспрепятствовать им сорганизоваться в соответствии с современными профессиональными принципами — или же совершенно их уничтожить — представляется настолько обширную тему, что для этого одного следовало бы отвести целую главу.

Не можем мы также более подробно описать все те последствия, которые вызываются ужасной эксплуатацией американского пролетариата: совершающиеся насилия, многочисленные голодные смерти, полуголодное существование громадных масс, широкое распространение бедности и растущий пауперизм, вызывающие в Соединенных Штатах ежегодно 15 000 самоубийств, усиливающееся вырождение многих рабочих и их детей из-за отсутствия нормальных условий жизни. Из 20 приблизительно миллионов детей Соединенных Штатов, обучающихся в школах, у 300 000—400 000 установлены органические болезни сердца, около 1 миллиона страдало или страдает туберкулезным поражением легких; около 1 миллиона страдает искривлением позвоноч-

ника или другими физическими недостатками; более чем у 1 миллиона поражен слух и около 5 миллионов имеют плохое зрение. Одним словом, если прибавить сюда еще миллионы других, страдающих от тех или иных повреждений или недостатков, то окажется, что три четверти из 20 миллионов детей школьников нездоровы; таковы выводы, сделанные профессором колумбийского университета Томасом Д. Уудом в бюллетене, недавно опубликованном Бюро Образования Соединенных Штатов. Полагают (если только можно полагаться на точность этого исчисления), что в Соединенных Штатах в общем 10 миллионов человек находятся в состоянии хронической нищеты. Вопрос имеет еще и другую сторону, на которой здесь мы не можем останавливаться: переполнение тюрем пролетариями, из которых многие осуждаются за самые ничтожные проступки, в то время, как богатые и влиятельные попирают и нарушают закон и тем не менее остаются безнаказанными.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

К сожалению, главное содержание книги неизбежно свелось к изображению тех обманов и грабежей, с помощью которых приобреталась «собственность» и накапливались крупные состояния. И это не потому, что так хотелось автору благодаря испорченности его сердца, но потому, что таковы неумолимые факты.

«Но почему же», — спросят известные жалкие критики, благодаря своей низкой угодливости ставшие великими, — «почему нужно распространяться именно о темных сторонах картины? Разве все эти люди не имели своих хороших качеств, приятных слабостей, не отличались способностью оказать своим ближним услугу?»

Вы, заблуждающиеся критики с вашей навязчивой ограниченностью взглядов и странными суждениями, это вы так слепо отказываетесь видеть и справедливо судить. Что сказали бы вы, позвольте вас спросить, если бы это произведение, вместо того, чтобы открыто изложить всю ложь, обманы и грабежи, с помощью которых были накоплены колоссальные состояния, представляло собою искусное или (еще лучше!) неискusstное восхваление этих людей, апофеоз системы, выдвинувшей их? Что сказали бы вы тогда? Несомненно, тогда это произведение оказалось бы в высшей степени «разумным и беспристрастным»; оно не вызвало бы обвинений в «предвзятом отношении»; изда-

...не сразу доказывается, что и тогда и автору книги бы об этом было известно и известно. Но в том виде, в каком оно нами дано, это произошло вполне было (что не представляет никаких трудностей ни для кого, кроме его самого) встретить с самого начала нечаянно затруднения — факт, который, быть может, ясно покажет, что тот, кто провозглашает серьезную истину без всяких прикрас, должен работать лишь во имя этой истины, совершенно презирая низкие, продажные силы, которые пытались бы изменить его намерения или задержать их выполнение.

Существуют еще и такие сентиментальные критики, которые, будучи подавлены доказательствами, хватаются за последнее прибежище и кричат: «Возможно ли, чтобы твое изображение было правильно? Ты не преувеличиваешь?» К таким людям не следует обращаться ни с возражениями, ни с порицанием, они заслуживают сострадания, глубокого сострадания к ограниченности их умственного горизонта. В конце концов, они являются только отражением или, вернее, продуктом общераспространенного взгляда, согласно которому люди незначительные без колебаний признаются виновными во всех возводимых на них преступлениях, и решительно отвергается обвинение людей богатых и занимающих соответствующее высокое положение, хотя бы против них была целая куча улик. Можно много сказать о значении цилиндра для ограждения личности и репутации.

Когда появилась в печати «История Таммани-Голл» — автора этих строк, ее правдивость не подвергалась сомнению, потому что факты были непререкаемой правильности, а рассказанная там история — историей обычной политической организации. Как это странно, заметил один внимательный наблюдатель, что некоторые из тех, кто так радостно приветствовал первое произведение за его богатое содержание и достоверность, теперь как раз оказались критиками, высказывающими сомнение в достоверности фактов, поскольку они касаются основателей громадных состояний и их весьма почтенного потомства. Нет, мудрый рецензент, это совсем не удивительно: такое отношение легко понять: чем правдивее в данном случае факты, чем обстоятельнее и неопровержимее выписки из официальных протоколов, тем более вынуждены апологеты и защитники богатства прибегать к единственно возможной для них защите. Им ничего другого не остается, как высказать ничего не говорящее сомнение — сомнение, совершенно опровергаемое подавляющей мас-

* В этом отношении автор судит по собственному опыту. Будучи опубликованы, находящиеся в его руках письма некоторых из крупнейших издателей Соед. Штатов были бы весьма поучительным чтением.

сой дитат, имеющихя в этой книге. И известно, что описанные тут мошенничества и грабежи, несмотря на все их размеры и непрерывную их цень, все же далеко не исчерпывают их историю; остается еще написать дальнейшие томы; и на каждое надувательство, случайно получившее огласку, несомненно придется целая масса таких предприятий, канувших в сточные каналы времени прежде, чем были замечены обществом.

Эта книга, само собою разумеется, — об этом незачем говорить — не является историей личных характерных черт, наклонностей, темпераментов; она представляет собою рассказ о средствах, при помощи которых приобреталась собственность и создавались громадные состояния. Но академик с сознанием превосходства своей усыпляющей умеренности, может быть, скажет: «Это не историческое произведение, для этого ему недостает объективности изложения». Если объективность заключается в скучном перечислении дат, имен, фраз, без хотя бы беглого взгляда на происхождение вещей и без достаточного выяснения причин и следствий, тогда, конечно, этой книги недостает «объективности», и хорошо, что она отличается таким недостатком. Кто же не знает, что нет лучшего способа для живых измышлений и придания им достоверности, чем эта, так называемая «объективность»? Легкое прикрашивание и подчеркивание известной цепи фактов и невинное замалчивание других — глядишь, и цель достигнута.

В связи с этим пусть извинят автора, если он (в виду его многолетних серьезных изысканий) выскажет свое бесконечное удивление по поводу того, что столь многочисленные претенциозные труды — теоретического и иного характера — на эту тему были написаны университетскими профессорами, даже не потрудившимися установить факты. Большинство этих сочинений представляет собою тонко сотканную догматическую теорию или извращенные, благозвучные предположения: слова, слова, бесконечно утомительные слова; полное отсутствие действительно самостоятельной работы, какой бы то ни было мысли, понимания, отсутствие всякого освещения, кроме неправильного, недостоверного, даваемого без знакомства с фактами и так удивительно согласованного с современными правилами господствующего капитала. Эта особая история, скажем это, написана с определенной точки зрения, поскольку она сообщает факты, нигде до сих пор не опубликованные и точность которых не может быть оспорена; это, как полагает автор, правильная точка зрения, которая лишь может быть подтверждена любым новым материалом.

Накопец, существуют еще и такие критики, которые набрасываются и настойчиво вопрошают: «разве создатели и владельцы

СОДЕРЖАНИЕ.

	СТР.
Гл. I — Вступительная глава о Седже	3
» II — Дальнейшие подробности о состоянии Седжа	25
» III — Еще о состоянии Гульда	38
» IV — Размеры современного состояния Гульда	52
» V — Состояние Блера и Гарретта	36
» VI — Тихоокеанский квартал	78
» VII — Начало карьеры Дж. Пирпонта Моргана	92
» VIII — Расцвет состояния Моргана	100
» IX — Морган — банковский и железнодорожный король	109
» X — Морган — «несравненный вояка промышленности»	122
» XI — Морган на вершине могущества	132
» XII — Морган «спаситель нации»	153
» XIII — Состояние Элькинса	168
» XIV — Состояние Гилла	179
» XV — Состояние Карпеджи	206
» XVI — Американский пролетариат	258
Заключение	291



Электронный архив Российской Федерации
А.А. Кулешова