

de todos contra todos y la esclavitud de todas las relaciones naturales; que semejante política de hacienda era «anticristiana, anticivilizadora é irracional;» y contestándole una voz de la derecha: «¡Anda! ¡anda!» repitió lo dicho: «Sí, señores, lo repito, semejante política es anticristiana, anticivilizadora é irracional.»

Bismarck dijo entonces que se disputaba sobre palabras y no sobre ideas, que el asunto era simplemente análogo á la fábula de Menenio Agripa, segun la cual los miembros no querian mantener al estómago porque no trabajaba, y hubieron de convencerse al fin de que debian mantenerlo para no perecer de inanición. El imperio tenia las llaves de todos los principales recursos pecuniarios, dijo Bismarck, solo que hasta entonces no habia habido acuerdo respecto del modo de explotar estas fuentes, y la adición de Franckenstein indicaba justamente el medio que se deseaba, mientras los que la atacaban no sabian presentar otro medio mejor (1). He dicho antes que era indigno que el imperio viviese á expensas de los diferentes Estados, debiendo ser su procurador pródigo si supiese aprovechar acertadamente las fuentes cuyas llaves poseía en virtud de la constitucion del imperio, lo cual no se habia sabido hacer antes; pero aceptando la adición de Franckenstein llegará el imperio á ser este procurador pródigo. Esta adición no se diferenciaba segun Bismarck de la proposición que habia presentado Bennigsen en la comision si no en que dejaba á los diferentes Estados mayor independencia en la aplicacion de las sumas que se les habian de entregar. Si el imperio tuviese que entregar á los diferentes Estados segun su juicio los sobrantes de los derechos, podria llamarse á estos gobiernos ante la comision como ha sucedido recientemente con la administracion de hacienda de Wurtemberg, lo que podria dar lugar fácilmente á un sistema en el cual fuesen sometidos todos los presupuestos, el prusiano lo mismo que el wurtembergués, á un mismo tribunal, y esto constituiría un unitarismo peligroso y que rechazaria el sentimiento de independencia de los diferentes pueblos alemanes. Esto segun Bismarck se evitaria cuando la entrega de los sobrantes fuera un precepto de la ley y no de la constitucion, porque la ley imponia al imperio un gasto permanente para la provision de los diferentes Estados.

(1) De la primera parte de este discurso merece citarse aquí lo siguiente: «Cuando regresamos de la guerra de 1866, dijo Bismarck, siendo mas influyente que hoy, por hallarme entonces en situacion política mas reducida que ahora, me habria sido fácil decir, y hasta me ha costado trabajo no decir: Ahora la Prusia se ha engrandecido; su constitucion no está desarrollada y es menester rehacerla, es decir, emprender la política de reaccion mas arrojada y trascendental aprovechando el triunfo de la guerra; pero la cámara sabe que he hecho lo contrario, lo cual me ha valido por primera vez la antipatía de una gran parte de mis anteriores amigos políticos, y me ha costado durísimas luchas para conseguir la indemnidad y poder continuar el sistema constitucional. No quiero parecer mejor de lo que soy y he de declarar que esto no lo hice por amor al sistema constitucional. No soy adversario de este sistema, al contrario, lo considero la única forma de gobierno posible; pero si hubiese creído que una dictadura, el absolutismo, en Prusia, era mas útil para conseguir la obra de la unidad alemana, lo habria aconsejado yo sin ninguna duda. Despues de mucho meditar, y he tenido que luchar contra influencias gravísimas y queridas, me decidí á seguir la senda del derecho constitucional, segun corresponde tambien por otra parte á mi convicción íntima de la posibilidad de nuestra política en su conjunto.» Respecto de la lucha eclesiástica dijo Bismarck en el mismo discurso: «En este conflicto luché con la viveza que me es propia y que me será propia toda mi vida en los asuntos donde se trate segun mi convicción del bien de mi patria y de los derechos de mi soberano; pero tambien debo decir que si considero muy meritorio luchar con valor, no soy partidario de la lucha ciega. Cuando se trata de una institucion que se quiere hacer duradera, cuando se ofrecen medios conciliadores cuyo empleo no compromete el fondo de la cuestion ni sus principios, y cuando se trabaja en union y respetándose mutuamente á favor de un fin elevado y comun, no me corresponde como ministro negarme á emplear los medios conciliadores ni despreciarlos.»

Hecha la ley, ya no habia de vivir el imperio á expensas de los diferentes Estados y podia por el contrario con sus propios recursos aliviar la penuria de los otros Estados, sin mezclarse en su administracion ni extralimitarse de sus atribuciones. El sistema de exigir á los diferentes Estados una cuota correspondiente para el imperio, tenia el inconveniente de que el imperio podia impedir que los diferentes Estados se valieran de los recursos que podian darles los impuestos indirectos; pero con la nueva ley desaparecia la penuria de los diferentes Estados y del imperio, que fué lo que Bismarck se propuso en toda esta cuestion; y aunque la penuria no desapareciese de esta manera en su totalidad, desaparecería muy pronto cuando la reforma tributaria fuese del todo establecida. Mas pronto de lo que creía Bismarck se cumplió lo que esperaba de la proposición de Franckenstein tanto en favor del imperio como en el de los diversos Estados. Verdad es que en la constitucion no estaba prevista la entrega de sobrantes de recursos del imperio á los Estados, pero tampoco prohibida. Las cuotas con que los diferentes Estados debian contribuir á los gastos del imperio hasta que éste tuviera recursos propios suficientes, quedaron vigentes porque no podian ser abolidas, por ser un deber de todos los miembros del imperio sufragar con sus recursos propios y á prorrata los gastos de la colectividad; pero en cambio perdió este deber todo lo que tenia de injusto y opresor cuando al fin y al cabo las tales cuotas se cobraban en calidad de descuentos por el tesoro del imperio de los sobrantes que el mismo imperio habia de entregar á los diferentes Estados, y así ha sucedido desde el establecimiento de la nueva tarifa aduanera y así será en adelante.

La adición de Franckenstein fué aprobada por el parlamento en 9 de julio por 211 votos contra 122, siendo defendida á la tercera lectura ó por lo menos aceptada como inofensiva por aquellos diputados que primero habian votado contra ella.

En la sesion del 11 de julio fué aprobado por 178 votos contra 160 un aumento de derechos sobre el hierro, y en el mismo dia se resolvió por 186 votos contra 160 duplicar los derechos sobre los cereales. Entonces se declararon tambien dispuestos los diputados Volk y Treitschke á votar la totalidad de la ley, ya que la adición de Franckenstein figuraba en ella como artículo octavo. Volk protestó en la sesion del 10 de julio contra quien dudara de su fidelidad á los principios que habia profesado siempre como patriota alemán, diciendo que habia probado desde el año 1848 que para él nada habia por encima del poder y de la grandeza del imperio; que ya en una época en que era peligroso profesar semejantes principios, habia tenido el valor de declarar que la Alemania solo llegaria á ser algo si se pusiera la Prusia á su cabeza, para cuya declaracion se necesitaba entonces mucho valor siendo él simplemente un pobre candidato á empleado del gobierno bávaro. Haciéndose cargo de la opinion dominante en las regiones del gobierno bávaro, refirió que un ministro de Baviera le dijo una vez que á él no se le colocaba porque era republicano. Volk negó esto en redondo y añadió que era partidario de un emperador hereditario, á lo cual el ministro repuso: «¡Peor que peor!»

El diputado Treitschke justificó su cambio de opinion diciendo en la sesion del 12 de julio que para él la causa de la unidad alemana estaba por encima de la forma. La idea que constituye el fundamento de la ley no era puramente federalista, sino que el pensamiento era que las partes vivieran y existieran por efecto de la colectividad y no vice-versa. Dijo que esta idea no se encontraba en ninguna federacion de la historia sino que era una idea del imperio. En realidad esta ley vigorizaba el poder del imperio; los diferentes Esta-

dos quedarian mas dependientes de él; pero esta dependencia era sana, pues avivaba mas y mas el sentimiento de comunidad entre el imperio y sus miembros. Este progreso positivo de la idea del imperio merecia muy bien una pequeña concesion de pura forma. Añadió que el artículo 8.º adicionado á la ley de tarifas no comprometia de ninguna manera la soberanía é independencia del tesoro del imperio, y que los diferentes Estados continuaban siendo lo que habian sido hasta entonces los recaudadores del imperio de los derechos aduaneros, pues lo que cobraban en derechos pertenecía al imperio ante todo, correspondiendo á ellos solo la parte que resultara á su favor en el balance, segun el artículo 8.º, despues que el imperio hubiese descontado lo que le correspondia por razon de cuotas. Al leer los ataques de la prensa, que exclamaba que el glorioso imperio alemán acababa de capitular ante los reyes de la antigua liga rhenana, y que el hombre de Estado que dirigia la política del imperio, influido por un espíritu maligno, habia tomado la resolucion de destruir su propia obra, dijo el orador que se acordaba de lo que habia dicho el libertador de Inglaterra, Guillermo III de Orange, refiriéndose al pueblo inglés, que le recompensó con burlas é ingratitud: «Hoy que me hallo vivo me insultan, pero cuando haya muerto querrán sacarme de la tumba con sus uñas.» «Este rey tuvo el defecto para los ingleses de ser extranjero; pero el hombre á quien se acusa hoy de destructor de nuestro nuevo imperio alemán ha probado hace años con bastantes hechos que el espíritu que le aconseja es un espíritu alemán. Alejémonos del pesimismo, que se recrea en las debilidades de nuestra patria. Por primera vez desde siglos es este pueblo alemán verdaderamente libre é independiente; y si semejante gigante empieza ahora á sacudir el sueño de sus ojos y á estirar sus poderosos miembros, no hay que admirarse de que observe que en su casa no está todo en correcto orden. Conserve-mos nuestra fe en la nacion alemana. Señores, decid lo que querais, anunciad vuestros temores y siniestras profecias; la verdad es que la constelacion del particularismo alemán está en su perodo decadente y á pesar de todos los disgustos del momento saldrá triunfante la idea del imperio, que existe tambien aunque velada en esta ley.»

En la misma sesion fué aprobada la ley en su totalidad por 217 votos contra 117 y en seguida fué cerrado el parlamento sin ninguna solemnidad.

En las inmediatas elecciones para el nuevo parlamento, que se hicieron en 7 de octubre de 1879, el pueblo de Prusia manifestó por medio de sus electores su opinion respecto de la nueva política mercantil aduanera del gobierno, resultando el triunfo decidido de esta política. En la nueva cámara de diputados entraron 73 conservadores, 15 conservadores-liberales, 7 miembros del centro, 63 liberales nacionales y 29 progresistas, y el mismo dia, 7 de octubre de 1879, firmó el príncipe de Reuss con el conde de Andrassy, en Viena, una alianza que une todavia los dos imperios, por fortuna de ambas naciones y para bien de la paz universal.

#### CAPITULO IV

##### LOS FERRO-CARRILES EN PRUSIA

La reforma que el príncipe de Bismarck se habia propuesto en la situacion económica general de la Prusia y del imperio, exigia una reorganizacion de la situacion de los ferrocarriles en el imperio en general ó por lo menos en Prusia, que sustituyera á la anarquía existente en este ramo. Para ello habia encontrado el hombre á propósito en la persona de Alberto Maybach, nombrado ministro de Comercio el

30 de mayo de 1878 y jefe del nuevo ministerio de Obras públicas en 30 de marzo de 1879. Las obligaciones de este nuevo ministerio fueron explicadas por su mismo jefe en un discurso que pronunció en la cámara de diputados en 13 de febrero de 1879. Contestando á una proposición de la comision de presupuestos que queria prescindir de la adquisicion de ferro-carriles en las circunstancias económicas dominantes entonces, dijo el nuevo ministro que no podia detenerse la marcha empezada, porque detenerse en este terreno seria retroceder, y el interés mas urgente de la Prusia era justamente lo contrario. Empleado desde hacia veinticinco años en el ramo de ferro-carriles, la experiencia le habia enseñado que el sistema de ferro-carriles del Estado era precisamente el mas acertado para la Prusia. Lo que el gobierno habia dicho en 1876 á favor de los ferro-carriles del Estado debia tenerse presente por el gobierno de Prusia para completar este sistema, tanto mas cuanto que no habia sido del gusto de los gobiernos confederados la ley del imperio del 6 de junio de 1876, respecto de las vías férreas del imperio. El gobierno estaba ya comprometido en este asunto y se hallaba á la mitad de camino en el sistema de los ferro-carriles del Estado; sólo que este sistema, por las dificultades que se habian opuesto á su ejecucion, no habia dado hasta entonces ventajas ni al Estado ni á las sociedades. «La cámara dió á su tiempo su aprobacion al establecimiento de la gran línea de Berlin á Wetzlar. Habia una red de ferro-carriles en el Este de Prusia, otra en el Oeste, redes que habian quedado robustecidas por los ferro-carriles del Estado de los países incorporados; pero faltaba la union entre las diferentes redes, y esta union era la que debia efectuar la línea de Berlin á Wetzlar, llamada entonces por lo mismo el espinazo del sistema. Hay que concluir este espinazo, y faltan tambien las costillas y quizás la carne. Si los señores diputados examinan el mapa, verán que entre la red de los ferro-carriles del Estado del Este y la red del Oeste se encuentra un lamentable blanco en cuanto á la division del movimiento. La union de las dos redes oriental y occidental está, pues, recomendada por motivos técnicos, económicos y financieros.»

En el verano de 1879 se procedió de acuerdo con estas consideraciones, y el Estado adquirió las cuatro líneas de ferro carriles siguientes: en 5 de julio la de Magdeburgo-Halberstadt; en 13 de junio la de Berlin-Stettin; en 8 de julio la de Hannover-Altenbeken, y en 27 de agosto y 10 de octubre la de Colonia-Minden. Todos estos convenios fueron presentados al parlamento prusiano, abierto en 28 de octubre de 1879, acompañados de un proyecto de ley cuyo objeto era facilitar los medios de adquisicion de las líneas, y una memoria sobre la historia y el espíritu de la política ferro-carrilera que habia originado estos cuatro tratados. La ley propuesta autorizaba al gobierno á transformar las acciones de preferencia ó de la primera serie de las cuatro sociedades en títulos de la deuda del cuatro por ciento hasta la cantidad de 359.370.000 marcos, y en títulos de la deuda del cuatro y medio por ciento hasta la cantidad de 10.357.500 marcos. La memoria demostró lo pernicioso del sistema que hasta entonces habia dominado en la política interior, resultando que el paso al sistema exclusivo de los ferro-carriles del Estado era inevitable. Los defensores de la dominante anarquía ferro-carrilera solo tenian como única arma contra la nueva ley la libertad del concurso, ó sea la competencia libre, á la cual la escuela de Manchester atribuía toda clase de efectos milagrosos. Desde entonces no habia ya accidente de la vida pública en la cual se pudiese emplear la palabra competencia libre sin que apareciera evidente su carácter pernicioso, y esto quedó

probado hasta la evidencia también por la citada memoria. Justamente lo que podía ofrecer de benéfico el juego libre de las fuerzas económicas no lo ofrecían los ferro-carriles de empresas particulares, y su competencia era precisamente perjudicial y hasta insoportable. Como establecimientos de comunicación pública hubiera sido preciso que los ferro-carriles tuviesen la condición de todas las otras vías de comunicación terrestre, es decir, la de poder ser utilizados libremente; condición que faltaba á las vías férreas, pues que esto hubiera acabado con la seguridad de la explotación. Era, pues, indispensable que el propietario de un ferro-carril tuviese el derecho exclusivo de explotarlo, es decir, el monopolio, que excluía de consiguiente toda competencia en la explotación de su propiedad. La de los ferro-carriles estaba destinada, sin embargo, al servicio público, y el propietario de una línea férrea se hallaba por lo mismo impulsado á completar su monopolio y ensanchar los límites de su dominio exclusivo (1); por manera que el propietario de un ferro-carril no era un comerciante como cualquier otro industrial con los mismos derechos y deberes, sino que era un potentado, es decir, una potencia que unía al poder del capital derechos privilegiados importantísimos, como el de expropiación forzosa si los propietarios no podían convenirse con la empresa ferro-carrilera para cederle los territorios necesarios. Tenían este derecho las sociedades ferro-carrileras en virtud de la ley sobre ferro-carriles del 7 de noviembre de 1838. También les resultó por la lógica de las circunstancias el derecho de competir para aumentar sus ingresos y disminuir los de otra compañía á la cual llegaban á hacer la guerra, y los gastos de esta guerra los pagaba el público con incalculables pérdidas de tiempo y de dinero, sin hablar de los peligros y daños personales á que se exponían los viajeros.

Muchas obras de fábrica y otras de importancia, como puentes, estaciones, etc., que no tenían otro objeto que asegurar á las empresas existentes su independencia ó excluir la competencia de otras, habían costado cientos de millones, decía la memoria, y aunque no todas estas obras podían considerarse como estériles, representaban en todos los casos un despilfarro en alto grado lamentable de capital nacional que podía haberse empleado en otras obras públicas más útiles ó necesarias. Mayor todavía que este perjuicio directo era el indirecto y perenne á que habían dado origen las obras precipitadamente ejecutadas, que habían promovido un exceso de producción en innumerables ramos de industria relacionados con la construcción y explotación de ferro-carriles. «La precipitación con que se han emprendido obras á favor de la competencia, como la adquisición excesiva de material de explotación, ha dado un desarrollo excesivo á todas las industrias necesarias á la construcción y explotación de ferro-carriles, dando lugar á empresas verdaderamente locas que tienen una gran parte de culpa en la actual calamidad

(1) Respecto de esto anduvo errada la ley sobre las empresas de ferro-carriles del 3 de noviembre de 1838, porque en el artículo 8 partía del principio de «que el ferro-carril como vía pública pudiera servir para uso general,» con lo cual justificó la conveniencia del derecho de expropiación. En el artículo 26 se concedió á la sociedad el derecho de transporte exclusivo y de fijar los precios, según su juicio, tanto de las personas como de las mercancías solo durante los tres primeros años, y el párrafo 27 decía: «Concluidos estos primeros tres años, podrán otorgarse otras concesiones para hacer transportes por la línea mediante el pago correspondiente ó la indemnización que se fijará si el ministerio de Comercio da la autorización, después de examinadas todas las circunstancias.» Esta disposición resultó completamente irrealizable, y lo curioso es que el derecho de expropiación que corresponde solo al gobierno no había sido concedido por él á las sociedades ferro-carrileras en Prusia, porque la ley suponía la posibilidad de que se valieran otros de este medio de transporte.

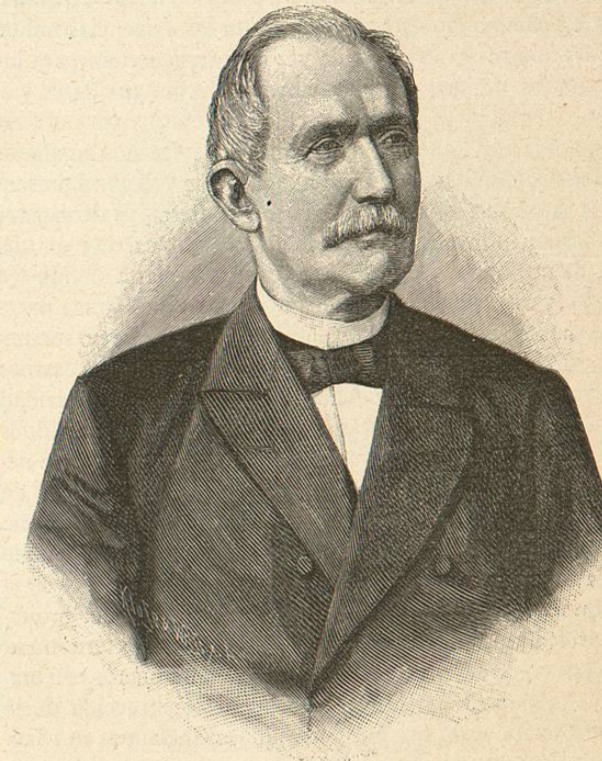
económica y que habrían costado mucho más caras á la industria del país, si el gobierno no hubiese intervenido con los medios que circunstancias felices habían puesto á su disposición para dar recursos á la industria aumentando los ferro-carriles del Estado.» Esta era una forma de la guerra que se hacían las sociedades ferro-carrileras entre sí; la otra consistía en la lucha constante entre las direcciones diversas, que resultaba naturalmente de la división y confusión de los diferentes dominios de las administraciones. En estas dos formas de guerra tomaba también parte el Estado forzosamente como competidor, si bien le correspondía en este terreno más que en ningún otro el papel de juez para imponer á los contendientes la paz en nombre del bien público. En Prusia existían en 1877 nada menos que cincuenta direcciones de ferro-carril independientes y cuarenta y cinco consejos de vigilancia de sociedades por acciones; y ninguno de estos cincuenta ferro-carriles constituía un organismo perfectamente limitado con su dominio de comercio independiente y unido. Las vías férreas en diferentes trechos se cruzaban y se extendían paralelamente en confusión. Las diferentes direcciones ocupaban 8,518 empleados y obreros con un sueldo total de 16 212,385 marcos; consistiendo la operación principal de este formidable ejército de funcionarios en el trabajo inmenso que resultaba de la multiplicidad y soberanía de estas direcciones, en sus constantes guerras y en la necesidad incesante de negociar entre sí para terminar las inevitables disputas. «Apenas son creíbles, dice la memoria, la extensión de la correspondencia y la multitud de conferencias que exige el arreglo del comercio de tantas administraciones entre sí. Las deliberaciones relativas á las tarifas y otras disposiciones de comercio, las discusiones de quejas originadas por asociaciones mercantiles, los acuerdos sobre el uso de los diferentes depósitos de carruajes, la explotación y administración en las diferentes estaciones de tránsito ó de otros intereses comunes, la fijación de las horas de salida y llegada de los trenes, las disputas originadas por los diferentes trechos competidores, los acuerdos relativos á las direcciones mercantiles exigen un gasto que podría muy bien ahorrarse si se unificase la administración de los ferro-carriles y se encomendasen á un solo centro las decisiones necesarias.» Todo esto estaba minuciosamente expuesto con perfecto conocimiento práctico del asunto en la memoria. En ella se refería entre otras cosas el hecho curioso de que entre los muchos miles de carruajes de mercancías que habían circulado en 1877 por los diferentes ferro-carriles de Prusia, una tercera parte no había llevado ninguna carga á consecuencia de la multiplicidad de las administraciones. Entre las muchas consecuencias del desarrollo del movimiento ferro-carrilero, que no había previsto nadie en 1838, figuraba también la influencia incontestable que los ferro-carriles ejercían por medio de sus tarifas sobre el precio de las mercancías que transportaban y de consiguiente sobre toda la vida mercantil de la nación. Ya hemos dicho que el egoísmo de las sociedades ferro-carrileras, con sus tarifas diferenciales, facilitaba al extranjero la importación de sus productos en perjuicio de la industria del interior: la memoria del ministro Maybach confirmaba esta verdad, y añadió á esta acusación otra nueva que había de dar el golpe de gracia al abuso de los ferro-carriles particulares, revelando además la impotencia completa de la vigilancia del Estado. En efecto, la citada memoria demostraba que convenía al interés de las empresas ferro-carrileras conceder mayores ventajas á los transportes grandes que á los pequeños, y quitar á las líneas competidoras los transportes más importantes por medio de concesiones preferentes á favor de expedicionarios determinados. Todo esto era fácil de ocultar á la vigilancia

del Estado, la cual venía á resultar enteramente ilusoria. Por ejemplo, una dirección de ferro-carril podía restituir parte del precio de tarifa pagado por transportes valiéndose de cualquier medio indirecto, ó de agentes ó de administraciones extranjeras interesadas, de condescendencia en casos de reclamaciones fingidas ó mal justificadas, etc. Había también el medio de conceder facilidades de transporte y de depósitos, de acceder á multitud de deseos de los expedidores y hasta de otorgar la libertad de circulación para las personas favorecidas, mientras el expedidor pequeño sucumbía ante las disposiciones de tarifa aplicadas rígidamente. Cuanto más concesiones hacían las administraciones á los grandes expedidores, tanto más florecía el sistema de favores encubiertos y tanto más trascendentes eran éstos: cuando los grandes expedidores tenían sus establecimientos y almacenes inmediatos á la vía férrea de que se servían para sus transportes y cuando sus dueños llegaban á entrar en la administración ó dirección de las líneas con su crédito en la bolsa, podían prestarles protección. La organización de las sociedades por acciones no se oponía de ningún modo á que la dirección de un ferro-carril llegara á ser enteramente dependiente de otras empresas industriales y aun los mismos presidentes de los consejos de ferro-carriles solían tener parte en muchas otras empresas relacionadas con la misma vía; pudiendo suceder que los directores de un ferro-carril estuviesen dirigidos á su vez por intereses de empresas distintas y aun completamente contrarias. En semejantes condiciones solía quedar la opinión pública enteramente extraviada por las personas que en ello tenían interés, resultando impotente el gobierno para ejercer su influencia y hacer prevalecer el principio de la igualdad del público respecto de los transportes de ferro-carril, igualdad que quedaba reducida á una mera apariencia.»

Este es un pequeño resumen de los motivos irrefutables en que la memoria fundaba la opinión de que la situación de los ferro-carriles en Prusia exigía la adquisición de todos ellos por el Estado. Conocidos ya los inconvenientes de la existencia de un gran número de empresas ferro-carrileras particulares, resultaron evidentes las ventajas de la unidad de explotación y administración de todo un sistema de ferro-carriles por el Estado, ventajas que excedían á los supuestos beneficios de la competencia. Era al fin indispensable esta unidad si no había de perjudicarse gravemente todo el país.

El 11 de noviembre de 1879 empezó en la cámara de diputados la lucha sobre la cuestión ferro-carrilera, y el primer orador de la oposición, el diputado Virchow, que tomó la palabra para impugnar el proyecto de ley, confesó su creencia de que el gobierno triunfaría, como sucedió en efecto, por cuya razón bastará exponer aquí sólo algunos datos de las deliberaciones para justificar la necesidad de este proyecto de ley. El ministro Maybach en su discurso del 8 de noviembre al presentar el proyecto, dijo que no eran fundadas las quejas relativas á lo insuficiente del producto de los ferro-carriles del Estado, pues que aun en las condiciones de entonces habían producido un sobrante de 63 millones, mientras los intereses de la deuda total del Estado importaban sólo 59.758,000 marcos. Además que en estos asuntos no importaba la renta, porque tampoco se preguntaba la que producían al Estado los canales y calzadas, que también se habían hecho para utilidad del país. «La diferencia entre los que sólo tienen en cuenta la renta y el gobierno de un Estado consiste en que para los primeros un ferro-carril es un establecimiento industrial, del cual se espera un beneficio metálico, como de cualquier otro establecimiento fabril é industrial, mientras en el concepto de Estado, los ferro-carriles deben ser empresas destinadas á fomentar la prosperidad del

país ante todo y tener la importancia correspondiente para defensa de la patria. El beneficio ó renta es lo principal para la industria privada; mas para el Estado, la renta de los ferro-carriles es el fin secundario. Los ferro-carriles de propiedad particular son, en concepto de sus defensores, empresas definitivas; pero en concepto del gobierno, son únicamente empresas temporales que desde un principio están destinadas á caducar como empresas particulares en tiempo conveniente (1).» En otro discurso que pronunció en la sesión del 11 de noviembre demostró el error en que estaban los que se fundaban en el ejemplo de Inglaterra y Francia; porque en ambos países se había descubierto justamente por el año 1870 que la llamada competencia de los ferro-carriles de empresa



Alberto Maybach (según fotografía)

particular había engendrado simplemente una tiranía de las empresas sobre el público y aun sobre la legislación del país, conforme había probado respecto de Inglaterra Gustavo Cohn (2). Respecto de Francia, una comisión de treinta diputados de la cámara de aquel país había recomendado la adquisición y explotación por el Estado de todas las vías férreas después de haber tenido que soportar el peso opresor del dominio de sus grandes sociedades de ferro-carril. Respecto de los servicios militares en la guerra de 1870 y 1871, confesó que tanto los ferro-carriles de propiedad privada como del Estado cumplieron con su deber; pero sostuvo, lo que nadie por lo demás negará, que de haber estado reunidos todos los ferro-carriles en una sola mano, habrían prestado servicios mayores, conforme será menester que los presten en adelante. Un organismo tan complicado como los ferro-carriles se manejará mucho mejor si se puede montar ya en tiempo de paz para las necesidades de la guerra, que si se tuviera que disponer para este servicio en el momento necesario.

(1) El artículo 42 de la ley de ferro-carriles del 3 de noviembre de 1838 decía: «El gobierno se reserva adquirir el ferro-carril en propiedad con todos sus accesorios mediante la indemnización completa.» Ya en el año 1848 había proyectado el ministro Hansemann la adquisición por el Estado de todos los ferro-carriles particulares.

(2) Véase su obra: *Investigaciones sobre la política ferro-carrilera inglesa*, tomos I y II, Leipzig, 1874 y 1875.