

En tiempo de los movimientos de tropa del año 1870 dijo el ministro que se había convencido prácticamente de lo necesaria que era la unidad de dirección y añadió que se acordaba todavía de los lamentos que estallaron entonces con motivo de la interrupción súbita de todo comercio. En aquel tiempo se habría podido atender hasta cierto límite á las reclamaciones del comercio, á no haber existido la división de las líneas. Es menester saber que para fines militares sirven mas ó menos determinados trechos, mientras que no es necesario utilizar otros, que quedan casi completamente libres. En semejantes circunstancias, despues de la inevitable suspensión de los plazos de entrega, que de ningun modo pueden mantenerse, se procura dirigir el movimiento mercantil valiéndose de rodeos y de trechos de líneas férreas auxiliares, cambiando estos rodeos segun las exigencias militares. Es imposible formar cada vez que se necesitan para los transportes militares tarifas para los trechos auxiliares y al mismo tiempo hacer los convenios necesarios para utilizar los medios de explotación, porque estos trechos auxiliares cambian de un día al otro. Si algun día se volviera á presentar la desgracia de tener que hacer la guerra, es de esperar que justamente la reunion de todos los ferro-carriles en una sola mano permitirá auxiliar al comercio hasta donde sea posible, y esto precisamente cuando es mas que nunca necesario mantener la industria y el comercio para que no sucumban. Al pasar de la actual manera de ser de los ferro carriles á su reunion en manos del Estado obtendrá la colectividad ventajas inmensas, mientras que solo perderian individuos determinados, como los muchos directores, que ya no se necesitarian, y la Bolsa, que tiene interés en la multiplicidad de valores en papel, en cuya transmision estriba su ganancia. «Yo creo, siguió diciendo el ministro en su discurso, que la Bolsa es un árbol venenoso que arroja sobre la vida de la nacion su sombra funesta y sería un gran mérito del gobierno recortarle las raíces y las ramas.» El ministro terminó su discurso con estas palabras: «Hace poco que hemos celebrado el quincuagésimo aniversario de la construccion de la primera locomotora, que fué construida en Inglaterra en 1829. Quiera Dios que el año 1879 señale para la Prusia, como yo espero, la época de una organizacion radical y un desarrollo benéfico de los ferro-carriles y que resulten éstos una palanca robusta para los intereses del país y para los de la nacion alemana, porque es indudable que lo que en este sentido consigamos para la Prusia lo conseguiremos tambien para la Alemania.»

A esta profecía del ministro opuso el diputado Eugenio Richter otra muy distinta, diciendo en la sesion del 12 de noviembre: «La locomotora nos vino de Inglaterra y entonces la miró nuestra burocracia con grande recelo. Entonces gobernaba el ramo de comunicaciones el maestro general de postas, Nagler, cuya autoridad en este ramo era mayor que la que disfruta actualmente el señor ministro Maybach; pero cuando se inauguró en 1838 el ferro-carril de Berlin á Potsdam, no asistió el maestro de postas porque aquello le parecia, segun se ve en sus cartas publicadas, una engañifa, y tenía la convicción de que pronto se vería que no resultaba nada de esta invencion moderna. Ahora expresa el señor ministro la confianza de que el aniversario de la introducción de la locomotora señalará la época en la cual habremos confiado todos nuestros ferro-carriles y su desarrollo á la sabiduría y omnipotencia de la misma burocracia que entonces cometió un error tan garrafal respecto de las consecuencias de los ferro-carriles (1). Lo que ha hecho grandes á los ferro-carriles en Prusia y Alemania ha sido la competencia, es de-

(1) Y otros se equivocaron tambien.

cir, la industria privada con su actividad. Lo que han hecho el Estado y la legislacion en esto es muy poco y quién sabe si no han perjudicado por otro lado tanto como han contribuido al desarrollo de las vías férreas. Estoy convencido que en materia económica la naturaleza de las cosas resultará al fin mas poderosa que las tentativas de la legislacion. Nuestro poder y nuestra sabiduría en materia de economía son mucho mas insignificantes de lo que nosotros creemos. Por esto deben los señores diputados reflexionarlo mucho antes de conceder á la sabiduría del Estado tan grande influencia en el desarrollo de la política ferro-carrilera y aduana. No pudiendo detener la marcha natural de las cosas, podríamos acarrear perjuicios muy grandes, que en nuestro país, pobre en capitales, serian difíciles de compensar, y temo que llegue el día en que se lea el actual discurso del señor ministro Maybach quizás como ahora leemos las cartas del maestro de postas Nagler, es decir, como un monstruoso error. (Contradicciones en la derecha.) Sí, señores, entonces estaban los conservadores á favor del señor maestro de postas (*gran hilaridad*), es decir, desconociendo la condicion fundamental de nuestro sistema de ferro-carriles. Por eso yo entiendo que no se recordará este día como el principio de una era de progreso, sino como un día de extravío funesto.»

El diputado Richter se engañaba al juzgar á la burocracia prusiana, y por lo mismo resultó su profecía tambien equivocada. El nuevo cambio de la política ferro-carrilera de Prusia no fué mas que la resurreccion oportuna de la política que se había querido seguir en 1838 y que se había abandonado despues con gran daño de la Prusia. La adquisicion de los ferro-carriles de propiedad particular por el Estado era simplemente la realizacion, aunque tardía, del propósito anunciado en el artículo 42 de la ley del 3 de noviembre de 1838, propósito cuyo cumplimiento había llegado á ser una necesidad ineludible por haber resultado ineficaces todos los otros medios con los cuales se había pensado realizar la idea manifestada igualmente en aquella ley, es decir, que los ferro-carriles pudiesen servir como vias públicas al público en general. Cuando la comision 12.^a de la cámara de diputados puso por condicion de su aprobacion del proyecto de ley que el gobierno prometiera en la administracion de los ferro-carriles ajustarse al gran principio de que la deuda originada por los ferro-carriles se amortizara con los productos de las mismas vias, no hizo mas que resucitar una idea expresada ya en la ley del 3 de noviembre de 1838. Así lo hizo constar en la sesion del 11 de diciembre de 1879 el ponente de la comision Hammacher, diciendo que los autores de la ley de ferro-carriles de 3 de noviembre de 1838, en su sabia prevision, habían concebido el pensamiento de que el capital que se empleara en los ferro-carriles debería ser amortizado gradualmente, y por eso dijeron en el artículo 38 que se establecería un impuesto ferro-carrilero que serviría segun el artículo 39 para amortizar los capitales invertidos en estas empresas. Además el artículo 40 decía: «Despues de haber sido amortizados los capitales se organizarán los ferro-carriles en tal forma, que el producto de los transportes no exceda de los gastos de la conservacion y administracion de las líneas.» Para la ejecucion de este principio importantísimo se publicó la ley del 30 de mayo de 1853, que decía en su artículo 6.º: «El importe del impuesto destinado á amortizar los capitales empleados en las acciones de las empresas de ferro-carriles se invertirá en la adquisicion de las acciones por la misma sociedad empresaria, al precio á que se paguen en el mercado, y en el mismo objeto se emplearán los intereses y dividendos que correspondan á las acciones adquiridas por la sociedad.»

De esto resulta que en 1853 estaba todavía la cámara con-

forme con la sabia prevision de la burocracia de 1838; pero seis años despues tuvo efecto el cambio con el cual principió el extravío completo de la política ferro-carrilera de Prusia, sobre lo cual dijo en su discurso el diputado Hammacher: «Por desgracia la ley del 21 de mayo de 1859 anuló la anterior. Sabido es que las ideas políticas de la cámara en materia de hacienda eran por aquel tiempo contrarias á la reunion de fondos en manos del gobierno; y cuando á consecuencia de la movilizacion necesaria en tiempo de la guerra franco-austriaca el Estado necesitó recursos extraordinarios, se echó mano del lamentable recurso de abolir la ley de 30 de mayo de 1853 con todas sus consecuencias y de invertir los fondos reunidos destinados á la amortizacion de los ferro-carriles en las obligaciones generales del gobierno.»

La citada comision, además de proponer disposiciones relativas al empleo de los sobrantes en la amortizacion de los capitales y en la formacion de un fondo de reserva de los ferro-carriles, pidió el nombramiento de corporaciones consultivas para auxiliar á las direcciones de los ferro-carriles pertenecientes al Estado, á saber: un consejero de distrito para cada ferro-carril del Estado y un consejero general para la direccion principal. El proyecto de la comision citada y sus detalles venian á ser en conjunto una especie de constitucion ferro-carrilera de la Prusia; y cuando el ministro Maybach declaró en la sesion del 9 de diciembre que el gobierno estaba conforme con aquel dictámen y que presentaria los proyectos de ley necesarios para el caso (1), quedó asegurado con la nueva creacion el equilibrio financiero y conseguido el objeto económico de la ley.

Ninguna de las tareas que tocaron al parlamento del imperio durante su legislatura, empezada el 27 de enero de 1880, tuvo la importancia de la obra con que concluyó el parlamento prusiano su legislatura del año 1879. El parlamento alemán, despues de fijar el presupuesto del imperio, decidió completar la ley militar del 2 de mayo de 1874 fijando la fuerza efectiva del ejército del imperio en pié de paz, desde 1.º de abril de 1881 hasta el 31 de marzo de 1888, en 427,274 hombres, y disponiendo los ejercicios en que debían emplearse los reservistas de la clase primera. Tambien decidió el parlamento la próroga de la ley contra los anarquistas, promulgada en 21 de octubre de 1878, hasta el 30 de setiembre de 1884. Aprobó leyes relativas al impuesto del papel sellado del imperio, otras contra la usura y para combatir las epizootias. Rechazó un proyecto de auxilio á la compañía marítima alemana (Samoa), é hizo pasar otra vez á la comision una ley sobre la revision de la de navegacion del Elba.

El conde Guillermo de Bismarck se esforzó mucho en apoyar la ley contra la usura; el diputado Rickert pronunció discursos elocuentes á favor de la ley militar; pero la proposicion á favor de la sociedad de Samoa fracasó á consecuencia de la oposicion de Bamberger. Contra la duracion por siete años del presupuesto de guerra se presentaron dos proposiciones, una del diputado Richter, que queria fijar la fuerza del ejército del imperio en pié de paz en el presupuesto anual, es decir, siempre para un año; y la otra proposicion, cuyo autor era Stauffenberg, apoyada por Lasker, queria conceder cada presupuesto militar solo por tres años, es decir, solo por el tiempo de la duracion de un parlamento. En favor de presupuestos militares de cinco ó siete años habló á nombre de los liberales nacionales en las sesiones del 9 y 15 de abril el diputado Rickert, aduciendo como razon principal la necesidad de no hacer de la fuerza del

(1) Cámara de diputados, 1879 y 1880. *Suplementos y apéndice*, tomo II, n.º 60, págs. 933 á 935.

ejército cuestion de partidos en la lucha electoral y de no agitar á la masa de los electores en este punto sensible, en el cual se tratan con preferencia y mas de lo necesario cuestiones militares técnicas. Rickert citando dos hechos demostró hasta la evidencia que era completamente imposible hacer esta cuestion cuestion de gabinete como la hacia el diputado Richter. Este último había dicho en 16 de febrero de 1874 al impugnar la ley militar: «¿Dónde mas que en el presupuesto ha fijado la Francia su fuerza militar en tiempo de paz? Cíteseme un país civilizado de Europa en el cual se haya pedido á su parlamento que fije por una ley especial la fuerza armada fuera del presupuesto. Esto no lo admitiria en Francia la mayoría partidaria del mariscal-presidente. Segun



Eugenio Richter (segun fotografia)

el proyecto del gobierno francés sobre la ley militar de 1873, en el presupuesto anual se habrá de fijar el efectivo del ejército; así lo determinan tambien la ley y el derecho en toda la Europa civilizada.» A esto le contestó en la sesion del 9 de abril el diputado Rickert: «Ya se ha encontrado el parlamento que ha cometido esta fechoría contra el constitucionalismo y contra el presupuesto. El que lo hizo fué la mayoría partidaria del mariscal-presidente en Francia.» La ley del 13 de marzo de 1875 fija la fuerza militar en tiempo de paz permanentemente, puesto que el artículo 2.º de esta ley dice: «El número y la composicion de los cuadros en tiempo de paz y en tiempo de guerra, é igualmente la fuerza efectiva normal en individuos de tropa que deben tener los cuadros en estado de paz se fijará por la presente ley y por las leyes especiales previstas en los siguientes artículos 9 y 10. La fuerza efectiva normal en tiempo de paz representa el número del cual no deberá bajar el efectivo anual de las tropas del ejército permanente. Este número servirá de base para la fijacion del presupuesto anual y solo puede ser modificado por una ley especial independiente de las leyes de hacienda (2).»

(2) Ya hemos visto en otra parte de esta obra que el cuerpo legislativo del segundo imperio había considerado derecho suyo, desde 1868, rebajar arbitrariamente para reducir el presupuesto de guerra el número de tropas y caballos del ejército en tiempo de paz. La renuncia á este derecho funesto fué uno de los primeros sacrificios que hizo la república despues de la enseñanza de la guerra de 1870 y 1871.

En Francia se había fijado, pues, por una ley permanentemente el mínimo de la fuerza militar en tiempo de paz, de suerte que no podía constituir ningún ataque á los derechos del pueblo el que la Alemania fijara de nuevo por siete años el máximo de su fuerza armada.

Otro testimonio contundente contra el diputado Richter fué la proposición que había presentado el diputado Forckenbeck en abril de 1863 en nombre de aquella comisión belicosa en cuyo seno estaban reunidos los adversarios más decididos de la reforma del ejército de 1860, pues precisamente esta comisión había pedido la fijación permanente de la fuerza militar por una ley. El diputado Rickert leyó en la sesión del 15 de abril de 1880 por primera vez al parlamento el informe de la ponencia de Forckenbeck, y en seguida añadió: «¿Qué puede decirse ahora? Esto era entonces lo que pidió el partido progresista, y hoy quiere ponernos por límite el período de tres años? No, señores; es empresa vana. Si se examina toda la historia de esta cuestión sin preocupaciones, no se logrará justificar la opinión de que pueden admitirse los tres años y de que no es liberal lo que pasa de este período.»

Poco antes de concluir la legislatura se presentó Bismarck en la cámara después de una larga ausencia, para oponerse á una proposición que Delbruck, el ex ministro y ex-presidente de la cancillería del imperio, había presentado, y que Bismarck miraba como un reto político á su persona.

En 19 de abril de 1880 la Prusia había sometido al consejo federal la proposición de incorporar á Altona y una parte del arrabal de San Pablo en Hamburgo al territorio aduanero alemán, del cual hasta entonces la ciudad y territorio de Hamburgo no habían formado parte, porque según el artículo 34 de la constitución del imperio no podían ser incluidos en el territorio aduanero sin su voluntad. El objeto de esta proposición era evidentemente inducir al senado y á los ciudadanos de Hamburgo á solicitar por sí mismos el ingreso de su ciudad y territorio en la unión aduanera, con arreglo á una proposición del canciller presentada en la primavera de 1879. Este propósito había suscitado en Hamburgo grande agitación. La prensa se manifestó opuesta, sin considerar la gran importancia del objeto, como había sucedido también respecto de las condiciones de febrero de 1865 en la cuestión del Schleswig-Holstein. El diputado Delbruck se hizo en el parlamento el intérprete de este espíritu de oposición, diciendo á nombre de la comisión 15.^a que no podía aprobarse el acta de la navegación del Elba, revisada en 7 de marzo de 1880 en Viena y firmada con su protocolo final del mismo día, sino con la reserva de fijar más abajo por una ley el límite aduanero existente entonces en el Elba. Esta exigencia era en primer lugar contraria al uso, porque entonces se proponían tratados y convenios internacionales, pero no con reservas y condiciones. En segundo lugar, al admitir esta reserva se negaba al consejo federal el derecho de trasladar por sí la frontera aduanera, dejando la decisión definitiva al parlamento; pero en aquellas circunstancias el parlamento hizo mucho más, porque lo olvidó todo para apresurar el ingreso de Hamburgo en la unión aduanera, y animó el espíritu de resistencia contra esta medida nacional, necesaria y urgente para el interés general y muy particularmente para el interés propio de Hamburgo. Esta proposición fué lo que excitó á Bismarck á tomar la palabra en la sesión del 8 de mayo, declarando que sabría sostener con la mayor decisión el derecho del consejo federal en este asunto, cuyo derecho el mismo Delbruck siendo ministro jamás había puesto en duda. Al mismo tiempo expresó el profundo dolor que le causaba la disminución del entusiasmo á favor del imperio que se advertía en la proposición, y sobre todo en

su autor, diciendo: «Cuando veo que el colaborador más notable y más activo que he tenido en la combinación de la constitución del imperio, marcha hoy dando la mano al centro y á los partidos que entonces combatían esta constitución, comprendo que ha andado muy aprisa en su marcha de retroceso el entusiasmo que entonces á todos nos dominaba en favor del desarrollo nacional. Yo no puedo detener esta marcha de retroceso, pero por lo menos levantaré mi voz desde un puesto donde estoy seguro de ser oído, contra esta dirección retrógrada. Ignoro si el terreno de la constitución del imperio es bastante sólido y si el árbol constitucional está bastante arraigado para servir de base á las luchas de partido y á las tendencias particularistas que deben hoy zanjarse. Según alcanzo, es hoy la primera vez que nos hallamos delante de una cuestión constitucional entre el consejo federal y el parlamento, estando éste á punto, por lo menos se ha decidido en este sentido la mayoría de su comisión, de negar al consejo federal un derecho que según la constitución está fuera de toda duda, y á favor del cual está decidido á luchar á todo evento el gobierno de Prusia. También es la primera vez que han llegado las cosas al extremo de decidir en el consejo federal una proposición para zanjar divergencias constitucionales por mayoría de votos, y solo he podido impedir nuevas votaciones usando de la autoridad que nos concede la constitución en la dirección de los negocios. Pregunto particularmente al partido liberal: ¿es útil provocar resoluciones relativas á cuestiones constitucionales y llevarlas al extremo entre el consejo federal y el parlamento? ¿Es útil apoyar al particularismo? Él es bastante fuerte, señores, sin que le deis vuestro apoyo: Sobre todo deseo preveniros contra todo lo que pueda sembrar la discordia entre los gobiernos. La concordia, la paz y la confianza de los gobiernos entre sí son el baluarte indispensable de nuestra constitución y de su seguridad. No se crea que hay derechos del parlamento más firmes y más asegurados que los derechos de los gobiernos, del consejo federal y de la presidencia. Todo descansa sobre la misma base del pacto que han hecho los gobiernos entre sí, del pacto federal, y toda duda de un gobierno, y especialmente de un gobierno poderoso, respecto del cumplimiento de este pacto federal tiene consecuencias graves. Hace treinta años que luché por la unidad alemana; hace aproximadamente otros treinta años que tomé por primera vez en la dieta federal la defensa de esta idea, y hace diez y ocho años que me hallo en una posición en la cual bien puedo decir, con un historiador francés que leí en una noche de insomnio, y que habla de un hombre de Estado al cual se han atribuido más méritos de los que yo pretendo para mí: «Hubo de sucumbir al peso de los odios implacables que se acumulan sobre la cabeza de todo ministro que continúa demasiado tiempo en el poder.» Temo que al cabo de diez y ocho años me encuentre yo en semejante situación. He tenido que luchar alternativamente contra todos los partidos; con cada uno he tenido que sostener esa durísima lucha que engendra los odios implacables de los cuales habla el historiador francés. Ya no soy joven; he vivido, amado y luchado, y ya no tengo aversión á la vida tranquila. Lo único que me hace permanecer en mi puesto es la voluntad del emperador, al cual no he querido abandonar contra su voluntad en su edad avanzada, si bien lo he intentado repetidas veces; pero puedo decir que estoy cansadísimo, sobre todo cuando considero la clase de obstáculos contra los cuales he de luchar todavía para defender el imperio alemán, la nación alemana y su unidad. No quiero entrar á fondo en este asunto porque perdería la paciencia.»

En la sesión del 10 de mayo se aprobó el acta de navegación del Elba, pero no la reserva, que fué rechazada por 138

votos contra 110. En la noche del 10 de mayo se cerró el parlamento y el 1.^o de junio siguiente el canciller presentó al consejo federal una proposición de la Prusia, fechada en 28 de mayo, pidiendo la incorporación de las orillas del bajo Elba al territorio aduanero, lo que significaba que la Prusia no cesaría en sus esfuerzos hasta que el mismo Hamburgo quedara incluido en la unión aduanera (1).

En confirmación de lo que había dicho el canciller en la sesión del 8 de mayo respecto del retroceso de la idea nacional, declararon veintiocho diputados del parlamento alemán y del parlamento prusiano, en 28 de agosto, su propósito de separarse del partido nacional liberal. Estos diputados constituían la llamada izquierda del partido, cuyos jefes habían sido Lasker, Forckenbeck, Bamberger, Stauffenberg, Braun y Rickert. Lasker había salido del partido ya antes y á la sazón le siguieron sus amigos, con lo cual descubrieron la división, antigua ya, pero hasta entonces latente, que en aquel partido existía. Los que se llamaban liberales nacionales, aun en la época más brillante, jamás habían estado positivamente de acuerdo entre sí, y en realidad fué propósito poco menos que imposible conciliar las convicciones liberales con la idea de la unidad y del poder nacional. Al discutirse las leyes militares debían despertarse de nuevo las preocupaciones de épocas anteriores, según las cuales los ejércitos permanentes eran considerados palancas para esclavizar á los pueblos, y todos los gastos que se hacían en este concepto como despilfarros de la riqueza nacional. El liberalismo de los patriotas se medía por su tendencia á reducir el presupuesto militar. En tales casos era frecuente que el diputado Lasker, que á cada ley era el primero en tomar la palabra, hablara dirigiéndose á la izquierda, lo que hacía suponer á todos que aquella fracción votaría en el sentido de Lasker, y los que no votaban con él eran tenidos por desertores del partido. Sin embargo, la razón verdadera de esta conducta era generalmente un compromiso, no con el gobierno, sino en el seno de la misma fracción, como se vió en la discusión de la ley militar de 1874. Entonces se manifestó el talento de Bennigsen y Miquel, que impidieron que el grupo de Lasker se separase prematuramente del partido. Pero lo que no pudo hacer ninguna cuestión política, lo hizo la cuestión económica. A consecuencia de su voto á favor de la nueva tarifa aduanera se separaron del partido el 12 de julio de 1879 los diputados Treitschke y quince colegas suyos, y el 28 de agosto de 1880 les imitaron otros veintiocho diputados, revelando la declaración de Bamberger que el motivo de esta separación era «la libertad económica.» No se sabe lo que impidió á estos diputados agregarse al partido progresista: lo cierto es que inventaron el nombre de *separatistas*, que no aludía á ninguna bandera particular.

En 15 de setiembre de 1880 se efectuó un notable cambio de ministros. Los dos cargos del ministro Hofmann fueron confiados á otros: el de presidente de la cancillería del Interior del imperio fué confiado al gobernador civil de Schleswig-Holstein, Bottiger, y el mismo príncipe de Bismarck se encargó del ministerio de Comercio, para concluir, según dijo *La Correspondencia Provincial*, la reforma económica que había emprendido hacia dos años contra la rutina antigua y equivocada. En esta tarea obtuvo sucesivamente la aquiescencia y luego la cooperación cada vez mayor del público. En 16 de setiembre recibió su nombramiento de ministro de Comercio y al día siguiente anunció en una carta á la cámara de comercio y de industria de Plauen la próxima creación de un consejo de economía política para preparar leyes económicas. Entonces discutió también con el consejero

Baare la abolición de la ley del imperio del 7 de junio de 1871 sobre responsabilidad y su reemplazo por otra de seguro obligatorio de los obreros contra las consecuencias de toda clase de desgracias, cualquiera que fuera su causa, sin exceptuar la imposibilidad de trabajar por vejez (2). En 26 de octubre reunió en Bochum una comisión dirigida por Baare para preparar una ley de seguros para la clase obrera.

Entretanto, la hacienda de Prusia recibió una notabilísima mejora con el ingreso de los productos de los nuevos impuestos del imperio por la parte que le correspondía y además por los crecientes rendimientos de la administración de los ferro carriles del Estado; de suerte que el gobierno pudo dar el primer paso en sentido de la ley del 16 de julio de 1880



Rickert (según fotografía)

respecto de la aplicación de las cantidades que correspondían á la Prusia en los impuestos del imperio. En el discurso de apertura del parlamento prusiano, que se reunió el 28 de octubre, propuso emplear, de la parte que correspondía á la Prusia en los impuestos del imperio, la suma de catorce millones de marcos para una rebaja de las contribuciones, á lo cual contestó el diputado Richter, en la sesión del 8 de noviembre, proponiendo que esta rebaja fuese permanente, lo cual solo era posible teniendo la convicción de que la nueva política aduanera y ferro-carrilera había de dar también sobrantes permanentes, y que el gobierno estaría dispuesto á contribuir al mismo objeto con la disminución de las contribuciones directas y con el desarrollo constante de las indirectas. Sin esta seguridad, la aceptación de lo que pedía Richter habría sido un golpe de astucia para conquistar votos. Sin embargo, la continuación de la subida de los ingresos era tal, que el gobierno pudo aceptar la proposición, y en la sesión del 28 de enero de 1881 declaró el ministro de Hacienda, Bitter, que la rebaja de contribuciones podía considerarse como permanente sin comprometer las demás obligaciones del gobierno; porque del balance de los primeros tres trimestres del ejercicio corriente, es decir, hasta el

(1) Schulthess: *Calendario histórico de 1880*, págs. 176 á 178.

(2) Poschinger: *Documentos para la historia de la economía política en Prusia y en el imperio alemán*, tomo III (1890), págs. 3 y 4.