

ta de tres miembros, y ordenaba que en caso de que no diera resultado la mediación se procediera al arbitraje por una junta de seis miembros: dos en representación de las empresas ferroviarias, dos de los trabajadores, y otros dos que debían ser imparciales. Tanto la ley Newlands como la Erdman dejaron a voluntad de las partes decidir si preferían la mediación o el arbitraje. Mientras las partes estuvieron dispuestas a arreglar sus diferencias por mediación o arbitraje este sistema fué útil para evitar huelgas; pero cuando en 1916 los trabajadores anunciaron que no aceptarían el arbitraje, y se mantuvieron firmes en ese punto, el sistema de arbitraje voluntario se derrumbó.

Algunos sostienen que el gobierno debe adquirir la propiedad de los ferrocarriles y que esto sería un específico contra los males que existen bajo el sistema de propiedad privada; y recientemente se habla con frecuencia de tal medida como única garantía segura para prevenir las huelgas. Los maquinistas de locomotoras y los fogoneros de los ferrocarriles nacionales de Victoria en el Canadá se declararon en huelga en 1903. En 1904 ocurrió una imponente huelga en los ferrocarriles nacionales de Hungría. Los empleados de los ferrocarriles nacionales de Italia consiguieron en 1905 que fuera separado un gerente general que daba lugar a censuras, y lo consiguieron bajo la amenaza de declararse en huelga. Los empleados de dos ferrocarriles nacionales de Francia se declararon en huelga juntamente con los empleados de todos los ferrocarriles de propiedad privada en 1910. Hasta en los ferrocarriles que el gobierno de los Estados Unidos está construyendo en Alaska ha habido ya una huelga; y tuvo éxito, pues los trabajadores huelguistas obtuvieron todo lo que querían.

Es seguro que de tiempo en tiempo tienen que surgir dificultades entre la gerencia de los ferrocarriles y los empleados, ya sea que aquéllos pertenezcan al gobierno o a particulares. En caso de que las diferencias lleguen a ser serias y de que las huelgas sean permi-