

tidas, los empleados acudirán seguramente a la huelga, principalmente si están organizados. El gobierno prusiano, fiel a su carácter en otros asuntos, hace prácticamente imposibles las huelgas en los ferrocarriles que él posee y gobierna, prohibiendo a los empleados que pertenezcan a reuniones o que celebren juntas, excepto con la asistencia y bajo la presidencia de sus funcionarios. Los empleados de los ferrocarriles franceses, tanto nacionales como particulares, fueron movilizados bajo la ley militar, y se les ordenó incorporarse al ejército para practicar ejercicios militares durante tres semanas; esta orden fué dada el mismo día en que se declaró la huelga general en 1910, y el servicio que se les asignó fué el de conducir los ferrocarriles y conservarlos en la forma usual. Debe advertirse que la huelga se declaró tanto en los ferrocarriles nacionales como en los de propiedad privada, y que precisamente la misma medida se empleó en ambos para dominarla. Métodos semejantes se emplearon para acabar con la huelga de los ferrocarriles nacionales de Hungría en 1904.

No sería práctico ni de desearse que el gobierno de los Estados Unidos interviniese al modo prusiano en los asuntos de las organizaciones de los empleados ferrocarrileros. Ni tampoco sería posible en este país, al menos en tiempo de paz, poner fin a una huelga por el procedimiento de movilizar a los empleados de los ferrocarriles como se hizo en Francia y en Hungría. Pero al mismo tiempo los acontecimientos recientes han demostrado que no podemos abrigar la esperanza de evitar una huelga general de ferrocarrileros en toda la nación, sin que el gobierno federal adopte alguna forma coercitiva para prevenirla.

En muchos países se han dictado leyes para prevenir las huelgas y paros, no sólo de los ferrocarriles y otras empresas de utilidad general, sino de industrias de toda clase. Hasta hace comparativamente pocos años, las proposiciones de arbitraje eran hechas por los trabajadores y frecuentemente rechazadas por el capital. En conse-