

La tova marcha

U.G.T.

Boletín del consejo obrero de MZA.

S.N.F.

Año II

Madrid, 1.º junio 1937

Núm. 5

TEMAS DEL MOMENTO NUESTROS VIEJOS

La implantación de la Circular número 40 es un hecho; una vez constituidas las Delegaciones del Comité Nacional de Ferrocarriles, se ha procedido a extinguir los Comités Centrales de las diferentes redes. Si vamos a analizar la variación que puede haber sufrido el control con este cambio de forma, hemos de reconocer que no es muy sensible; casi podemos aceptar, como una cosa lógica, que al pretender la unificación de redes se busque la centralización de las mismas en el Comité Nacional a través de sus propias Delegaciones y, por tanto, no tener objeto los Comités Centrales.

Ahora bien: ¿pueden ser suprimidos los Comités de servicio y de demarcación en la forma que determina la citada circular 40? Sinceramente creemos que no. Ha de mantenerse una organización de control paralela a la que tengan los servicios en su aspecto de dirección y administrativo, porque no haciéndose de esta manera supondría —dicho sea en términos militares propios del momento— un abandono de las mejores posiciones conquistadas por los trabajadores ferroviarios. Tengan cuidado las organizaciones sindicales ferroviarias el terreno que pisan cuando hayan de resolver en este problema, porque los experimentos pueden ser peligrosos.

Por muchas protestas de adhesión que se nos hagan nunca hemos de estar seguros de que no somos víctimas de un sabotaje, que, si no tiene unos rasgos

muy pronunciados, puede ser de un carácter disimulado pero constante y que a la larga adquiere unas proporciones importantes.

Esto se evita manteniendo nuestros puestos de fiscalización en aquellos sitios donde se aprecie que son necesarios. Además tienen otro aspecto los Comités de servicio, que merece detenernos en su apreciación y que es de suma importancia para el buen desenvolvimiento. Los compañeros que forman parte de los Comités son elegidos por los trabajadores que merecen su confianza, y esto les da una autoridad moral que siendo bien empleada soluciona en determinados casos situaciones que pueden ser graves. Si en un momento se precisa una superación en el trabajo o es necesario imponerse un sacrificio, nadie con más ventajas para hacer comprender esta necesidad que aquellos en que sus compañeros han depositado su confianza en ellos y que, por lo tanto, no pueden inspirarles ninguna duda. Hay otro detalle que también nos ha enseñado mucho, y es que los trabajadores, al pasar por estos cargos, van adquiriendo un sentido de la responsabilidad que antes no percibían y que es preciso se propague, porque sus consecuencias son de efectos muy saludables.

Si los Comités desaparecen habremos dado un mal paso que, dicho sea con sincera lealtad, no tardaremos mucho tiempo en arrepentirnos.

BERNARDO RODRIGUEZ

OIGA QUIEN DEBA OIR

No descubrimos nada nuevo si decimos que el transporte juega un papel principalísimo en la guerra, y que, por lo tanto, es un resorte que nos conviene conservar para sostener la lucha, y que dentro del transporte el ferrocarril es el elemento más eficaz. Uno de los problemas que más dificulta la buena marcha del ferrocarril es la escasez de material. Esta escasez es consecuencia natural de la lucha que estamos viviendo, pero es preciso que se analice si está plenamente justificada o, por lo contrario, podía ser en gran parte obviada.

Indudablemente todo lo que sea considerado como industria de guerra ha de tener prioridad para ser atendido en sus necesidades y desenvolvimiento, y hay que dejar bien definido que como tal industria desempeñamos un papel importante.

No se puede permitir que el estado de conservación del material ferroviario vaya sufriendo un descenso, porque cuando queramos recordar habrá una serie de inconvenientes que motivarán no poder andar un paso, y para evitar esto se precisa rectificar

la forma que nos tenemos que valer para suministrar lo necesario.

Todas cuantas facilidades se den al ferrocarril para su buen funcionamiento, son facilidades que se dan a la posibilidad de ganar la guerra. Tenemos una cantidad grande de locomotoras que precisan ser reparadas, y que a medida que pase el tiempo se acentuará más esta necesidad.

Los materiales que se precisan para estas reparaciones son difíciles de adquirir, como fueron otras tantas cosas; pero que, sin embargo, las tenemos porque se han considerado imprescindibles, si bien ha habido que superar las dificultades que se oponían a su consecución; enteramente igual ha de hacerse con lo preciso a locomotoras, porque éstas son el nervio principal de nuestro organismo ferroviario.

La clase obrera ansía superar el esfuerzo que está realizando, y quiere demostrarlo, para lo que pide se pongan en sus manos, dentro de lo posible, los medios que necesita para que esto sea una realidad.

Ayuntamiento de Madrid

B. R.

En los ratos que nos dejan libres nuestras ocupaciones hemos pensado en el problema que tienen planteado los ferroviarios que por su edad o achaques dejaron de prestar servicio, y vemos que su situación ha de ser precaria, pues sus pensiones siguen igual, o en parte mermadas, que antes del movimiento, y con lo que la vida se ha encarecido comprendemos que tienen que vivir mal.

Por eso los jóvenes que luchamos para redimir a la humanidad de todas sus taras, y con amor y cariño mitigar sus dolores, hemos pensado en vosotros los que os dejasteis la salud entre el tráfago ferroviario y en la senectud de vuestra vida carecéis de una pensión decorosa que os ponga a cubierto de las dentelladas de la vida, y hemos pensado en vosotros no para compadeceros, sino para elevar potente nuestra voz y decir que, al igual que sea elevado el sueldo de los ferroviarios en activo, os sean aumentadas vuestras pensiones en una proporción justa.

Como las Sociedades o Agrupaciones de socorros mutuos no pueden hacerlo por causas de todos conocidas, esto debe hacerlo la Red Nacional, y además, y mientras esperamos a la legislación que sobre esto se pueda hacer, es necesario formar un organismo que, recogiendo en su seno a todas las sociedades y agrupaciones que existen creadas con estos fines, se ocupe exclusivamente de los pensionistas de todas las ex-Compañías y las que se produzcan de aquí en adelante.

En éste deberán pertenecer obligatoriamente todos los ferroviarios desde su ingreso en la Red, y para su sostenimiento se les descontará un tanto por ciento, más las cantidades que deba aportar la Red.

De esta forma, en vez de que la Red nacional dé una pensión y las sociedades otra, sería sólo este organismo el encargado de ello, así como el de crear residencia para los que a la edad de jubilarse y carezcan de familia tengan un sitio confortable donde esperar tranquilamente la hora de emprender el último viaje.

Como esto habría de perfilarlo mejor, de momento no hacemos más que apuntar la idea; pero mientras se estudia es necesario que a los jubilados se les aumenten las pensiones, para que no carezcan de lo más elemental.

Leed "RAIL"

ORGANO DE LA ZONA 1.ª DEL SINDICATO

Soldados del trabajo: ¡A la lucha!

Para acortar la guerra y ganarla es necesario dotar a nuestros hermanos del frente de material de guerra abundante, pues como el control de nuestras costas y fronteras se lleva a cabo, nos perjudica al igual que todas las disposiciones del «Comité de no intervención».

Para anular esto es necesario trabajar sin descanso y fabricar armas que superen a las que los países fascistas pueden enviar a nuestros enemigos.

Así es que tenemos que superarnos, pues aunque se ha hecho mucho y está demostrado desde el comienzo de la criminal sublevación fascista, que si bien teníamos la razón no teníamos armas, y al presente y debido a nuestro esfuerzo, tenemos Ejército, Artillería y hasta lo que más ansiábamos: Aviación, nuestra gloriosa Aviación.

Pero hay que hacer más, hacer más para ser los más fuertes y lo conseguiremos siendo todos beligerantes, todos soldados de la misma Causa y demostrando en la fábrica, en el taller y en el campo, el mismo ardor que demuestran las abejas para construir sus panales, pues al igual que ellas sabemos que trabajamos para nosotros, y que al terminar nuestra labor no habrá zánganos ni parásitos que nos roben nuestra piel.

Soldados del trabajo: ¡A la lucha! Con la vista fija en el ideal común de todos los trabajadores, aplastar al fascismo para construir un Mundo mejor a base de libertad e igualdad de todos los ciudadanos.

H. PASCUAL

REGULARIZACION DE SUELDOS

Se ha planteado el problema de la unificación de redes; bien es verdad que eso sólo se ha hecho en el papel, es problema muy complejo y tendrá que transcurrir mucho tiempo para que sea una realidad unificarlas en todas sus normas y características tan distintas. El Oeste ha pasado por este hecho y al cabo de los años todavía no lo han podido dar por terminado.

Pero hay una cosa de unificación de un aspecto social interesantísimo y deseado por los ferroviarios, que es la unificación de los sueldos, perfectamente regulados por categorías y antigüedad. No puede continuar por más tiempo esta situación anómala de que el obrero o empleado capacitado cobre el mismo sueldo que el camarada que no se ha especializado en ninguna profesión y no ha pasado la dura prueba del estudio o el aprendizaje. Tampoco es equitativo que en la misma profesión y con la misma antigüedad exista una diferencia de salario, cuando por regla general el obrero que se distinguía en la lucha sindical y política se ensañaba en él la Empresa, postergándole en el ascenso. Otro sarcasmo es que los ferroviarios cobren sueldo según en la Empresa que están, pues desempeñando la misma función el Norte pagaba más que M. Z. A. y ésta más que otras, y el camarada que el destino le llevaba a una pequeña red no cobraba lo que los de las otras redes, y es más, en la actualidad no lo cobran.

Siempre que ha surgido una escala de sueldos para cualquier profesión han venido obligados todos los patronos grandes y pequeños a cumplimentarlo. Las Empresas ferroviarias se inhibían de ese acatamiento y pagaban como querían.

Opino que es llegado el momento de acabar con este estado de cosas; el ferroviario siempre ha aspirado al escalafón, ha querido tener una seguridad, como todo el mundo, de saber el porvenir que le deparaba económicamente su profesión, ha querido des-

echar el favoritismo y la compensación no al trabajo, sino a la clase de recomendación.

A este efecto el C. O. de M. Z. A. Madrid, el organismo más numeroso del Sindicato Nacional Ferroviario, ha aprobado una escala de sueldos aplicable a la red unificada, una escala que tiene la virtud de que automáticamente todo ferroviario pasa al lugar que le corresponde por su capacidad y antigüedad, y sin grandes estridencias cura el escalafón de todas inmundicias y permite que todo obrero, con ansias de superación, pueda escalar los cargos de responsabilidad a que su capacitación le haga acreedor.

Por ello el Consejo Obrero de M. Z. A. debe propagar este sistema de aplicación de retribuciones y hacerle conocer al resto de los ferroviarios. Se dice que hay que organizar la retaguardia; bien, pues ésta se organiza haciendo que los trabajadores se encuentren situados donde les corresponde; hoy nadie está satisfecho con el sueldo mínimo de diez pesetas que ha venido a borrar las escalas del grueso de los ferroviarios; se ha matado el estímulo y esto repercute en la producción, error cometido que hay que subsanar, y dejémonos de experiencias peligrosas, pues lo principal para que una determinación sea eficaz tiene que ser sentida por los trabajadores, si no damos lugar a que con la indiferencia de éstos se llegue a situaciones difíciles.

Sabemos que por encima de todo está ganar la guerra, pero también consideramos es compatible la regularización de sueldos, que puede ser estudiada y aplicada conforme vamos alcanzando la victoria.

Los obreros, con su indiferencia, tiraron la dictadura; que no hagamos por que se sientan indiferentes, ya que se daría lugar a consecuencias desagradables que en algunos puntos empiezan a señalarse.

RIESGO

Ayuntamiento de Madrid

“CONSUMATUM EST”

Delegaciones

En virtud de la Circular n.º 40 del Comité de Explotación de Ferrocarriles (hoy Comité Nacional), se han constituido las distintas Delegaciones del mismo, cesando en su consecuencia los Comités Centrales de Control de las diferentes y extinguidas Redes.

Aun cuando en su día el Consejo Obrero de M. Z. A., el más potente de nuestro Sindicato Nacional Ferroviario por el número de sus miembros, y demostrado en innumerables ocasiones su conciencia de clase y espíritu de lucha, ya emitió su dictamen sobre el concepto que le merecía la mencionada Circular n.º 40, respetuosos siempre, como es norma en nuestro Sindicato con la disciplina a que nos debemos, sin perjuicio de que en el momento y forma oportunos se analicen y juzguen las determinaciones adoptadas por nuestros Organismos sindicales superiores, no es nuestro deseo en estas breves líneas impugnar la constitución de tales Delegaciones.

Pero si queremos, aunque de una forma somera, hacer algunas observaciones a la citada Circular y que consideramos muy conveniente para el buen desenvolvimiento del servicio ferroviario, que en definitiva es lo que debe interesarnos en estos momentos, dada la delicada situación por que atraviesa nuestro país, provocada por la criminal sublevación fascista.

En primer lugar, consideramos erróneo pretender llevar a cabo la unificación de Redes sin haber hecho previamente un concienzudo y meditado estudio de centralización de los diferentes Servicios de las mismas en el orden administrativo, comercial, de contabilidad, etc., teniendo en cuenta las profundas diferencias que en la actualidad existen entre ellas en cuanto a normas de trabajo se refiere, defendidas y mantenidas por los testaferros de las antiguas Empresas debido a su adocenada inteligencia y a las rivalidades y contradicciones del sistema de explotación capitalista, con grave perjuicio de los intereses ferroviarios en particular y de la colectividad en general como servicio público.

Otra de las objeciones que hacemos a la Circular n.º 40, y que reputamos de excepcional interés, a la que habrán de prestar atención suma tanto el Comité Nacional y sus Delegaciones, como asimismo las Organizaciones sindicales, por las nefastas consecuencias que pudiera acarrear, es la que se deriva de la declaración, un poco ingenua, con respecto al Control, hecha en aquella disposición, al declarar lo de... «pero seleccionado el personal que no ofrecía garantías de adhesión leal a la Revolución...»

Mas lo que no estimamos, ni remotamente acertado, considerándolo incluso contrario a los intereses de la clase obrera ferroviaria, es la de supresión de todos los Comités, expresada en la citada norma 4.ª, a pesar de que en uno de los párrafos adicionales se les concede un lapso indeterminado de existencia al establecer ser las propias Delegaciones las que determinarán el plazo y modo de cesar los mismos.

Los Comités de Control de Demarcación,

Estación, Servicio, Taller, etc., con todas las reducciones y depuración que se considere preciso hacer en ellos y sin que signifiquen reductos en los que nadie trate de eludir el cumplimiento del deber en el desempeño de su trabajo habitual, constituyen una conquista muy preciada y largamente anhelada por el proletariado consciente de su misión histórica como clase productora, y son verdaderas escuelas de educación y capacitación de los trabajadores en el orden tanto sindical como profesional, así como los instrumentos más eficaces para llegar a la tan deseada por todos unidad obrera, y de preparación y atalaya de un mañana en que se socialice este importante medio de producción.

Justificada la necesidad de ejercer el control obrero en nuestra industria ferroviaria por medio de los Comités, y aun concediendo gran importancia a los anteriormente enumerados, queremos hacer especial mención de los Servicios Centrales, a pesar de que éstos lleguen a unificarse, pues la realidad ha demostrado que dichos Comités han sido los que menor rendimiento han dado y su actuación es más deficiente, y no podía ser de otra manera teniendo en cuenta la constitución de los mismos, por lo que entendemos se hace necesaria su reforma para el buen desarrollo de la función que deben desempeñar.

Estos Comités, salvo alguna rara excepción, están formados solamente por compañeros de oficinas, que a más de no conocer prácticamente muchos aspectos del trabajo dependiente de su respectivo Servicio, por el medio ambiente en que se han desarrollado y en términos generales—la excepción confirma esta regla—, no han adquirido la consciencia como proletarios y espíritu de lucha necesarios para ejercer un control eficaz sin perjuicio de su buena voluntad, ya que han permanecido alejados de toda actividad sindical, lo que afirma nuestro criterio de que estos Comités de Control de Servicio deben ser constituidos por compañeros de las diferentes ramas de éste, a más de la representación del personal administrativo.

Nuestra tesis, hija de la experiencia adquirida a lo largo de estos diez meses de lucha como consecuencia de la subversión fascista, la corrobora la necesidad de controlar debidamente las actividades de los Técnicos Responsables de Servicio nombrados provisionalmente en sustitución de los anteriores al movimiento, pues aunque, justo es reconocerlo, se comportan lealmente para la causa democrática, por los prejuicios adquiridos y formación social pequeño burguesa se hace muy necesario fiscalizar su actuación escrupulosamente en evitación de posibles traiciones, como ya conocemos algún caso, y desviaciones perjudiciales para la consecución de nuestros ideales de emancipación y justicia social que defendemos.

A no ser que estas funciones de tanta responsabilidad fueran desempeñadas, como sería lo más acertado, por compañeros de toda garantía y solvencia sindical, teniendo a su lado los asesores técnicos necesarios, en cuyo caso variaría fundamentalmente la cuestión que nos ocupa.

M. MERCADO

Depuración en los Sindicatos

El proletariado español tiene forzadamente que llevar a feliz término la revolución democrática, pero no podemos olvidar que, aprovechando el confusionismo producido por traidores y mercenarios al levantarse en armas contra la República y con motivo de esta convulsión, han venido a las organizaciones sindicales compañeros que es una necesidad analizar su pasado y estudiar el presente para poder corregir el futuro. No se nos oculta que entre estos compañeros hay algunos de una conducta ejemplar en todos sus actos, a pesar de haber permanecido al margen de nuestras gloriosas organizaciones y partidos de clase, ya que no comprendieron que el fin perseguido por nosotros es crear una sociedad más justa y más humana; pero no debemos olvidar también que al socaire de los momentos que vivimos se han infiltrado en nuestras filas elementos indeseables, que son un obstáculo para las buenas relaciones de nuestras Centrales, y que si queremos que en las mismas se mantenga su pureza revolucionaria es necesario hacer la depuración arrojando todo odio y venganza que pudiera salir de compañeros que, amparándose en un carnet sindical, les es dable imponer sus normas desde puntos de vista dictatoriales.

Si nos fuese conocida la esencia de las cosas en sus justos términos, no hay duda que, al igual que el arquitecto ve el punto de apoyo donde sentar el fundamento sobre el cual ha de levantar el edificio, las organizaciones, al querer conservar pureza y prestigio ante las masas, han de partir de una base consistente en ir de cara a la realidad, única forma para que estos edificios de sólida construcción no se tambaleen, fiscalizando sus cuadros y depurando sus filas.

Entonces, la condición fundamental es crear Comités de enlace por Consejos Obreros y Sub-Secciones, para que, partiendo de estos organismos y llegando hasta los Comités Nacionales de nuestras organizaciones, se haga una labor de conjunto con el fin de dar solución a los diversos problemas que nos plantea la guerra, obviando todo cuanto pueda ser causa de desunión de la clase obrera ferroviaria, pues no debemos, en modo alguno, consentir que nadie trate de debilitar los lazos de unión, hoy más necesarios que nunca.

Al igual que nosotros exigimos para lograr la victoria una disciplina en nuestro Ejército, los soldados que lo componen no podrían consentir que por falta de comprensión en los hombres que dirigen los Sindicatos se permitiesen a saboteadores y provocadores, que han venido a las organizaciones no por sentir un espíritu de clase, sino porque las circunstancias les han obligado desarrollar sus actividades en sentido perjudicial al único objetivo latente: ganar la guerra lo más pronto posible.

Camaradas, no se nos oculta tampoco que en las organizaciones hay infiltrados enemigos de los propios Sindicatos, y éstos no quieren se llegue a la unidad sindical, pero nuestro deber es salir al paso inmediatamente de tales individuos, para que estén donde estén, se hallen donde se hallen, pueda decirseles claramente que el Sindicato Nacional Ferroviario y la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria, que para mantenerse en sólida conexión, respetan la más amplia libertad en los Sindicatos y no pueden tener en sus senos a aquellos que no acaten la llama viva de una orientación revolucionaria.

M. HERREROS

Economatos y comedores colectivos

El abastecimiento de la retaguardia, en época de guerra, y de toda la población, en circunstancias normales, es uno de los problemas que deben requerir nuestra mayor atención, ya que ello puede contribuir eficazmente al acortamiento de la guerra y al fortalecimiento de la vida financiera del país, principalmente evitando la especulación que llegará a desaparecer una vez esté totalmente organizada la nueva sociedad y afianzada su estructuración económica.

Los comedores colectivos deben crearse por las Sindicales, colocando al frente de ellos los obreros más competentes en esta materia y que a la vez tengan una clara visión de lo que supone erigirse en auxiliar directo de sus compañeros y en eficaz colaborador de sus trabajos, ya que para obtener el máximo rendimiento en la producción es necesaria la alimentación suficiente, pues no consiguiendo esto la retaguardia dejaría de cumplir su misión más importante, cual es la producción.

No creo deben hacerse ensayos a base de empresas particulares que, como siempre, elevarían el coste del artículo, ya que en el Ayuntamiento de Madrid

aumento de precio está su medio de vida, y a todos conviene demostrar con hechos concretos nuestra voluntad y esfuerzo para ser en todos los aspectos suficientemente capacitados para abarcar y solucionar los conflictos, por grandes o pequeños que sean, que nos planteen nuestras necesidades.

Con relación a los Economatos varía por completo el problema.

Estamos viendo que el Economato de M. Z. A. nunca pudo surtirnos como el de las Redes del Oeste y el de las del Norte, y, sin precisar en qué puede consistir esta diferencia extraordinaria, sí podemos asegurar que está en relación directa con la táctica de unos y otros, completamente distinta; táctica que nosotros debimos variar inmediatamente que la Red pasó a nuestro control.

Se me dirá que no se encontraron los recursos necesarios para su normal abastecimiento, ya que el medio de transporte de que tenemos que servirnos es la carretera, y no contábamos con autocamiones; pero no es menos cierto que los demás Economatos tuvieron los mismos inconvenientes con

que nosotros tropezamos y procuraron, y así debieron conseguirlo, salvarlos con la mayor prontitud.

Ahora bien. ¿Contaban con autocamiones estos otros Economatos? ¿...? Si esto es así, ¿tan difícil resultó al nuestro hacerse de ellos? Sólo puedo decir que en los primeros meses de la sublevación resultó esto tan fácil que el Estado los proporcionó sin medida, y además, hasta que se puso sitio a Madrid, pudimos almacenar víveres en cuantía suficiente y sin gran sacrificio, pensando solamente en el futuro e imitando con ello el ejemplo que recibíamos de los otros Economatos, que, hipotecadas sus líneas férreas por las operaciones de campaña, sólo podían afluir mercancías a sus almacenes sirviéndose de la carretera.

Pero, en fin; ya está hecho, y lo que preocupa es poner buen remedio, y aleccionados por la experiencia proceder a incautarse de los Economatos por las Sindicales.

Los Sindicatos pueden unificar los Economatos de todas las Redes con sucursales en los sitios que existan y sean necesarias, y hacer un almacén central donde gradualmente se surtan las tiendas auxiliares, de acuerdo con el número de empleados que tenga que suministrar.

No se me oculta que esto supone desembolsos y un trabajo intenso; pero lo primero es facilísimo, y lo segundo es una cosa obligada si se quiere rendir tributo a la confianza que se deposita en los compañeros que están al frente de cargos sindicales y que tienen experimentados los felices resultados obtenidos con este sistema por entidades de menor importancia en sistema de abastos, que han merecido nuestra estimación por su laboriosidad y buen ejemplo cívico y sindical.

A propósito de esto quiero hacer a los compañeros del Servicio del Economato de nuestra Red algunas consideraciones, por si estiman deben tenerlas en cuenta en algún momento.

No os creo de mala fe, porque esto sería inadmisibles, y si bien no estuvisteis a la altura de las circunstancias no es menos cierto que esto pasó a buen número de compañeros, con la sola diferencia de que vuestro cometido era tan delicado en esos momentos y de tanto volumen que en lo que los demás pasó inadvertido en vosotros quedó completamente al descubierto. Pues bien; cuando se trata de corregir un error, y las Sindicales salen al paso, nuestra disciplina debe de imponerse y, sin posiciones violentas, sin amenazas y valiéndonos de la serenidad y el buen juicio, primer paso para la reflexión, debemos ver la forma de reivindicarnos, demostrando una y otra vez con estudios concienzudos, presentados a las organizaciones y con aportaciones de índole moral y material, que si una vez os equivocasteis os fué tan provechosa la lección que aspirasteis a obtener el mayor rendimiento posible con vuestro esfuerzo personal, y así demostraréis, a la vez que disciplina, capacidad y alto sentido de responsabilidad, consigna en que se debe elaborar vuestro futuro.

Después habéis tenido inculpaciones para una u otra Sindical de ser iniciadora de tirantez o menosprecio hacia vosotros, y, en esto, no os equivoquéis; los acuerdos fueron tomados en un pleno de Comités, y allí no hubo nadie que quisiera salvar su voto, aun cuando estaban presentes con toda autoridad el Sindicato Nacional y la Federación de la Industria Ferroviaria, y, por

la seriedad de ambas Sindicales, no pueden volver ninguna de su acuerdo aisladamente.

El Consejo Obrero no os menosprecia, os estima como buenos camaradas, y sólo espera que vuestra actitud sea corregida, que demostréis capacidad y que llevéis adelante

con tesón y firmeza la obra penosa y delicada que os tienen confiada vuestros compañeros, y entonces, cuando esto ocurra, será el momento de que ambas Sindicales confirmen la confianza que puso un día en vosotros.

ANDRÉS RAMOS

Los ferroviarios al servicio de la guerra

No es solamente con la construcción de trenes blindados, material bélico, trenes hospitales, etc., con lo que los ferroviarios contribuyen trabajando cuantas horas sean necesarias para ganar la guerra. Todas cuantas veces se les requiere para algo que redunde en beneficio de acortarla han de responder como lo que son: trabajadores con una conciencia de clase privilegiada para los que la causa que defendemos está muy por encima del hambre y de la estimación de sus propias vidas.

Así se da la circunstancia que, disfrutando todavía jornales míseros, desde el comienzo del movimiento han contribuido con un día de haber todos los meses, con un verdadero sacrificio, a las necesidades que la guerra nos ha impuesto, y han prestado apoyo también a cuantas suscripciones se

han iniciado al margen de este desembolso.

No es nuestro propósito presentar a la clase ferroviaria al demostrar su interés por la guerra, en vanguardia de los demás sectores proletarios; pero el sacrificio realizado merece que lo destaquemos en nuestro Boletín, por lo menos, para satisfacción de nuestros compañeros, que tan calladamente han llevado a efecto esta gran obra.

Por consiguiente, a continuación detallamos algunas de las suscripciones efectuadas con los resultados obtenidos, si bien hacemos observar que se indica por servicios únicamente lo recaudado PRO-MILICIANO DESCONOCIDO, ya que las otras, cuya cifra total hasta hoy consignamos, aparecerá su detalle en los periódicos «LA UNION FERROVIARIA» y «RAIL».

Suscripción Pro-Miliciano Desconocido entregada en el Comisariado de Guerra (Espronceda, número 36).

Personal Vías y Obras estación Madrid	131,00	Ptas.
Idem Servicio de Enclavamientos	67,50	"
Idem Sección de aguas	22,00	"
Idem Depósito de máquinas (Tornos)	65,20	"
Idem Maquinistas y fogoneros	101,50	"
Idem Automotores	53,00	"
Idem Talleres generales (Oficinas)	28,00	"
Idem Idem Idem (Guardas)	27,00	"
Idem Idem Idem (Calderería)	353,75	"
Idem Idem Idem (Cerrajería)	305,25	"
Idem Idem Idem (Guarnecido)	35,75	"
Idem Idem Idem (Tornos)	67,00	"
Idem Idem Idem (Carpintería)	196,00	"
Idem Idem Idem (Sierras y vagones)	163,50	"
Idem Idem Idem (Pintura)	76,50	"
Idem Idem Idem (Fundición)	95,30	"
Idem Idem Idem (Montaje)	49,50	"
Idem Recorrido Grande y Pequeña Velocidad y lampistería	121,75	"
Idem Recorrido Cerro Negro Gran Velocidad	139,15	"
Idem Recorrido Cerro Negro Pequeña Velocidad	45,25	"
Idem Oficinas de Almacenes y Almacenes de Villaverde	261,50	"
Idem Servicio Eléctrico Primera Demarcación	103,50	"
Idem » (Eléctrico Oficinas)	18,50	"
Idem » Guardería	97,00	"
Idem » Contabilidad General y Caja	122,00	"
Idem » Sanitario	45,00	"
Idem » Explotación (Oficinas)	247,25	"
Idem » Explotación (Ordenanzas)	15,00	"
Idem » Comercial (Oficinas)	85,30	"
Idem » Material y Tracción (Oficinas)	47,50	"
Idem División de Reclamaciones	62,50	"
Entregadas sin nota por haber resultado sobrantes en el C. Obrero	133,60	"
TOTAL GENERAL	3.382,55	

Entregado a la Ejecutiva del Sindicato Nacional Ferroviario hasta el día 25 del actual para las suscripciones de gastos de guerra y día de haber del 14 de abril, destinado a hospitales.

Para la suscripción de «Gastos de Guerra»	23.010,82	Ptas.
Para el fondo de Hospitales (14 de abril)	23.818,42	"
TOTAL GENERAL	46.829,24	

Ayuntamiento de Madrid