

La gesta histórica desarrollada por los obreros vascos, marca un punto culminante en la lucha que contra Franco tiene entablada el pueblo español. Es el broche de oro que cierra las innumerables huelgas parciales, que se han venido sucediendo por todo el ámbito del país. Pero ella también marca el principio de una nueva etapa de combate, en cuya primera batalla queda demostrado lo que desde hace tiempo venimos sosteniendo, esto es, que la decisión, el coraje, y la lucha, para tener resultados positivos, han de ser agrupados bajo una sola dirección, centralizados bajo una sola disciplina. La existencia en el país vasco de un Organismo como su Consejo de Resistencia, que concentra todas las fuerzas progresivas UGT-CNT y SV bajo la orientación y dirección del Gobierno de Euzkadi, nos dan el ejemplo a seguir.

La bestialidad acostumbrada en las represiones que se suceden día tras día, ha tenido que suavizarse ante la decisión unificada del pueblo vasco. Riestra y sus sicarios, han sido obligados a dar un paso atrás en sus órdenes draconianas, y en sus ejecuciones inquisitoriales. Pero esto solo es un alto transitorio en el camino que se tienen trazado, una vez apaciguados los ánimos, los esbirros del régimen se arrojan con más saña sobre los trabajadores y los que con ellos simpatizan. Las órdenes del titulado ministro del interior son categóricas, « **ES ABSOLUTAMENTE NECESARIO AHOGAR Y DESTRUIR EL MOVIMIENTO OBRERO** » comunica a sus obedientes subordinados este nuevo Nerón, y sedientes de sangre y venganza, y temerosos de perder su pitanza, dichos verdugos se exeden en el cumplimiento de las órdenes recibidas, para halagar y satisfacer a su señor.

Las calles de Bilbao y los más apartados rincones de su populosa ría sirven de escenario a las más atroces represalias, nuestros compañeros son sacados secretamente de sus domicilios y conducidos a las mazmorras de Franco, o a los campos mortíferos de Africa, las provocaciones sinuosas o descaradas están a la orden del día, las violaciones de domicilio, y las torturas, son el código y la ley de la Falange. Pero la calma y sangre fría de los obreros se oponen con éxito y hacen fracasar todas las maniobras policíacas.

Nuestros compañeros unidos saben a donde van y lo que persiguen. El Consejo de la Resistencia les orienta y guía, y saben que no están abandonados. Las masas progresivas del mundo se han puesto en pie a la llamada de Vasconia, la causa que defienden, es la causa de la libertad, y por tanto no afecta a ellos solos. La FSM moviliza sus poderosos medios de solidaridad, la CGT francesa, las nuevas democracias europeas, los países latino-americanos, redoblan sus esfuerzos en el sabotaje a la España de Franco, e intensifican su solidaridad moral y material. La UGT en el exterior moviliza todas sus fuerzas.

(Pasa a la tercera página)

UNION FERROVIARIA

F.
S.
M.

BOLETIN DEL GRUPO FERROVIARIO EN FRANCIA
Redacción y Administración :

19, RUE PIERRE SEMARD. PARIS (IX)

SNF

AÑO III

JULIO 1947

Nº 28

UGT

El triunfo de los ferroviarios franceses

Como en la mayoría de los países capitalistas, en Francia, a pesar de la seminacionalización de los ferrocarriles, los empleados ferroviarios son la cenicienta de la clase trabajadora, sus salarios están muy por bajo de los salarios medios vigentes en las industrias particulares, después de la liberación del país, su espíritu de sacrificio, su aportación a la reconstrucción de la industria, no se han visto recompensados, pues si bien siempre se les citaba como ejemplo de ciudadanía y de la producción, esto no les resolvía el problema angustioso del vivir cotidiano.

Conscientes de la razón que les asistía, los ferroviarios franceses han planteado una huelga, que empezando en diversos centros más o menos importantes, se generalizó hasta llegar a ser total. Su principal preocupación era obtener la victoria, y robustecer la situación material y moral de la clase obrera del carril, para dar mayor fuerza a la democracia, y al porvenir progresivo de Francia.

Ocho días ha durado el paro, en el que se solidarizaron, no solo los obreros manuales sin distinción de tendencias sino también los empleados y cuadros técnicos, que como un solo hombre respondieron al llamamiento de su potente Federación Sindical. El triunfo ha sido rotundo, y con la misma unanimidad que sostuvieron el movimiento han reanudado el trabajo, pues una hora después de firmado el convenio que daba fin a la huelga, salían los primeros trenes, lo que ha puesto de manifiesto una vez más, el patriotismo y disciplina de la sufrida clase ferroviaria, y le ha granjeado la simpatía de todas las clases sociales de la nación.

Los ferroviarios del mundo entero, y entre ellos los ferroviarios españoles se sienten orgullosos del magnífico triunfo obtenido por nuestros compañeros franceses, que dando un magnífico ejemplo de unidad y resolución en defensa de sus intereses de clase, han sabido ajustar y conquistar sus reivindicaciones a través de una huelga que se ha desarrollado (con la preocupación de no lesionar los intereses y aprovisionamiento de los centros urbanos).

La huelga general de los ferroviarios franceses por la forma en que se ha des-

arrollado, como otras que se han producido en nuestro país, demuestran claramente cuan falso es el prejuicio, de que en nuestra industria es imposible y de poco éxito un paro parcial ó total, una vez más queda evidente que el triunfo es seguro, si las reivindicaciones son justas, y la unidad reina entre los obreros.

Sin entrar a fondo en las ventajas materiales conseguidas, como reclasificación de escalas, aumento de pensiones, reajuste de indemnización de desplazamientos. La mayoría de las escalas comprendidas entre la 1 y 9 que agrupan un 90 % del personal, han conseguido aumentos medios de 2.000 francos mensuales (200 pesetas).

Las enseñanzas que esta huelga nos ofrece nos afirman más y más en nuestras convicciones democráticas, ni militarización ni requisiciones se han producido por los poderes constituidos (y en est caso ellos eran los patronos), bajo la democracia y libertad más efectiva, se ha desarrollado este movimiento, y ello nos hace ver aun más patente la ignominia y vergüenza de un régimen como el de Franco, que bajo un patronimio Sindicalista, yugula las libertades que esa palabra encierra, hace demagogia de una doctrina que solo disfraza grandes negocios y prevendas para los saltimbanquis más ágiles ó más osados, y que si alguna vez arroja algunas migajas del festín a los trabajadores es para recoger el producto con un tanto por ciento de usurero á retro.

Estamos seguros que la prensa falangista al servicio de la reacción habra desfigurado la esencia de este movimiento, pero también estamos seguros que nuestros compañeros en el fondo de su espíritu, habrán seguido con entusiasmo dicha gesta, que les habrá recordado los tiempos en qué, como hombres libres, tenían el derecho de reivindicar sus justas aspiraciones de clase, y entre las mentiras sembradas por la prensa verídica habrán sabido leer lo que en ella no se expresaba, y en el fondo de sus conciencias se habrán jurado luchar hasta la muerte por la obtención de una vida mejor y la desaparición del nefasto régimen que les oprime.

I. CASTRO.

ANTE NUESTRA PROXIMA ASAMBLEA PLENARIA

Material de estudio para orientar la discusion del orden del dia

« Por circular especial se ha puesto en conocimiento de nuestros compañeros el orden del día de la Asamblea Plenaria que se celebrará en París por nuestro Grupo, coincidiendo con el III Congreso de la U.G.T. »

Para facilitar la orientación y estudio de los diferentes puntos de dicho orden del día, sometemos a nuestros camaradas el siguiente trabajo que les ayudará en la discusión ».

SITUACION DE LOS FERROVIARIOS EN ESPAÑA

La reacción y Franco, no podían olvidar el papel jugado por los ferroviarios en las luchas del último periodo de la Monarquía, durante el bienio negro, y después en defensa de la República, convirtiendo el ferrocarril en un arma de combate ardiente y eficaz al servicio del Gobierno republicano desde el día siguiente de la sublevación militar-fascista y en todo el curso de la guerra. Millares y millares de ferroviarios pagaron con el despido, la cárcel, y la muerte, el odio que quemaba las entrañas de los enemigos de nuestro pueblo.

Como consecuencia, faltó el ferrocarril de muchos de sus mejores obreros; invadido por una turba de gentes de la falange que entraron a recibir en él el premio a sus servicios de traición; colocados los técnicos bajo la autoridad de incompetentes protegidos del franquismo, con hambre de enriquecerse en plazo corto, nuestros transportes han sido y son conducidos a la destrucción, y se encuentran en la bancarrota mas completa. La crisis de la carretera producida principalmente por la falta de gasolina en el periodo de la guerra mundial, convirtió al ferrocarril en el solo medio de transporte de España, y a un material disminuido y fatigado por tres años de guerra interior se le sometió sin reparar ni entretener a una actividad sin límites, en manos en gran parte de gente inexperta de nuevo ingreso. Al desgaste ecocionado por un servicio ininterrumpido, se sumaron las destrucciones los desperfectos causados por el lógico aumento de los accidentes creando una situación, que ha podido caracterizar un técnico ferroviario de la dirección, diciendo, que España se encuentra con el pavoroso problema de tener que reconstruir casi por completo sus transportes ferreos, juicio que ha confirmado el actual Ministro del ramo, al declarar que está en juego la propia existencia del ferrocarril.

Franco, que no ha sido capaz en más de ocho años de conservar ni construir maquinas, coches y vagones, en cantidad suficiente, solo ha salvado de la rui-

na el capital de las antiguas Compañías. Si estatificación del ferrocarril no han consistido en otra cosa que en canjear por valores del Estado las acciones y obligaciones de las Empresas, y en liquidar con cargo al país el deficit de explotación, cada día mas importante.

El desbarajuste, ha constituido un filon para los mandos falangistas; unos vendiendo los cargues de los vagones, y los billetes de viajeros en mercado negro, otros huyendo al extranjero con los fondos á ellos confiados. Mientras estan suspendidas las facturaciones la mayor parte del tiempo, por falta de material, trenes enteros de vagones vacios, cruzan España de punta á punta para servir los grandes negocios de los nuevos ricos del régimen. Mientras, los ferroviarios dignos que no roban como los falangistas se mueren de hambre, y tienen que sufrir las consecuencias de un tal estado de cosas. En los accidentes, pierden muchos ferroviarios la vida, o son juzgados como responsables por tribunales militares. Cientos de compañeros aún en las cárceles; miles de despedidos, y los familiares de los presos, de los exilados y de los muertos en la más espantosa miseria. Tal es la situación de nuestros compañeros en España.

La vida ha subido en un 500 % en los artículos de precio de tasa, y llega al mil, en los que hay que adquirir a estraperlo que son la mayoría. Como contrapartida no se han aumentado los sueldos en más de un 50 %, pues la grand masa de los ferroviarios solo cobra sueldos de 10 a 12 pesetas al día, menos licencias, perdida de plantillas, menos días de enfermedad con sueldo entero, reduccion de pases. En cambio muchos seguros obligatorios y muchos « SERVICIOS SOCIALES » con vistas sólo a la propaganda, que presentan otros tantos descuentos con cargo a los miseros jornales. Y además el descuento afrentoso de las cuotas de los Sindicatos verticales obligatorio que sirve para sostener en la opulencia á los más odiados opresores de la clase trabajadora.

¿ COMO SALIR DE ESTA SITUACION ?

A la vista de su fracaso, para frenar la acción de los ferroviario, Franco se esfuerza en crear una ambiente de pasividad lanzando a sus agentes a propagar teorías de espera y renunciamento. Estos lanzan la idea de que no se puede luchar en la situación en que hoy se encuentran; que hay que esperar, para evitar represiones inútiles, y particularmente, remozando las viejas ideas de los pasivos y cobardes de otras épocas. Diciendo que el ferrocarril es un servicio publico, cuyos movimientos deben reservarse para grandes ocasiones y sólo en conjunto, que una huelga ferroviaria

es el caos. La hichoria de la lucha ferroviaria en nuestro país demuestra todo lo contrario. No queda más que un camino para los ferroviarios y para toda la clase obrera; organizar los Sindicatos clandestinos de clase; establecer pactos de acción comun con las organizaciones de la C.N.T. en los propios lugares de trabajo, y desarrollar la lucha organizada de todos los trabajadores por reivindicaciones comunes.

En España así lo han comprendido, y no han dejado ni un solo momento los mas concientes, de luchar como han podido, de acuerdo con la situación. Ha habido huelgas como la de los 500 ferroviarios de Sevilla por un mayor racionamiento, como las de Alicante por solidaridad, como las del ferrocarril Bilbao-Santurce, y el plante general con amenaza de huelga de la R.E.N.F.E.

Los ferroviarios pueden luchar sin dejarse llevar por las propaganda pasivistas, haciendo plantas y huelgas justamente planteadas afecten o no á la circulación. El problema es fijarse y aprovechar bien las circunstancias de cada momento, organizar la lucha y realizarla con la fuerza unidad de los trabajadores del carril.

ESPAÑA A EN SU LUCHA ANTI-FRANQUISTA Y LA REPUBLICA

Solamente con la República encontramos los ferroviarios la vida digna á que tenemos derecho, y la reparación posible a tanto dano recibido del fascismo. Es preciso unir la lucha por nuestras justas aspiraciones a la lucha por la República, convirtiendo nuestro programa, en la bandera que movilice toda la clase ferroviaria contra Franco y su régimen, en acciones constantes desarrolladas donde y como sea posible, que vayan preparando y madurando las condiciones para el movimiento de conjunto de todos los obreros y fué zas progresivas del país.

En nuestra reunion debemos estudiar las condiciones de vida y trabajo de los ferroviarios, estudiar sus reivindicaciones y sus luchas para conseguirlas sin pretender sustituirlos y dirigir desde aquí á los compañeros que luchan en el interior, pero ya que nos encontramos en mejores condiciones de libertad para el examen y discusion de los problemas, podemos estudiar las formas de organización y lucha, y ofrecerle á nuestros compañeros del interior proyectos y sugerencias que les serian de gran ayuda. Nuestros camaradas ferroviarios que viven en Francia, viven pensando en España y deceando reintegrarse a la lucha, se trata pues de ofrecerles cuadros y militantes que vayan allí para luchar a su lado. Y tambien se trata de conse-

guir aquí una mayor ayuda material para la lucha en el interior. La solidaridad en los medios de la emigración, y entre los amigos de España es una cantera inagotable, que lejos de disminuir, aumenta cada día a medida que se lucha y se presenta al franquismo como uno de los focos más reaccionarios del mundo. Debemos estudiar en nuestra reunión qué medios poner en práctica para incrementar la ayuda, y qué acciones dememos realizar para que a nuestros compañeros del interior no les falten medios materiales en sus magnificas luchas.

COMO TRABAJAR POR LA UNIDAD

Una de las formas más positivas de ayuda a España, es conseguir la unidad de las fuerzas políticas y sindicales de la emigración, debemos amplificar nuestros trabajos en este orden, no esperando que se realice por arriba en las direcciones, sino ayudando desde todos los puntos para conseguirla, en la emigración, unidos por vinculos profesionales, los ferroviaria se conocen entre ellos militan donde militan, y existe una gran camaraderia entre si.

Nuestro Grupo Profesional cuenta en su seno a la gran mayoría de los ferroviarios en la emigración, pero no es solo un problema de numero, se trata de unir aquí como lo estabamos en España, en el marco de la U.G.T. a todos los ferroviarios del S.N.F. y entablar relaciones de unidad con los compañeros de la F.N.I.F. como tambien las tuvimos en España en los gloriosos días de nuestra guerra. Para conseguir esto es necesario que nuestros compañeros desplieguen la maxima actividad y se esfuerzen en realizar esta unidad sobre bases concretas que puedan cimentarla, si se plantea la unidad en abstracto no se conseguirá el éxito que si se plantea sobre la base de un trabajo concreto de ayuda a España, y de problemas morales y materiales para derrocar a Franco como campañas contra el terror, propaganda de nuestras luchas en Vizcaya, Cataluña y todo el resto de España que hacen tambalear el pedestal del tirano. Hay que buscar la unidad de las fuerzas ferroviarias que estan fuera del país para hacer de ellos una fuerza patriótica que rinda la maxima ayuda a sus compatriotas y vuelva unida y habiendo cumplido con su deber hacia su clase y hacia su patria.

Unidad para no ofrecer resquicios a la claudicación y al desaliento para cerrar el paso a las maniobras de compromiso con la monarquía, y para deshacer todo genero de actividades de los agentes de Franco en nuestras filas donde se infiltran con la intencion de paralizar nuestro esfuerzo y darle una orientación que nos conduzca a futuras derrotas.

SOBRE ORGANIZACION DE LOS GRUPOS EN EL EXTERIOR

Considerando pasada la primera etapa de nuestro trabajo de organización debemos estudiar en esta reunión las normas mas utiles para mejorarla de acuerdo con las instrucciones de la C.E. y la Comision Nacional de Grupos profesionales, desde la dirección a la base tenemos que asegurar la elección democrática de las direcciones departamentales y las delegaciones. Hacer vida colectiva, y realizar asambleas regularmente para de esta forma fortalecer la vida de todos los Grupos grandes o pequeños, debemos estudiar las condiciones de los camaradas para llevar a los cargos a los más activos y capacitados, fortaleciendo las direcciones con la savia pujante de los nuevos camaradas forjados en la emigración, que con su brio juvenil fortalecan la medula de nuestro glorioso S.N.F.

Deben constituirse, bajo la dirección del Comité nacional del Grupo y el Delegado de la C.E. en Europa, Comités y Delegaciones en donde existan núcleos de ferroviarios afiliados al S.N.F. (Este ya existen pero hay que intensificarlos).

Estos Comités se formaran donde existan 7 o más compañeros, y su dirección debe componerse de tres miembros. Estos deberan reunirse por lo menos una vez al mes, y hacer plenos cada tres meses en dichas reuniones se estudiaran los materiales que les envíe la Dirección nacional, y las cuestiones que ellos con conocimiento del Departamento crean más convenientes para mejorar su trabajo. Muy especialmente daran cuenta de los trabajos que efectuen con relación a España y la ayuda que se haya prestado a la misma.

En los departamentos en donde el número de camaradas no llegue a siete se constituirá una delegación de acuerdo con la Dirección Nacional. Finalmente, este Comité considera que si bien ni debemos establecer cotizaciones al margen de las de la U.G.T., debemos concentrar nuestros esfuerzos para intensificar como Grupo de clase nuestra ayuda financiera a España, para lo cual todos los camaradas deben comprometerse a hacer aportaciones individuales que representen no sólo su aportación personal, sino el esfuerzo realizado entre los simpatizantes de nuestra causa. Los ejemplos de las delegaciones actuales de Tarn y Garonne y Altos Pirineos pueden servir de base para la emulación de los demás.

Nosotros proponemos a las delegaciones estudiar la posibilidad de aparte las aportaciones regulares que hasta ahora se hacen, comprometernos a la aporta-

ción en un plazo de tres meses de una suma extraordinaria de 25.000 francos, que vendra a engrosar las sumas destinadas a la ayuda a España con que nuestro Grupo ya ha contribuido.

He aquí las normas que presentamos para vuestro estudio. Esperamos que ellas sean estudiadas por vosotros con el maximo interes y debatidas en nuestra proxima Asamblea.

Por España y por la República.

El Comité de Dirección del Grupo en Francia.

Una grata visita

En los primeros días del mes de Junio hemos recibido la visita de dos representaciones oficiales de las Federaciones ferroviarias de México y Chile. Los compañeros Oscar Aguayo y Daniel García. Estos compañeros que en misión oficial recorrian Europa nos han transmitido el caluroso saludo de nuestros compañeros de clase de dichas Repúblicas latino-americanas, interesandose en gran manera por nuestros problemas, y atestiguanndonos el gran interes con que en aquellos países hermanos se sigue día a día el gran combate entablado por nuestro pueblo por su liberación.

Nos explicaron a grandes rasgos las gestas de solidaridad de los obreros portuarios y del carril negándose a cargar y transportar las mercaderías que van o llegan de la España franquista, y nos prometieron intensificar la solidaridad material con envíos de fondos que permitan acrecentar la lucha que llevan a cabo nuestros hermanos del interior.

EDITORIAL

(Viene de la primera página)

Compañeros de Vizcaya y de toda España, sabed que no estais solos en la lucha, el mundo entero está con vosotros y pendiente de vuestras acciones. El camino iniciado por vosotros, es el único a seguir, la unanimidad demostrada por nuestra UGT y las demás fuerzas antifranquistas con distintas apreciaciones de principios, han demostrado que la unidad es posible, cuando se sobrepone el interés general del pueblo al de un sector, o al de determinados intereses demagógicos que en el fondo ocultan solo a los aliados secretos de la reacción y por tanto a los enemigos de la clase obrera.

Comentando un editorial de « Cultura Ferroviaria »

Llega a nuestras manos un número de « Cultura Ferroviaria » organo de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (C.N.T.) fracción colaboracionista, que en su editorial dice así :

« Los días 25-26-27 de febrero de 1947 la Confederación Nacional del Trabajo de España, celebró una plenaria nacional de Regionales, calificada de histórica por el portavoz confederal de fecha 22 del mes de Marzo ».

« En dicha edición figuraba una declaración pública que la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria suscribe íntegramente. Y la califica de ser la única arma eficaz que nos permite derrocar al actual « régimen ».

« En dicha declaración la Plenaria manifestó la decisión de la C.N.T. de aliarse con los monárquicos, en el urgente y común objetivo de derribar a Franco, constituir un gobierno provisional de coalición y llevar al pueblo previa reeducación política al plebiscito que en definitiva señale el régimen que debe regentar tras inapelable resultado los destinos políticos del país ».

« Ni la C.N.T. ni nosotros como parte integrante de ella, renunciamos a la conquista de la República, pero visto que solo por el camino del plebiscito se nos permitiera llegar a ella, la C.N.T. y la F.N.I.F. afirman claramente, coalición, gobierno provisional, y plebiscito ».

« Sabemos que con el Gobierno provisional y el Plebiscito nos exponemos a perder la República, pero decimos ? Es que no la tenemos perdida en la actualidad ? Y luego de esta declaración hace una serie de consideraciones para justificar su tesis ».

Aunque no es nuestra costumbre polemizar sobre criterios y posiciones de sectores ajenos a nuestra disciplina sindical, no podemos menos que declarar la extrañeza y asombro que nos ha causado declaración de tal naturaleza, tan contraria á la posición revolucionaria que siempre apreciamos en los compañeros de la F.N.I.F. Pero nuestra comprensión llega al infinito cuando leemos la afirmación de que la única arma eficaz para derrocar a Franco es el plebiscito, aunque saben de que este nos expone a perder la República.

Por estas afirmaciones que reproducimos, se dá como un hecho cierto, que sin la alianza con D. Juan y sus huestes, los republicanos resultan incapaces para luchar y derrocar al franquismo. Para « Cultura Ferroviaria » parecen de cir muy poco ó nada las acciones heroicas de nuestros guerrilleros, los sabotajes constantes, y las diarias huelgas que se producen y acrecientan cada día con más intensidad, y que demuestran cual es el sentir de toda la clase trabajadora española.

En esta hora intensamente trágica para España, en esta hora que Franco asesina con furia inaudita, y subvierte

los principios éticos más elementales, propugnar una alianza para derribar al franquismo con el que en el 1936 se ofreció a él para apoyarle, con los que financiaron la sublevación fascista, no es otra cosa que haber perdido la fé en el pueblo y olvidar los tormentos y las vidas que ha costado a ese propio pueblo.

Nosotros por nuestra parte, decimos que fieles á nuestras tradiciones gloriosas, que quedaron marcadas en las gestas de los años 17-31-34 y durante toda nuestra guerra, seguiremos luchando por la República sin desfallecimientos, por que tenemos fé en el pueblo, y por que sabemos, que solo la lucha nos dará la victoria. Lucharemos al lado de todos los que honradamente luchan por la República, pero estaremos enfrente de los que la combatan ó ayuden á destruirla, y desde luego, estamos seguros que los ferroviarios de la F.N.I.F. que con nosotros lucharon y no hayan perdido su fé, gritaran á nuestro lado, VIVA LA REPUBLICA y ABADO LOS COMPROMISOS !

Ante una fecha histórica

18 DE JULIO

1936 - 1947

Una vez más, llega esta fecha histórica, encontrando a nuestra Patria sometida a la más abyecta de las tiranías que ha sufrido, desde que como entidad nacional está constituida.

Una vez más, el pueblo español a pesar del terror a que le tienen sometido, sabrá demostrar con hechos, el asco y odio que siente hacia un régimen que se le impuso por la fuerza, y se sostiene por el terror.

Y una vez más, reafirmamos nuestra fe en ese pueblo, que con sus sacrificios y sus luchas, sostiene enhiesto su honor, para ejemplo de la humanidad y vergüenza de los que le sostienen.

Llamamos a todos los españoles, para que unidos como en Julio de 1936, y con igual espíritu de lucha que entonces, intransigentes con los compromisos deshonorosos, nos lancemos al combate para bien de España y de su porvenir.

¡ VIVA EL 18 DE JULIO !

¡ VIVA LA UGT !

¡ VIVA EL SNF !

Por España y por la República.

Ayuda al Boletín

E. Toribio	200
Grupo Tarascon	175
J. Martorell	100
J. Carrascosa	100
D. Canamares	100
J. Sanchez	100
C. Parellada	200
O. Esteban	150
E. Ponsoda	80
S. Julvez	50
P. Monzon	50
A. Gómez	100
A. Pérez	100

De nuestra profesión

El gran peso de las locomotoras modernas, y del material rodante, como así las grandes velocidades que se desarrollan en el tráfico actual, hacen que cada día se estudien nuevos métodos de carriles y balastros, capaces de desistir a las grandes presiones compresivas que tienen que soportar. Una de las dificultades que se oponían á resolver este problema, era la cantidad de azufre y fósforo que entraba en la fabricación de los mismos. Ya después de 1918, con las experiencias hechas para los aceros de armamento, se pudo llegar á construir aceros Siemens básico con proporciones solo de 5 centésimas de azufre, y de fósforo, reduciendo con ello la fragilidad, y por tanto los peligros de rotura, sobre todo en los grandes fríos.

Pero si bien estos elementos dan fragilidad á los aceros, no es menos cierto que el fósforo aumenta la dureza del mismo ; por lo que algunas autoridades en la materia consideraban, que lo que se ganaba en seguridad, se perdía en rendimiento y duración, pero este inconveniente se ha obviado con la introducción del manganeso en las aleaciones, lo que ha permitido después de las experiencias hechas por la L.N.E.R. utilizar el carril con proporciones medias de manganeso, y elevar así las participaciones del fósforo y azufre, que las necesidades de la última guerra, han hecho subir hasta el 0'07 %, lo que significa un retroceso en lo que especifica la legislación vigente.

Estos cambios no parecen hayan originado ningun resultado desfavorable, y es muy posible que hayan contribuido al efecto similar al de mayor proporción de manganeso aumentando la resistencia al desgaste. Seria interesante que por los medios competentes, se realizaran investigaciones que permitieran á los metalúrgicos descubrir el límite preciso, para el cual la proporción de estos elementos deja de ser beneficiosa para convertirse en perjudicial, ó viceversa.

S. P. I., 4, Rue Saulnier — PARIS (9°)

EDITO

La gesta
los obreros v
minante en l
tiene entabla
broche de or
bles huelgas
do sucedien
país. Pero
pio de una r
cuya primer
lo que desde
teniendo, est
rage, y la lu
positivos, h
una sola dir
una sola dis
país vasco d
Consejo de l
todas las fu
y SV bajo la
Gobierno de
a seguir.

La bestial
represiones
ha tenido q
sión unificad
y sus sicario
un paso atrá
nas, y en su
les. Pero est
en el camino
vez apacigua
del régimen
sobre los tr
ellos simpat
do ministro
« ES ABSO
AHOGAR Y
MIENTO C
obedientes s
rón, y sedie
y temerosos
chos verdu
miento de l
halagar y sa

Las calles
tados rincón
de escenari
lias, nuestro
secretamente
cidos a las m
campos mor
caciones sin
el orden de
micelio, y l
ley de la Fa
gre fría de
éxito y hact
bras policia

Nuestros
donde van
sejo de la
guía, y sabe
Las masas p
puesto en p
la causa qu
la libertad,
sotos. La
medios de s
las nuevas
países latino
esfuerzos en
Franco, e l
moral y ma
moviliza tod

La gesta histórica desarrollada por los obreros vascos, marca un punto culminante en la lucha que contra Franco tiene entablada el pueblo español. Es el broche de oro que cierra las innumerables huelgas parciales, que se han venido sucediendo por todo el ámbito del país. Pero ella también marca el principio de una nueva etapa de combate, en cuya primera batalla queda demostrado lo que desde hace tiempo venimos sosteniendo, esto es, que la decisión, el coraje, y la lucha, para tener resultados positivos, han de ser agrupados bajo una sola dirección, centralizados bajo una sola disciplina. La existencia en el país vasco de un Organismo como su Consejo de Resistencia, que concentra todas las fuerzas progresivas UGT-CNT y SV bajo la orientación y dirección del Gobierno de Euzkadi, nos dan el ejemplo a seguir.

La bestialidad acostumbrada en las represiones que se suceden día tras día, ha tenido que suavizarse ante la decisión unificada del pueblo vasco. Riestra y sus sicarios, han sido obligados a dar un paso atrás en sus órdenes draconianas, y en sus ejecuciones inquisitoriales. Pero esto solo es un alto transitorio en el camino que se tienen trazado, una vez apaciguados los ánimos, los esbirros del régimen se arrojan con más saña sobre los trabajadores y los que con ellos simpatizan. Los órdenes del titulado ministro del interior son categóricas, « **ES ABSOLUTAMENTE NECESARIO AHOGAR Y DESTRUIR EL MOVIMIENTO OBRERO** » comunica a sus obedientes subordinados este nuevo Nerón, y sedientes de sangre y venganza, y temerosos de perder su pitanza, dichos verdugos se exeden en el cumplimiento de las órdenes recibidas, para halagar y satisfacer a su señor.

Las calles de Bilbao y los más apartados rincones de su populosa ría sirven de escenario a las más atroces represalias, nuestros compañeros son sacados secretamente de sus domicilios y conducidos a las mazmorras de Franco, o a los campos mortíferos de Africa, las provocaciones sinuosas o descaradas están a la orden del día, las violaciones de domicilio, y las torturas, son el código y la ley de la Falange. Pero la calma y sangre fría de los obreros se oponen con éxito y hacen fracasar todas las maniobras policíacas.

Nuestros compañeros unidos saben a donde van y lo que persiguen. El Consejo de la Resistencia les orienta y guía, y saben que no están abandonados. Las masas progresivas del mundo se han puesto en pie a la llamada de Vasconia, la causa que defienden, es la causa de la libertad, y por tanto no afecta a ellos solos. La FSM moviliza sus poderosos medios de solidaridad, la CGT francesa, las nuevas democracias europeas, los países latino-americanos, redoblan sus esfuerzos en el sabotaje a la España de Franco, e intensifican su solidaridad moral y material. La UGT en el exterior moviliza todas sus fuerzas.

(Pasa a la tercera página)

UNION FERROVIARIA

F. S. M.

BOLETIN DEL GRUPO FERROVIARIO EN FRANCIA
Redacción y Administración :

19, RUE PIERRE SEMARD. PARIS (IX)

SNF

AÑO III

JULIO 1947

Nº 28

UGT

El triunfo de los ferroviarios franceses

Como en la mayoría de los países capitalistas, en Francia, a pesar de la seminacionalización de los ferrocarriles, los empleados ferroviarios son la cenicienta de la clase trabajadora, sus salarios están muy por debajo de los salarios medios vigentes en las industrias particulares, después de la liberación del país, su espíritu de sacrificio, su aportación a la reconstrucción de la industria, no se han visto recompensados, pues si bien siempre se les citaba como ejemplo de ciudadanía y de la producción, esto no les resolvía el problema angustioso del vivir cotidiano.

Conscientes de la razón que les asistía, los ferroviarios franceses han planteado una huelga, que empezando en diversos centros más o menos importantes, se generalizó hasta llegar a ser total. Su principal preocupación era obtener la victoria, y robustecer la situación material y moral de la clase obrera del carril, para dar mayor fuerza a la democracia, y al porvenir progresivo de Francia.

Ocho días ha durado el paro, en el que se solidarizaron, no solo los obreros manuales sin distinción de tendencias sino también los empleados y cuadros técnicos, que como un solo hombre respondieron al llamamiento de su potente Federación Sindical. El triunfo ha sido rotundo, y con la misma unanimidad que sostuvieron el movimiento han reanudado el trabajo, pues una hora después de firmado el convenio que daba fin a la huelga, salían los primeros trenes, lo que ha puesto de manifiesto una vez más, el patriotismo y disciplina de la sufrida clase ferroviaria, y le ha granjeado la simpatía de todas las clases sociales de la nación.

Los ferroviarios del mundo entero, y entre ellos los ferroviarios españoles se sienten orgullosos del magnífico triunfo obtenido por nuestros compañeros franceses, que dando un magnífico ejemplo de unidad y resolución en defensa de sus intereses de clase, han sabido ajustar y conquistar sus reivindicaciones a través de una huelga que se ha desarrollado (con la preocupación de no lesionar los intereses y aprovisionamiento de los centros urbanos).

La huelga general de los ferroviarios franceses por la forma en que se ha des-

arrollado, como otras que se han producido en nuestro país, demuestran claramente cuán falso es el prejuicio, de que en nuestra industria es imposible y de poco éxito un paro parcial ó total, una vez más queda evidente que el triunfo es seguro, si las reivindicaciones son justas, y la unidad reina entre los obreros.

Sin entrar a fondo en las ventajas morales conseguidas, como reclasificación de escalas, aumento de pensiones, reajuste de indemnización de desplazamientos. La mayoría de las escalas comprendidas entre la 1 y 9 que agrupan un 90 % del personal, han conseguido aumentos medios de 2.000 francos mensuales (200 pesetas).

Las enseñanzas que esta huelga nos ofrece nos afirman más y más en nuestras convicciones democráticas, ni militarización ni requisiciones se han producido por los poderes constituidos (y en este caso ellos eran los patronos), bajo la democracia y libertad mas efectiva, se ha desarrollado este movimiento, y ello nos hace ver aun más patente la ignominia y vergüenza de un régimen como el de Franco, que bajo un patronimico Sindicalista, yugula las libertades que esa palabra encierra, hace demagogia de una doctrina que solo disfraza grandes negocios y prevendas para los saltimbanquis mas ágiles ó mas osados, y que si alguna vez arroja algunas migajas del festin a los trabajadores es para recoger el producto con un tanto por ciento de usurero á retro.

Estamos seguros que la prensa falangista al servicio de la reacción habra desfigurado la esencia de este movimiento, pero tambien estamos seguros que nuestros compañeros en el fondo de su espíritu, habran seguido con entusiasmo dicha gesta, que les habrá recordado los tiempos en que, como hombres libres, tenían el derecho de reivindicar sus justas aspiraciones de clase, y entre las mentiras sembradas por la prensa vendida habran sabido leer lo que en ella no se expresaba, y en el fondo de sus conciencias se habran jurado luchar hasta la muerte por la obtención de una vida mejor y la desaparición del nefasto régimen que les oprime.

I. CASTRO.

ANTE NUESTRA PROXIMA ASAMBLEA PLENARIA

Material de estudio para orientar la discusion del orden del dia

« Por circular especial se ha puesto en conocimiento de nuestros compañeros el orden del día de la Asamblea Plenaria que se celebrara en Paris por nuestro Grupo, coincidiendo con el III Congreso de la U.G.T.

Para facilitar la orientación y estudio de los diferentes puntos de dicho orden del día, sometemos a nuestros camaradas el siguiente trabajo que les ayudará en la discusión ».

SITUACION DE LOS FERROVIARIOS EN ESPAÑA

La reacción y Franco, no podían olvidar el papel jugado por los ferroviarios en las luchas del último periodo de la Monarquía, durante el bienio negro, y después en defensa de la República, convirtiendo el ferrocarril en un arma de combate ardiente y eficaz al servicio del Gobierno republicano desde el día siguiente de la sublevación militar-fascista y en todo el curso de la guerra. Millares y millares de ferroviarios pagaron con el despido, la cárcel, y la muerte, el odio que quemaba las entrañas de los enemigos de nuestro pueblo.

Como consecuencia, faltó el ferrocarril de muchos de sus mejores obreros; invadido por una turba de gentes de la falange que entraron a recibir en él el premio a sus servicios de traición; colocados los técnicos bajo la autoridad de incompetentes protegidos del franquismo, con hambre de enriquecerse en plazo corto, nuestros transportes han sido y son conducidos a la destrucción, y se encuentran en la bancarrota mas completa. La crisis de la carretera producida principalmente por la falta de gasolina en el periodo de la guerra mundial, convirtió al ferrocarril en el solo medio de transporte de España, y a un material disminuido y fatigado por tres años de guerra interior se le sometió sin reparar ni entretener a una actividad sin límites, en manos en gran parte de gente inexperta de nuevo ingreso. Al desgaste ecocionado por un servicio ininterrumpido, se sumaron las destrucciones los desperfectos causados por el lógico aumento de los accidentes creando una situación, que ha podido caracterizar un técnico ferroviario de la dirección, diciendo, que España se encuentra con el pavoroso problema de tener que reconstruir casi por completo sus transportes ferreos, juicio que ha confirmado el actual Ministro del ramo, al declarar que está en juego la propia existencia del ferrocarril.

Franco, que no ha sido capaz en más de ocho años de conservar ni construir maquinas, coches y vagones, en cantidad suficiente, solo ha salvado de la rui-

na el capital de las antiguas Compañías. Su estatificación del ferrocarril no han consistido en otra cosa que en canjear por valores del Estado las acciones y obligaciones de las Empresas, y en liquidar con cargo al país el déficit de explotación, cada día mas importante.

El desbarajuste, ha constituido un filon para los mandos falangistas; unos vendiendo los cargues de los vagones, y los billetes de viajeros en mercado negro, otros huyendo al extranjero con los fondos a ellos confiados. Mientras estan suspendidas las facturaciones la mayor parte del tiempo, por falta de material, trenes enteros de vagones vacios, cruzan España de punta a punta para servir los grandes negocios de los nuevos ricos del régimen. Mientras, los ferroviarios dignos que no roban como los falangistas, se mueren de hambre, y tienen que sufrir las consecuencias de un tal estado de cosas. En los accidentes, pierden muchos ferroviarios la vida, o son juzgados como responsables por tribunales militares. Cientos de compañeros aún en las cárceles; miles de despididos, y los familiares de los presos, de los exilados y de los muertos en la más espantosa miseria. Tal es la situación de nuestros compañeros en España.

La vida ha subido en un 500 % en los artículos de precio de tasa, y llega al mil, en los que hay que adquirir a estraperlo que son la mayoría. Como contrapartida no se han aumentado los sueldos en más de un 50 %, pues la grand masa de los ferroviarios solo cobra sueldos de 10 a 12 pesetas al día, menos licencias, perdida de plantillas, menos días de enfermedad con sueldo entero, reducción de pases. En cambio muchos seguros obligatorios y muchos « SERVICIOS SOCIALES » con vistas sólo a la propaganda, que presentan otros tantos descuentos con cargo a los miserables jornales. Y además el descuento afrentoso de las cuotas de los Sindicatos verticales obligatorio que sirve para sostener en la opulencia a los más odiados opresores de la clase trabajadora.

¿ COMO SALIR DE ESTA SITUACION ?

A la vista de su fracaso, para frenar la acción de los ferroviarios, Franco se esfuerza en crear un ambiente de pasividad lanzando a sus agentes a propagar teorías de espera y renunciamento. Estos lanzan la idea de que no se puede luchar en la situación en que hoy se encuentran; que hay que esperar, para evitar represiones inútiles, y particularmente, remozando las viejas ideas de los pasivos y cobardes de otras épocas. Diciendo que el ferrocarril es un servicio público, cuyos movimientos deben reservarse para grandes ocasiones y sólo en conjunto, que una huelga ferroviaria

es el caos. La hichoria de la lucha ferroviaria en nuestro país demuestra todo lo contrario. No queda más que un camino para los ferroviarios y para toda la clase obrera; organizar los Sindicatos clandestinos de clase; establecer pactos de acción comun con las organizaciones de la C.N.T. en los propios lugares de trabajo, y desarrollar la lucha organizada de todos los trabajadores por reivindicaciones comunes.

En España así lo han comprendido, y no han dejado ni un solo momento los mas concientes, de luchar como han podido, de acuerdo con la situación. Ha habido huelgas como la de los 500 ferroviarios de Sevilla por un mayor racionamiento, como las de Alicante por solidaridad, como las del ferrocarril Bilbao-Santurce, y el plante general con amenaza de huelga de la R.E.N.F.E.

Los ferroviarios pueden luchar sin dejarse llevar por las propaganda pasivistas, haciendo plantas y huelgas justamente planteadas afecten o no a la circulación. El problema es fijarse y aprovechar bien las circunstancias de cada momento, organizan la lucha y realizarla con la fuerza unidad de los trabajadores del carril.

ESPAÑA A EN SU LUCHA ANTI-FRANQUISTA Y LA REPUBLICA

Solamente con la República encontraremos los ferroviarios la vida digna a que tenemos derecho, y la reparación posible a tanto dano recibido del fascismo. Es preciso unir la lucha por nuestras justas aspiraciones a la lucha por la República, convirtiendo nuestro programa, en la bandera que movilice toda la clase ferroviaria contra Franco y su régimen, en acciones constantes desarrolladas donde y como sea posible, que vayan preparando y madurando las condiciones para el movimiento de conjunto de todos los obreros y fuézas progresivas del país.

En nuestra reunion debemos estudiar las condiciones de vida y trabajo de los ferroviarios, estudiar sus reivindicaciones y sus luchas para conseguirlas sin pretender sustituirlos y dirigir desde aquí a los compañeros que luchan en el interior, pero ya que nos encontramos en mejores condiciones de libertad para el examen y discusion de los problemas, podemos estudiar las formas de organización y lucha, y ofrecerle a nuestros compañeros del interior proyectos y sugerencias que les serian de gran ayuda. Nuestros camaradas ferroviarios que viven en Francia, viven pensando en España y decaendo reintegrarse a la lucha, se trata pues de ofrecerles cuadros y militantes que vayan allí para luchar a su lado. Y tambien se trata de conse-

guir aquí una mayor ayuda material para la lucha en el interior. La solidaridad en los medios de la emigración, y entre los amigos de España es una cantera inagotable, que lejos de disminuir, aumenta cada día a medida que se lucha y se presenta al franquismo como uno de los focos más reaccionarios del mundo. Debemos estudiar en nuestra reunión qué medios poner en práctica para incrementar la ayuda, y qué acciones debemos realizar para que a nuestros compañeros del interior no les falten medios materiales en sus magnificas luchas.

COMO TRABAJAR POR LA UNIDAD

Una de las formas más positivas de ayuda a España, es conseguir la unidad de las fuerzas políticas y sindicales de la emigración, debemos amplificar nuestros trabajos en este orden, no esperando que se realice por arriba en las direcciones, sino ayudando desde todos los puntos para conseguirla, en la emigración, unidos por vínculos profesionales, los ferroviarios se conocen entre ellos militen donde militen, y existe una gran camaradería entre sí.

Nuestro Grupo Profesional cuenta en su seno a la gran mayoría de los ferroviarios en la emigración, pero no es solo un problema de numero, se trata de unir aquí como lo estamos en España, en el marco de la U.G.T. a todos los ferroviarios del S.N.F. y entablar relaciones de unidad con los compañeros de la F.N.I.F. como tambien las tuvimos en España en los gloriosos días de nuestra guerra. Para conseguir esto es necesario que nuestros compañeros desplieguen la maxima actividad y se esfuerzen en realizar esta unidad sobre bases concretas que puedan cimentarla, si se plantea la unidad en abstracto no se conseguirá el éxito que si se plantea sobre la base de un trabajo concreto de ayuda a España, y de problemas morales y materiales para derrocar a Franco como campañas contra el terror, propaganda de nuestras luchas en Vizcaya, Cataluña y todo el resto de España que hacen tambalear el pedestal del tirano. Hay que buscar la unidad de las fuerzas ferroviarias que estan fuera del país (para hacer de ellos una fuerza patriótica que rinda la maxima ayuda a sus compatriotas y vuelva unida y habiendo cumplido con su deber hacia su clase y hacia su patria.

Unidad para no ofrecer resquicios a la claudicación y al desaliento para cerrar el paso a las maniobras de compromiso con la monarquía, y para deshacer todo genero de actividades de los agentes de Franco en nuestras filas donde se infiltran con la intencion de paralizar nuestro esfuerzo y darle una orientación que nos conduzca a futuras derrotas.

SOBRE ORGANIZACION DE LOS GRUPOS EN EL EXTERIOR

Considerando pasada la primera etapa de nuestro trabajo de organización debemos estudiar en esta reunión las normas mas utiles para mejorarla de acuerdo con las instrucciones de la C.E. y la Comisión Nacional de Grupos profesionales, desde la dirección a la base tenemos que asegurar la elección democrática de las direcciones departamentales y las delegaciones. Hacer vida colectiva, y realizar asambleas regularmente para de esta forma fortalecer la vida de todos los Grupos grandes o pequeños, debemos estudiar las condiciones de los camaradas para llevar a los cargos a los más activos y capacitados, fortaleciendo las direcciones con la savia pujante de los nuevos camaradas forjados en la emigración, que con su brio juvenil fortalecan la medula de nuestro glorioso S.N.F.

Deben constituirse, bajo la dirección del Comité nacional del Grupo y el Delegado de la C.E. en Europa, Comités y Delegaciones en donde existan núcleos de ferroviarios afiliados al S.N.F. (Este ya existen pero hay que intensificarlos).

Estos Comités se formaran donde existan 7 o más compañeros, y su dirección debe componerse de tres miembros. Estos deberan reunirse por lo menos una vez al mes, y hacer plenos cada tres meses en dichas reuniones se estudiarán los materiales que les envíe la Dirección nacional, y las cuestiones que ellos con conocimiento del Departamento crean más convenientes para mejorar su trabajo. Muy especialmente daran cuenta de los trabajos que efectuen con relación a España y la ayuda que se haya prestado a la misma.

En los departamentos en donde el número de camaradas no llegue a siete se constituirá una delegación de acuerdo con la Dirección Nacional. Finalmente, este Comité considera que si bien ni debemos establecer cotizaciones al margen de las de la U.G.T., debemos concentrar nuestros esfuerzos para intensificar como Grupo de clase nuestra ayuda financiera a España, para lo cual todos los camaradas deben comprometerse a hacer aportaciones individuales que representen no sólo su aportación personal, sino el esfuerzo realizado entre los simpatizantes de nuestra causa. Los ejemplos de las delegaciones actuales de Tarn y Garonne y Altos Pirineos pueden servir de base para la emulación de los demás.

Nosotros proponemos a las delegaciones estudiar la posibilidad de aparte las aportaciones regulares que hasta ahora se hacen, comprometernos a la aporta-

ción en un plazo de tres meses de una suma extraordinaria de 25.000 francos, que vendra a engrosar las sumas destinadas a la ayuda a España con que nuestro Grupo ya ha contribuido.

He aquí las normas que presentamos para vuestro estudio. Esperamos que ellas sean estudiadas por vosotros con el maximo interes y debatidas en nuestra proxima Asamblea.

Por España y por la República.

El Comité de Dirección del Grupo en Francia.

Una grata visita

En los primeros días del mes de Junio hemos recibido la visita de dos representantes oficiales de las Federaciones ferroviarias de Mexico y Chile. Los compañeros Oscar Aguayo y Daniel Garcia. Estos compañeros que en misión oficial recorrian Europa nos han transmitido el caluroso saludo de nuestros compañeros de clase de dichas Repúblicas latino-americanas, interesandose en gran manera por nuestros problemas, y atestiguanndonos el gran interes con que en aquellos países hermanos se sigue día a día el gran combate entablado por nuestro pueblo por su liberación.

Nos explicaron a grandes rasgos las gestas de solidaridad de los obreros portuarios y del carril negándose a cargar y transportar las mercaderías que van a llegar de la España franquista, y nos prometieron intensificar la solidaridad material con envíos de fondos que permitan acrecentar la lucha que llevan a cabo nuestros hermanos del interior.

EDITORIAL

(Viene de la primera página)

Compañeros de Vizcaya y de toda España, sabed que no estais solos en la lucha, el mundo entero está con vosotros y pendiente de vuestras acciones. El camino iniciado por vosotros, es el único a seguir, la unanimidad demostrada por nuestra UGT y las demás fuerzas antifranquistas con distintas apreciaciones de principios, han demostrado que la unidad es posible, cuando se sobreponen el interés general del pueblo al de un sector, o al de determinados intereses demagógicos que en el fondo ocultan solo a los aliados secretos de la reacción y por tanto a los enemigos de la clase obrera.

Comentando un editorial de « Cultura Ferroviaria »

Llega a nuestras manos un número de « Cultura Ferroviaria » órgano de la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria (C.N.T.) fracción colaboracionista, que en su editorial dice así :

« Los días 25-26-27 de febrero de 1947 la Confederación Nacional del Trabajo de España, celebró una plenaria nacional de Regionales, calificada de histórica por el portavoz confederal de fecha 22 del mes de Marzo ».

« En dicha edición figuraba una declaración pública que la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria suscribe íntegramente. Y la califica de ser la única arma eficaz que nos permite derrocar al actual « régimen ».

« En dicha declaración la Plenaria manifiesta la decisión de la C.N.T. de aharrarse con los monárquicos, en el urgente y común objetivo de derribar a Franco, constituir un gobierno provisional de coalición y llevar al pueblo previa reeducación política al plebiscito que en definitiva señale el régimen que debe regentar tras inapelable resultado los destinos políticos del país ».

« Ni la C.N.T. ni nosotros como parte integrante de ella, renunciamos a la conquista de la República, pero visto que solo por el camino del plebiscito se nos permitiera llegar a ella, la C.N.T. y la F.N.I.F. afirman claramente, coalición, gobierno provisional, y plebiscito ».

« Sabemos que con el Gobierno provisional y el Plebiscito nos exponemos a perder la República, pero ¿decimos? Es que no la tenemos perdida en la actualidad? Y luego de esta declaración hace una serie de consideraciones para justificar su tesis ».

Aunque no es nuestra costumbre polemizar sobre criterios y posiciones de sectores ajenos a nuestra disciplina sindical, no podemos menos que declarar la extrañeza y asombro que nos ha causado declaración de tal naturaleza, tan contraria a la posición revolucionaria que siempre apreciamos en los compañeros de la F.N.I.F. Pero nuestra comprensión llega al infinito cuando leemos la afirmación de que la única arma eficaz para derrocar a Franco es el plebiscito, aunque saben de que este nos expone a perder la República.

Por estas afirmaciones que reproducimos, se dá como un hecho cierto, que sin la alianza con D. Juan y sus huestes, los republicanos resultan incapaces para luchar y derrocar al franquismo. Para « Cultura Ferroviaria » parecen de cir muy poco ó nada las acciones heroicas de nuestros guerrilleros, los sabotajes constantes, y las diarias huelgas que se producen y acrecientan cada día con más intensidad, y que demuestran cual es el sentir de toda la clase trabajadora española.

En esta hora íntensamente trágica para España, en esta hora que Franco asesina con furia inaudita, y subvierte

los principios éticos más elementales, propugnar una alianza para derribar al franquismo con el que en el 1936 se ofreció a él para apoyarle, con los que finalizaron la sublevación fascista, no es otra cosa que haber perdido la fé en el pueblo y olvidar los tormentos y las vidas que ha costado a ese propio pueblo.

Nosotros por nuestra parte, decimos que fieles á nuestras tradiciones gloriosas, que quedaron marcadas en las gestas de los años 17-31-34 y durante toda nuestra guerra, seguiremos luchando por la República sin desfallecimientos, por que tenemos fé en el pueblo, y porque sabemos, que solo la lucha nos dará la victoria. Lucharemos al lado de todos los que honradamente luchan por la República, pero estaremos enfrente de los que la combatan ó ayuden á destruirla, y desde luego, estamos seguros que los ferroviarios de la F.N.I.F. que con nosotros lucharon y no hayan perdido su fé, gritaran á nuestro lado, VIVA LA REPUBLICA y ABADO LOS COMPROMISOS !

Ante una fecha histórica

18 DE JULIO

1936 - 1947

Una vez más, llega esta fecha histórica, encontrando a nuestra Patria sometida a la más abyecta de las tiranías que ha sufrido, desde que como entidad nacional está constituida.

Una vez más, el pueblo español a pesar del terror a que le tienen sometido, sabrá demostrar con hechos, el asco y odio que siente hacia un régimen que se le impuso por la fuerza, y se sostiene por el terror.

Y una vez más, reafirmamos nuestra fe en ese pueblo, que con sus sacrificios y sus luchas, sostiene enhiesto su honor, para ejemplo de la humanidad y vergüenza de los que le sostienen.

Llamamos a todos los españoles, para que unidos como en Julio de 1936, y con igual espíritu de lucha que entonces, intransigentes con los compromisos deshonorosos, nos lancemos al combate para bien de España y de su porvenir.

¡ VIVA EL 18 DE JULIO !

¡ VIVA LA UGT !

¡ VIVA EL SNF !

Por España y por la República.

Ayuda al Boletín

E. Toribio	200
Grupo Tarascon	175
J. Martorell	100
J. Carrascosa	100
D. Canamares	100
J. Sanchez	100
C. Parellada	200
O. Esteban	150
E. Ponsoda	80
S. Julvez	50
P. Monzon	50
A. Gómez	100
A. Pérez	100

De nuestra profesión

El gran peso de las locomotoras modernas, y del material rodante, como así las grandes velocidades que se desarrollan en el tráfico actual, hacen que cada día se estudien nuevos métodos de carriles y balastos, capaces de desistir a las grandes presiones compresivas que tienen que soportar. Una de las dificultades que se oponían á resolver este problema, era la cantidad de azufre y fósforo que entraba en la fabricación de los mismos. Ya después de 1918, con las experiencias hechas para los aceros de armamento, se pudo llegar á construir aceros Siemens básico con proporciones solo de 5 centésimas de azufre, y de fósforo, reduciendo con ello la fragilidad, y por tanto los peligros de rotura, sobre todo en los grandes frios.

Pero si bien estos elementos dan fragilidad á los aceros, no es menos cierto que el fósforo aumenta la dureza del mismo ; por lo que algunas autoridades en la materia consideraban, que lo que se ganaba en seguridad, se perdía en rendimiento y duración, pero este inconveniente se ha obviado con la introducción del manganeso en las aleaciones, lo que ha permitido después de las experiencias hechas por la L.N.E.R. utilizar el carril con proporciones medias de manganeso, y elevar así las participaciones del fósforo y azufre, que las necesidades de la última guerra, han hecho subir hasta el 0'07 %, lo que significa un retroceso en lo que especifica la legislación vigente.

Estos cambios no parecen hayan originado ningún resultado desfavorable, y es muy posible que hayan contribuido al efecto similar al de mayor proporción de manganeso aumentando la resistencia al desgaste. Sería interesante que por los medios competentes, se realizaran investigaciones que permitieran á los metalúrgicos descubrir el límite preciso, para el cual la proporción de estos elementos deja de ser beneficiosa para convertirse en perjudicial, ó viceversa.

S. P. I., 4, Rue Saulnier — PARIS (9^a)

EDITOR

La gesta hi los obreros va minante en la tiene entablado broche de orobles huelgas p do sucediend país. Pero ell pio de una n cuya primera lo que desde i teniendo, esto rage, y la luch positivos, han una sola direc una sola disci país vasco de Consejo de R todas las fuer y SV bajo la Gobierno de E a seguir.

La bestialid represiones qu ha tenido que sión unificada y sus sicarios, un paso atrás nas, y en sus les. Pero esto en el camino de en el camino de del régimen se sobre los trab ellos simpatiza do ministro de « ES ABSOLU AHOGAR Y M IAMIENTO OB obedientes sub rón, y sedient y temerosos d chos verdugo miento de las halagar y satir

Las calles d tados rincones de escenario a lias, nuestros secretamente d cidos a las ma campos mortif caciones sinu la orden del micelio, y las t ley de la Fala gre fría de lo éxito y hacen bras policíacas

Nuestros co donde van y l sejo de la Re guía, y saben Las masas pro puesto en pie la causa que la libertad, y l solos. La FS medios de soli las nuevas de países latino-a esfuerzos en e Franco, e int moral y mater moviliza todas (Pa

La gesta histórica desarrollada por los obreros vascos, marca un punto culminante en la lucha que contra Franco tiene entablada el pueblo español. Es el broche de oro que cierra las innumerables huelgas parciales, que se han venido sucediendo por todo el ámbito del país. Pero ella también marca el principio de una nueva etapa de combate, en cuya primera batalla queda demostrado lo que desde hace tiempo venimos sosteniendo, esto es, que la decisión, el coraje, y la lucha, para tener resultados positivos, han de ser agrupados bajo una sola dirección, centralizados bajo una sola disciplina. La existencia en el país vasco de un Organismo como su Consejo de Resistencia, que concentra todas las fuerzas progresivas UGT-CNT y SV bajo la orientación y dirección del Gobierno de Euzkadi, nos dan el ejemplo a seguir.

La bestialidad acostumbrada en las represiones que se suceden día tras día, ha tenido que suavizarse ante la decisión unificada del pueblo vasco. Riestra y sus sicarios, han sido obligados a dar un paso atrás en sus órdenes draconianas, y en sus ejecuciones inquisitoriales. Pero esto solo es un alto transitorio en el camino que se tienen trazado, una vez apaciguados los ánimos, los esbirros del régimen se arrojan con más saña sobre los trabajadores y los que con ellos simpatizan. Las órdenes del titulado ministro del interior son categóricas, « **ES ABSOLUTAMENTE NECESARIO AHOGAR Y DESTRUIR EL MOVIMIENTO OBRERO** » comunica a sus obedientes subordinados este nuevo Nerón, y sedientes de sangre y venganza, y temerosos de perder su pitanzas, dichos verdugos se exeden en el cumplimiento de las órdenes recibidas, para halagar y satisfacer a su señor.

Las calles de Bilbao y los más apartados rincones de su populosa ría sirven de escenario a las más atroces represalias, nuestros compañeros son sacados secretamente de sus domicilios y conducidos a las mazmorras de Franco, o a los campos mortíferos de Africa, las provocaciones sinuosas o descaradas están a la orden del día, las violaciones de domicilio, y las torturas, son el código y la ley de la Falange. Pero la calma y sangre fría de los obreros se oponen con éxito y hacen fracasar todas las maniobras policíacas.

Nuestros compañeros unidos saben a donde van y lo que persiguen. El Consejo de la Resistencia les orienta y guía, y saben que no están abandonados. Las masas progresivas del mundo se han puesto en pie a la llamada de Vasconia, la causa que defienden, es la causa de la libertad, y por tanto no afecta a ellos solos. La FSM moviliza sus poderosos medios de solidaridad, la CGT francesa, las nuevas democracias europeas, los países latino-americanos, redoblan sus esfuerzos en el sabotaje a la España de Franco, e intensifican su solidaridad moral y material. La UGT en el exterior moviliza todas sus fuerzas.

(Pasa a la tercera página)

UNION FERROVIARIA

F. S. M.

BOLETIN DEL GRUPO FERROVIARIO EN FRANCIA
Redacción y Administración :

19, RUE PIERRE SEMARD. PARIS (IX)

SNF

AÑO III

JULIO 1947

Nº 28

UGT

El triunfo de los ferroviarios franceses

Como en la mayoría de los países capitalistas, en Francia, a pesar de la seminacionalización de los ferrocarriles, los empleados ferroviarios son la cenicienta de la clase trabajadora, sus salarios están muy por bajo de los salarios medios vigentes en las industrias particulares, después de la liberación del país, su espíritu de sacrificio, su aportación a la reconstrucción de la industria, no se han visto recompensados, pues si bien siempre se les citaba como ejemplo de ciudadanía y de la producción, esto no les resolvía el problema angustioso del vivir cotidiano.

Conscientes de la razón que les asistía, los ferroviarios franceses han planteado una huelga, que empezando en diversos centros más o menos importantes, se generalizó hasta llegar a ser total. Su principal preocupación era obtener la victoria, y robustecer la situación material y moral de la clase obrera del carril, para dar mayor fuerza a la democracia, y al porvenir progresivo de Francia.

Ocho días ha durado el paro, en el que se solidarizaron, no solo los obreros manuales sin distinción de tendencias sino también los empleados y cuadros técnicos, que como un solo hombre respondieron al llamamiento de su potente Federación Sindical. El triunfo ha sido rotundo, y con la misma unanimidad que sostuvieron el movimiento han reanudado el trabajo, pues una hora después de firmado el convenio que daba fin a la huelga, salían los primeros trenes, lo que ha puesto de manifiesto una vez más, el patriotismo y disciplina de la sufrida clase ferroviaria, y le ha granjeado la simpatía de todas las clases sociales de la nación.

Los ferroviarios del mundo entero, y entre ellos los ferroviarios españoles se sienten orgullosos del magnífico triunfo obtenido por nuestros compañeros franceses, que dando un magnífico ejemplo de unidad y resolución en defensa de sus intereses de clase, han sabido ajustar y conquistar sus reivindicaciones a través de una huelga que se ha desarrollado (con la preocupación de no lesionar los intereses y aprovisionamiento de los centros urbanos).

La huelga general de los ferroviarios franceses por la forma en que se ha des-

arrollado, como otras que se han producido en nuestro país, demuestran claramente cuan falso es el prejuicio, de que en nuestra industria es imposible y de poco éxito un paro parcial ó total, una vez más queda evidente que el triunfo es seguro, si las reivindicaciones son justas, y la unidad reina entre los obreros.

Sin entrar a fondo en las ventajas morales conseguidas, como reclasificación de escalas, aumento de pensiones, reajuste de indemnización de desplazamientos. La mayoría de las escalas comprendidas entre la 1 y 9 que agrupan un 90 % del personal, han conseguido aumentos medios de 2.000 francos mensuales (200 pesetas).

Las enseñanzas que esta huelga nos ofrece nos afirman más y más en nuestras convicciones democráticas, ni militarización ni requisiciones se han producido por los poderes constituidos (y en este caso ellos eran los patronos), bajo la democracia y libertad mas efectiva, se ha desarrollado es te movimiento, y ello nos hace ver aun más patente la ignominia y vergüenza de un régimen como el de Franco, que bajo un patronímico Sindicalista, yugula las libertades que esa palabra encierra, hace demagogia de una doctrina que solo disfrazas grandes negocios y prevendas para los saltimbanquis mas ágiles ó mas osados, y que si alguna vez arroja algunas migajas del festín a los trabajadores es para recoger el producto con un tanto por ciento de usurero á retro.

Estamos seguros que la prensa falangista al servicio de la reacción habra desfigurado la esencia de este movimiento, pero tambien estamos seguros que nuestros compañeros en el fondo de su espíritu, habran seguido con entusiasmo dicha gesta, que les habra recordado los tiempos en qué, como hombres libres, tenían el derecho de reivindicar sus justas aspiraciones de clase, y entre las mentiras sembradas por la prensa vendida habran sabido leer lo que en ella no se expresaba, y en el fondo de sus conciencias se habran jurado luchar hasta la muerte por la obtención de una vida mejor y la desaparición del nefasto régimen que les oprime.

I. CASTRO.

ANTE NUESTRA PROXIMA ASAMBLEA PLENARIA

Material de estudio para orientar la discusion del orden del dia

« Por circular especial se ha puesto en conocimiento de nuestros compañeros el orden del día de la Asamblea Plenaria que se celebrará en París por nuestro Grupo, coincidiendo con el III Congreso de la U.G.T.

Para facilitar la orientación y estudio de los diferentes puntos de dicho orden del día, sometemos a nuestros camaradas el siguiente trabajo que les ayudará en la discusion ».

SITUACION DE LOS FERROVIARIOS EN ESPAÑA

La reacción y Franco, no podían olvidar el papel jugado por los ferroviarios en las luchas del último período de la Monarquía, durante el bienio negro, y después en defensa de la República, convirtiendo el ferrocarril en un arma de combate ardiente y eficaz al servicio del Gobierno republicano desde el día siguiente de la sublevación militar-fascista y en todo el curso de la guerra. Millares y millares de ferroviarios pagaron con el despido, la cárcel, y la muerte, el odio que quemaba las entrañas de los enemigos de nuestro pueblo.

Como consecuencia, faltó el ferrocarril de muchos de sus mejores obreros; invadido por una turba de gentes de la falange que entraron a recibir en él el premio a sus servicios de traición; colocados los técnicos bajo la autoridad de incompetentes protegidos del franquismo, con hambre de enriquecerse en plazo corto, nuestros transportes han sido y son conducidos a la destrucción, y se encuentran en la bancarrota mas completa. La crisis de la carretera producida principalmente por la falta de gasolina en el período de la guerra mundial, convirtió al ferrocarril en el solo medio de transporte de España, y a un material disminuido y fatigado por tres años de guerra interior se le sometió sin reparar ni entretener a una actividad sin límites, en manos en gran parte de gente inexperta de nuevo ingreso. Al desgaste ecocionado por un servicio ininterrumpido, se sumaron las destrucciones los desperfectos causados por el lógico aumento de los accidentes creando una situación, que ha podido caracterizar un técnico ferroviario de la dirección, diciendo, que España, se encuentra con el pavoroso problema de tener que reconstruir casi por completo sus transportes ferreos, juicio que ha confirmado el actual Ministro del ramo, al declarar que está en juego la propia existencia del ferrocarril.

Franco, que no ha sido capaz en más de ocho años de conservar ni construir maquinas, coches y vagones, en cantidad suficiente, solo ha salvado de la rui-

na el capital de las antiguas Compañías. Su estatificación del ferrocarril no han consistido en otra cosa que en canjear por valores del Estado las acciones y obligaciones de las Empresas, y en liquidar con cargo al país el deficit de explotación, cada día mas importante.

El desbarajuste, ha constituido un filon para los mandos falangistas; unos vendiendo los cargues de los vagones, y los billetes de viajeros en mercado negro, otros huyendo al extranjero con los fondos á ellos confiados. Mientras estan suspendidas las facturaciones la mayor parte del tiempo, por falta de material, trenes enteros de vagones vacios, cruzan España de punta á punta para servir los grandes negocios de los nuevos ricos del régimen. Mientras, los ferroviarios dignos que no roban como los falangistas, se mueren de hambre, y tienen que sufrir las consecuencias de un tal estado de cosas. En los accidentes, pierden muchos ferroviarios la vida, o son juzgados como responsables por tribunales militares. Cientos de compañeros aún en las cárceles; miles de despedidos, y los familiares de los presos, de los exilados y de los muertos en la más espantosa miseria. Tal es la situación de nuestros compañeros en España.

La vida ha subido en un 500 % en los artículos de precio de tasa, y llega al mil, en los que hay que adquirir a estraperlo que son la mayoría. Como contrapartida no se han aumentado los sueldos en más de un 50 %, pues la grand masa de los ferroviarios solo cobra sueldos de 10 a 12 pesetas al día, menos licencias, pérdida de plantillas, menos días de enfermedad con sueldo entero, reducción de pases. En cambio muchos seguros obligatorios y muchos « SERVICIOS SOCIALES » con vistas sólo a la propaganda, que presentan otros tantos descuentos con cargo a los miserios jornales. Y además el descuento afrentoso de las cuotas de los Sindicatos verticales obligatorio que sirve para sostener en la opulencia a los más odiados opresores de la clase trabajadora.

¿ COMO SALIR DE ESTA SITUACION ?

A la vista de su fracaso, para frenar la acción de los ferroviario, Franco se esfuerza en crear una ambiente de pasividad lanzando a sus agentes a propaga teorías de espera y renunciamento. Estos lanzan la idea de que no se puede luchar en la situación en que hoy se encuentran; que hay que esperar, para evitar represiones inútiles, y particularmente, remozando las viejas ideas de los pasivos y cobardes de otras épocas. Diciendo que el ferrocarril es un servicio público, cuyos movimientos deben reservarse para grandes ocasiones y sólo en conjunto, que una huelga ferroviaria

es el caos. La hichoria de la lucha ferroviaria en nuestro país demuestra todo lo contrario. No queda más que un camino para los ferroviarios y para toda la clase obrera; organizar los Sindicatos clandestinos de clase; establecer pactos de acción comun con las organizaciones de la C.N.T. en los propios lugares de trabajo, y desarrollar la lucha organizada de todos los trabajadores por reivindicaciones comunes.

En España así lo han comprendido, y no han dejado ni un solo momento los mas concientes, de luchar como han podido, de acuerdo con la situación. Ha habido huelgas como la de los 500 ferroviarios de Sevilla por un mayor racionamiento, como las de Alicante por solidaridad, como las del ferrocarril Bilbao-Santurce, y el plante general con amenaza de huelga de la R.E.N.F.E.

Los ferroviarios pueden luchar sin dejarse llevar por las propaganda pasivistas, haciendo plantas y huelgas justamente planteadas afecten o no á la circulación. El problema es fijarse y aprovechar bien las circunstancias de cada momento, organizan la lucha y realizarla con la fuerza unidad de los trabajadores del carril.

ESPAÑA A EN SU LUCHA ANTI-FRANQUISTA Y LA REPUBLICA

Solamente con la República encontraremos los ferroviarios la vida digna á que tenemos derecho, y la reparación posible a tanto dano re ibido recibido del fascismo. Es preciso unir la lucha por nuestras justas aspiraciones a la lucha por la República, convirtiendo nuestro programa, en la bandera que movilice toda la clase ferroviaria contra Franco y su régimen, en acciones constantes desarrolladas donde y como sea posible, que vayan preparando y madurando las condiciones para el movimiento de conjunto de todos los obreros y fué zas progresivas del país.

En nuestra reunion debemos estudiar las condiciones de vida y trabajo de los ferroviarios, estudiar sus reivindicaciones y sus luchas para conseguirlas sin pretender sustituirlos y dirigir desde aquí á los compañeros, que luchan en el interior, pero ya que nos encontramos en mejores condiciones de libertad para el examen y discusion de los problemas, podemos estudiar las formas de organización y lucha, y ofrecerle á nuestros companeros del interior proyectos y sugerencias que les serian de gran ayuda. Nuestros camaradas ferroviarios que viven en Francia, viven pensando en España y deceando reintegrarse a la lucha, se trata pues de ofrecerles cuadros y militantes que vayan allí para luchar a su lado. Y tambien se trata de conse-

guir aquí una mayor ayuda material para la lucha en el interior. La solidaridad en los medios de la emigración, y entre los amigos de España es una cantera inagotable, que lejos de disminuir, aumenta cada día a medida que se lucha y se presenta al franquismo como uno de los focos más reaccionarios del mundo. Debemos estudiar en nuestra reunión qué medios poner en práctica para incrementar la ayuda, y qué acciones demebos realizar para que a nuestros compañeros del interior no les falten medios materiales en sus magnificas luchas.

COMO TRABAJAR POR LA UNIDAD

Una de las formas más positivas de ayuda a España, es conseguir la unidad de las fuerzas políticas y sindicales de la emigración, debemos amplificar nuestros trabajos en este orden, no esperando que se realice por arriba en las direcciones, sino ayudando desde todos los puntos para conseguirla, en la emigración, unidos por vinculos profesionales, los ferroviaria se conocen entre ellos militen donde militen, y existe una gran camaradería entre si.

Nuestro Grupo Profesional cuenta en su seno a la gran mayoría de los ferroviarios en la emigración, pero no es solo un problema de numero, se trata de unir aquí como lo estabamos en España, en el marco de la U.G.T. a todos los ferroviarios del S.N.F. y entablar relaciones de unidad con los compañeros de la F.N.I.F. como tambien las tuvimos en España en los gloriosos días de nuestra guerra. Para conseguir esto es necesario que nuestros compañeros desplieguen la maxima actividad y se esfuerzen en realzar esta unidad sobre bases concretas que puedan cimentarla, si se plantea la unidad en abstracto no se conseguirá el éxito que si se plantea sobre la base de un trabajo concreto de ayuda a España, y de problemas morales y materiales para derrocar a Franco como campañas contra el terror, propaganda de nuestras luchas en Vizcaya, Cataluña y todo el resto de España que hacen tambalear el pedestal del tirano. Hay que buscar la unidad de las fuerzas ferroviarias que estan fuera del país (para hacer de ellos una fuerza patriótica que rinda la maxima ayuda a sus compatriotas y vuelva unida y habiendo cumplido con su deber hacia su clase y hacia su patria.

Unidad para no ofrecer resquicios a la claudicación y al desaliento para cerrar el paso a las maniobras de compromiso con la monarquía, y para deshacer todo genero de actividades de los agentes de Franco en nuestras filas donde se infiltran con la intencion de paralizar nuestro esfuerzo y darle una orientación que nos conduca a futuras derrotas.

SOBRE ORGANIZACION DE LOS GRUPOS EN EL EXTERIOR

Considerando pasada la primer etapa de nuestro trabajo de organización debemos estudiar en esta reunión las normas mas utiles para mejorarla de acuerdo con las instrucciones de la C.E. y la Comisión Nacional de Grupos profesionales, desde la dirección a la base tenemos que asegurar la elección democrática de las direcciones departamentales y las delegaciones. Hacer vida colectiva, y realizar asambleas regularmente para de esta forma fortalecer la vida de todos los Grupos grandes o pequeños, debemos estudiar las condiciones de los camaradas para llevar a los cargos a los más activos y capacitados, fortaleciendo las direcciones con la savia pujante de los nuevos camaradas forjados en la emigración, que con su brio juvenil fortalecan la medula de nuestro glorioso S.N.F.

Deben constituirse, bajo la dirección del Comité nacional del Grupo y el Delegado de la C.E. en Europa, Comités y Delegaciones en donde existan núcleos de ferroviarios afiliados al S.N.F. (Este ya existen pero hay que intensificarlos).

Estos Comités se formaran donde existan 7 o más compañeros, y su dirección debe componerse de tres miembros. Estos deberan reunirse por lo menos una vez al mes, y hacer plenos cada tres meses en dichas reuniones se estudiarán los materiales que les envíe la Dirección nacional, y las cuestiones que ellos con conocimiento del Departamento crean más convenientes para mejorar su trabajo. Muy especialmente daran cuenta de los trabajos que efectuen con relacion a España y la ayuda que se haya prestado a la misma.

En los departamentos en donde el número de camaradas no llegue a siete se constituirá una delegación de acuerdo con la Dirección Nacional. Finalmente, este Comité considera que si bien ni debemos establecer cotizaciones al margen de las de la U.G.T., debemos concentrar nuestros esfuerzos para intensificar como Grupo de clase nuestra ayuda financiera a España, para lo cual todos los camaradas deben comprometerse a hacer aportaciones individuales que representen no sólo su aportación personal, sino el esfuerzo realizado entre los simpatizantes de nuestra causa. Los ejemplos de las delegaciones actuales de Tarn y Garonne y Altos Pirineos pueden servir de base para la emulación de los demás.

Nosotros proponemos a las delegaciones estudiar la posibilidad de aparte las aportaciones regulares que hasta ahora se hacen, comprometernos a la aporta-

cion en un plazo de tres meses de una suma extraordinaria de 25,000 francos, que vendra a engrosar las sumas destinadas a la ayuda a España con que nuestro Grupo ya ha contribuido.

He aquí las normas que presentamos para vuestro estudio. Esperamos que ellas sean estudiadas por vosotros con el maximo interes y debatidas en nuestra proxima Asamblea.

Por España y por la República.

El Comité de Dirección del Grupo en Francia.

Una grata visita

En los primeros días del mes de Junio hemos recibido la visita de dos representaciones oficiales de las Federaciones ferroviarias de México y Chile. Los compañeros Oscar Aguayo y Daniel Garcia. Estos compañeros que en misión oficial recorrian Europa nos han transmitido el caluroso saludo de nuestros compañeros de clase de dichas Repúblicas latino-americanas, interesandose en gran manera por nuestros problemas, y atestiguanndonos el gran interes con que en aquellos países hermanos se sigue día a día el gran combate entablado por nuestro pueblo por su liberación.

Nos explicaron a grandes rasgos las gestas de solidaridad de los obreros portuarios y del carril negandose a cargar y transportar las mercaderías que van o llegan de la España franquista, y nos prometieron intensificar la solidaridad material con envios de fondos que permitan acrecentar la lucha que llevan a cabo nuestros hermanos del interior.

EDITORIAL

(Viene de la primera página)

Compañeros de Vizcaya y de toda España, sabed que no estais solos en la lucha, el mundo entero está con vosotros y pendiente de vuestras acciones. El camino iniciado por vosotros, es el único a seguir, la unanimidad demostrada por nuestra UGT y las demás fuerzas antifranquistas con distintas apreciaciones de principios, han demostrado que la unidad es posible, cuando se sobreponen el interés general del pueblo al de un sector, o al de determinados intereses demagógicos que en el fondo ocultan solo a los aliados secretos de la reacción y por tanto a los enemigos de la clase obrera.

La gesta histórica desarrollada por los obreros vascos, marca un punto culminante en la lucha que contra Franco tiene entablada el pueblo español. Es el broche de oro que cierra las innumerables huelgas parciales, que se han venido sucediendo por todo el ámbito del país. Pero ella también marca el principio de una nueva etapa de combate, en cuya primera batalla queda demostrado lo que desde hace tiempo venimos sosteniendo, esto es, que la decisión, el coraje, y la lucha, para tener resultados positivos, han de ser agrupados bajo una sola dirección, centralizados bajo una sola disciplina. La existencia en el país vasco de un Organismo como su Consejo de Resistencia, que concentra todas las fuerzas progresivas UGT-CNT y SV bajo la orientación y dirección del Gobierno de Euzkadi, nos dan el ejemplo a seguir.

La bestialidad acostumbrada en las represiones que se suceden día tras día, ha tenido que suavizarse ante la decisión unificada del pueblo vasco. Riestra y sus sicarios, han sido obligados a dar un paso atrás en sus órdenes draconianas, y en sus ejecuciones inquisitoriales. Pero esto solo es un alto transitorio en el camino que se tienen trazado, una vez apaciguados los ánimos, los esbirros del régimen se arrojan con más saña sobre los trabajadores y los que con ellos simpatizan. Las órdenes del titulado ministro del interior son categóricas, « ES ABSOLUTAMENTE NECESARIO AHOGAR Y DESTRUIR EL MOVIMIENTO OBRERO » comunica a sus obedientes subordinados este nuevo Nerón, y sedientes de sangre y venganza, y temerosos de perder su pitanza, dichos verdugos se exeden en el cumplimiento de las órdenes recibidas, para halagar y satisfacer a su señor.

Las calles de Bilbao y los más apartados rincones de su populosa ría sirven de escenario a las más atroces represalias, nuestros compañeros son sacados secretamente de sus domicilios y conducidos a las mazmorras de Franco, o a los campos mortíferos de Africa, las provocaciones sinuosas o descaradas están a la orden del día, las violaciones de domicilio, y las torturas, son el código y la ley de la Falange. Pero la calma y sangre fría de los obreros se oponen con éxito y hacen fracasar todas las maniobras policíacas.

Nuestros compañeros unidos saben a donde van y lo que persiguen. El Consejo de la Resistencia les orienta y guía, y saben que no están abandonados. Las masas progresivas del mundo se han puesto en pie a la llamada de Vasconia, la causa que defienden, es la causa de la libertad, y por tanto no afecta a ellos solos. La FSM moviliza sus poderosos medios de solidaridad, la CGT francesa, las nuevas democracias europeas, los países latino-americanos, redoblan sus esfuerzos en el sabotaje a la España de Franco, e intensifican su solidaridad moral y material. La UGT en el exterior moviliza todas sus fuerzas.

(Pasa a la tercera página)

UNION FERROVIARIA

F. S. M.

BOLETIN DEL GRUPO FERROVIARIO EN FRANCIA
Redacción y Administración :

19, RUE PIERRE SEMARD. PARIS (IX)

SNF

AÑO III

JULIO 1947

Nº 28

UGT

El triunfo de los ferroviarios franceses

Como en la mayoría de los países capitalistas, en Francia, a pesar de la seminacionalización de los ferrocarriles, los empleados ferroviarios son la cenicienta de la clase trabajadora, sus salarios están muy por bajo de los salarios medios vigentes en las industrias particulares, después de la liberación del país, su espíritu de sacrificio, su aportación a la reconstrucción de la industria, no se han visto recompensados, pues si bien siempre se les citaba como ejemplo de ciudadanía y de la producción, esto no les resolvía el problema angustioso del vivir cotidiano.

Conscientes de la razón que les asistía, los ferroviarios franceses han planteado una huelga, que empezando en diversos centros más o menos importantes, se generalizó hasta llegar a ser total. Su principal preocupación era obtener la victoria, y robustecer la situación material y moral de la clase obrera del carril, para dar mayor fuerza a la democracia, y al porvenir progresivo de Francia.

Ocho días ha durado el paro, en el que se solidarizaron, no solo los obreros manuales sin distinción de tendencias sino también los empleados y cuadros técnicos, que como un solo hombre respondieron al llamamiento de su potente Federación Sindical. El triunfo ha sido rotundo, y con la misma unanimidad que sostuvieron el movimiento han reanudado el trabajo, pues una hora después de firmado el convenio que daba fin a la huelga, salían los primeros trenes, lo que ha puesto de manifiesto una vez más, el patriotismo y disciplina de la sufrida clase ferroviaria, y le ha granjeado la simpatía de todas las clases sociales de la nación.

Los ferroviarios del mundo entero, y entre ellos los ferroviarios españoles se sienten orgullosos del magnífico triunfo obtenido por nuestros compañeros franceses, que dando un magnífico ejemplo de unidad y resolución en defensa de sus intereses de clase, han sabido ajustar y conquistar sus reivindicaciones a través de una huelga que se ha desarrollado (con la preocupación de no lesionar los intereses y aprovisionamiento de los centros urbanos).

La huelga general de los ferroviarios franceses por la forma en que se ha des-

arrollado, como otras que se han producido en nuestro país, demuestran claramente cuan falso es el prejuicio, de que en nuestra industria es imposible y de poco éxito un paro parcial ó total, una vez más queda evidente que el triunfo es seguro, si las reivindicaciones son justas, y la unidad reina entre los obreros.

Sin entrar a fondo en las ventajas morales conseguidas, como reclasificación de escalas, aumento de pensiones, reajuste de indemnización de desplazamientos. La mayoría de las escalas comprendidas entre la 1 y 9 que agrupan un 90 % del personal, han conseguido aumentos medios de 2.000 francos mensuales (200 pesetas).

Las enseñanzas que esta huelga nos ofrece nos afirman más y más en nuestras convicciones democráticas, ni militarización ni requisiciones se han producido por los poderes constituidos (y en este caso ellos eran los patronos), bajo la democracia y libertad mas efectiva, se ha desarrollado este movimiento, y ello nos hace ver aun más patente la ignominia y vergüenza de un régimen como el de Franco, que bajo un patronímico Sindicalista, yugula las libertades que esa palabra encierra, hace demagogia de una doctrina que solo disfraza grandes negocios y prevendas para los saltimbanquis mas ágiles ó mas osados, y que si alguna vez arroja algunas migajas del festin a los trabajadores es para recoger el producto con un tanto por ciento de usurero á retro.

Estamos seguros que la prensa falangista al servicio de la reacción habra desfigurado la esencia de este movimiento, pero tambien estamos seguros que nuestros compañeros en el fondo de su espíritu, habran seguido con entusiasmo dicha gesta, que les habrá recordado los tiempos en que, como hombres libres, tenían el derecho de reivindicar sus justas aspiraciones de clase, y entre las mentiras sembradas por la prensa vendida habran sabido leer lo que en ella no se expresaba, y en el fondo de sus conciencias se habran jurado luchar hasta la muerte por la obtención de una vida mejor y la desaparición del nefasto régimen que les oprime.

I. CASTRO.

ANTE NUESTRA PROXIMA ASAMBLEA

Material de estudio para orientar la discusion

« Por circular especial se ha puesto en conocimiento de nuestros compañeros el orden del día de la Asamblea Plenaria que se celebrará en París por nuestro Grupo, coincidiendo con el III Congreso de la U.G.T.

Para facilitar la orientación y estudio de los diferentes puntos de dicho orden del día, sometemos a nuestros camaradas el siguiente trabajo que les ayudará en la discusión ».

SITUACION DE LOS FERROVIARIOS EN ESPAÑA

La reacción y Franco, no podían olvidar el papel jugado por los ferroviarios en las luchas del último periodo de la Monarquía, durante el bienio negro, y después en defensa de la República, convirtiendo el ferrocarril en un arma de combate ardiente y eficaz al servicio del Gobierno republicano desde el día siguiente de la sublevación militar-fascista y en todo el curso de la guerra. Millares y millares de ferroviarios pagaron con el despido, la cárcel, y la muerte, el odio que quemaba las entrañas de los enemigos de nuestro pueblo.

Como consecuencia, faltó el ferrocarril de muchos de sus mejores obreros; invadido por una turba de gentes de la falange que entraron a recibir en él el premio a sus servicios de traición; colocados los técnicos bajo la autoridad de incompetentes protegidos del franquismo, con hambre de enriquecerse en plazo corto, nuestros transportes han sido y son conducidos a la destrucción, y se encuentran en la bancarrota más completa. La crisis de la carretera producida principalmente por la falta de gasolina en el periodo de la guerra mundial, convirtió al ferrocarril en el solo medio de transporte de España, y a un material disminuido y fatigado por tres años de guerra interior se le sometió sin reparar ni entretener a una actividad sin límites, en manos en gran parte de gente inexperta de nuevo ingreso. Al desgaste ecocionado por un servicio ininterrumpido, se sumaron las destucciones los desperfectos causados por el lógico aumento de los accidentes creando una situación, que ha podido caracterizar un técnico ferroviario de la dirección, diciendo, que España se encuentra con el pavoroso problema de tener que reconstruir casi por completo sus transportes ferreos, juicio que ha confirmado el actual Ministro del ramo, al declarar que está en juego la propia existencia del ferrocarril.

Franco, que no ha sido capaz en más de ocho años de conservar ni construir máquinas, coches y vagones, en cantidad suficiente, solo ha salvado de la rui-

na el capital de las antiguas Compañías. Su estatificación del ferrocarril no han consistido en otra cosa que en canjear por valores del Estado las acciones y obligaciones de las Empresas, y en liquidar con cargo al país el déficit de explotación, cada día más importante.

El desbarajuste, ha constituido un filon para los mandos falangistas; unos vendiendo los cargues de los vagones, y los billetes de viajeros en mercado negro, otros huyendo al extranjero con los fondos a ellos confiados. Mientras están suspendidas las facturaciones la mayor parte del tiempo, por falta de material, trenes enteros de vagones vacíos, cruzan España de punta a punta para servir los grandes negocios de los nuevos ricos del régimen. Mientras, los ferroviarios dignos que no roban como los falangistas se mueren de hambre, y tienen que sufrir las consecuencias de un tal estado de cosas. En los accidentes, pierden muchos ferroviarios la vida, o son juzgados como responsables por tribunales militares. Cientos de compañeros aún en las cárceles; miles de despedidos, y los familiares de los presos, de los exilados y de los muertos en la más espantosa miseria. Tal es la situación de nuestros compañeros en España.

La vida ha subido en un 500 % en los artículos de precio de tasa, y llega al mil, en los que hay que adquirir a estraperlo que son la mayoría. Como contrapartida, no se han aumentado los sueldos en más de un 50 %, pues la grand masa de los ferroviarios solo cobra sueldos de 10 a 12 pesetas al día, menos licencias, pérdida de plantillas, menos días de enfermedad con sueldo entero, reducción de pases. En cambio muchos seguros obligatorios y muchos « SERVICIOS SOCIALES » con vistas sólo a la propaganda, que presentan otros tantos descuentos con cargo a los miseros jornales. Y además el descuento afrentoso de las cuotas de los Sindicatos verticales obligatorio que sirve para sostener en la opulencia a los más odiados opresores de la clase trabajadora.

¿ COMO SALIR DE ESTA SITUACION ?

A la vista de su fracaso, para frenar la acción de los ferroviarios, Franco se esfuerza en crear un ambiente de pasividad lanzando a sus agentes a propagar teorías de espera y renunciamento. Estos lanzan la idea de que no se puede luchar en la situación en que hoy se encuentran; que hay que esperar, para evitar represiones inútiles, y particularmente, remozando las viejas ideas de los pasivos y cobardes de otras épocas. Diciendo que el ferrocarril es un servicio público, cuyos movimientos deben reservarse para grandes ocasiones y sólo en conjunto, que una huelga ferroviaria

es el caos. La hichoria de la lucha ferroviaria en nuestro país demuestra todo lo contrario. No queda más que un camino para los ferroviarios y para toda la clase obrera; organizar los Sindicatos clandestinos de clase; establecer pactos de acción común con las organizaciones de la C.N.T. en los propios lugares de trabajo, y desarrollar la lucha organizada de todos los trabajadores por reivindicaciones comunes.

En España así lo han comprendido, y no han dejado ni un solo momento los mas concientes, de luchar como han podido, de acuerdo con la situación. Ha habido huelgas como la de los 500 ferroviarios de Sevilla por un mayor racionamiento, como las de Alicante por solidaridad, como las del ferrocarril Bilbao-Santurce, y el plante general con amenaza de huelga de la R.E.N.F.E.

Los ferroviarios pueden luchar sin dejarse llevar por las propaganda pasivistas, haciendo plantas y huelgas justamente planteadas afecten o no a la circulación. El problema es fijarse y aprovechar bien las circunstancias de cada momento, organizan la lucha y realizarla con la fuerza unidad de los trabajadores del carril.

ESPAÑA A EN SU LUCHA ANTI-FRANQUISTA Y LA REPUBLICA

Solamente con la República encontraremos los ferroviarios la vida digna a que tenemos derecho, y la reparación posible a tanto dano recibido del fascismo. Es preciso unir la lucha por nuestras justas aspiraciones a la lucha por la República, convirtiendo nuestro programa, en la bandera que movilice toda la clase ferroviaria contra Franco y su régimen, en acciones constantes desarrolladas donde y como sea posible, que vayan preparando y madurando las condiciones para el movimiento de conjunto de todos los obreros y fuézas progresivas del país.

En nuestra reunion debemos estudiar las condiciones de vida y trabajo de los ferroviarios, estudiar sus reivindicaciones y sus luchas para conseguir las sin pretender sustituirlos y dirigir desde aquí a los compañeros que luchan en el interior, pero ya que nos encontramos en mejores condiciones de libertad para el examen y discusión de los problemas, podemos estudiar las formas de organización y lucha, y ofrecerle a nuestros compañeros del interior proyectos y sugerencias que les serian de gran ayuda. Nuestros camaradas ferroviarios que viven en Francia, viven pensando en España y deceando reintegrarse a la lucha, se trata pues de ofrecerles cuadros y militantes que vayan allí para luchar a su lado. Y también se trata de conse-

guir aquí una mayor ayuda material para la lucha en el interior. La solidaridad en los medios de la emigración, y entre los amigos de España es una cantera inagotable, que lejos de disminuir, aumenta cada día a medida que se lucha y se presenta al franquismo como uno de los focos más reaccionarios del mundo. Debemos estudiar en nuestra reunión qué medios poner en práctica para incrementar la ayuda, y qué acciones debemos realizar para que a nuestros compañeros del interior no les falten medios materiales en sus magnificas luchas.

COMO TRABAJAR POR LA UNIDAD

Una de las formas más positivas de ayuda a España, es conseguir la unidad de las fuerzas políticas y sindicales de la emigración, debemos amplificar nuestros trabajos en este orden, no esperando que se realice por arriba en las direcciones, sino ayudando desde todos los puntos para conseguirla, en la emigración, unidos por vínculos profesionales, los ferroviarios se conocen entre ellos militando donde militan, y existe una gran camaradería entre si.

Nuestro Grupo Profesional cuenta en su seno a la gran mayoría de los ferroviarios en la emigración, pero no es solo un problema de número, se trata de unir aquí como lo estábamos en España, en el marco de la U.G.T. a todos los ferroviarios del S.N.F. y entablar relaciones de unidad con los compañeros de la F.N.I.F. como también las tuvimos en España en los gloriosos días de nuestra guerra. Para conseguir esto es necesario que nuestros compañeros desplieguen la máxima actividad y se esfuerzen en realizar esta unidad sobre bases concretas que puedan cimentarla, si se plantea la unidad en abstracto no se conseguirá el éxito que si se plantea sobre la base de un trabajo concreto de ayuda a España, y de problemas morales y materiales para derrocar a Franco como campañas contra el terror, propaganda de nuestras luchas en Vizcaya, Cataluña y todo el resto de España que hacen tambalear el pedestal del tirano. Hay que buscar la unidad de las fuerzas ferroviarias que están fuera del país para hacer de ellos una fuerza patriótica que rinda la máxima ayuda a sus compatriotas y vuelva unida y habiendo cumplido con su deber hacia su clase y hacia su patria.

Unidad para no ofrecer resquicios a la claudicación y al desaliento para cerrar el paso a las maniobras de compromiso con la monarquía, y para deshacer todo genero de actividades de los agentes de Franco en nuestras filas donde se infiltran con la intención de paralizar nuestro esfuerzo y darle una orientación que nos conduzca a futuras derrotas.

SOBRE GRU

Considera de número de nosotros, debemos tener en cuenta las normas de acuerdo con la Comisión Profesional, tenemos que ser craticos de les y las crativa, y re para de de todos l debemos camarada los más ciendo la jante de en la emi nir fortal rioso S.N

Deben del Comité gado de Delegación de ferrov ya existe

Estos existan 7 ción debe Estos de una vez tres mes dieran l Dirección ellos con crean m su traba cuenta d relacion haya pr

En lo número te se co do con te, este debemo gen de centrar ficar e da fins dos los a hace repres sonal, los si ejemp Tarn servir demá

No nes e apor se ha

ia »

mentales,
arribar al
1936 se
en los que
cista, no
la fé en
nos y las
propio pue-

decimos
glorio-
las ges-
ante toda
uchando
cimientos,
No, y por-
nos dará
de todos
por la Re-
nte de los
destruirla,
que los
e con no-
dido su
VIVA LA
COMPRO-

orica



fecha
uestra
yecta
frido,
cional

pañol
tienen
con
ente
mpu-
e por

amos
con
sos-
para

ver-
n.
oles,
e de
cha
con
nos
de

Ayuda al Boletín

E. Toribio	200
Grupo Tarascon	175
J. Martorell	100
J. Carrascosa	100
D. Canamares	100
J. Sanchez	100
Ö. Parellada	200
O. Esteban	150
E. Ponsoda	80
S. Julvez	50
P. Monzon	50
A. Gómez	100
A. Pérez	100

De nuestra profesión

El gran peso de las locomotoras modernas, y del material rodante, como así las grandes velocidades que se desarrollan en el tráfico actual, hacen que cada día se estudien nuevos métodos de carriles y balastos, capaces de desistir a las grandes presiones compresivas que tienen que soportar. Una de las dificultades que se oponían a resolver este problema, era la cantidad de azufre y fósforo que entraba en la fabricación de los mismos. Ya después de 1918, con las experiencias hechas para los aceros de armamento, se pudo llegar a construir aceros Siemens básico con proporciones solo de 5 centésimas de azufre, y de fósforo, reduciendo con ello la fragilidad, y por tanto los peligros de rotura, sobre todo en los grandes fríos.

Pero si bien estos elementos dan fragilidad a los aceros, no es menos cierto que el fósforo aumenta la dureza del mismo; por lo que algunas autoridades en la materia consideraban, que lo que se ganaba en seguridad, se perdía en rendimiento y duración, pero este inconveniente se ha obviado con la introducción del manganeso en las aleaciones, lo que ha permitido después de las experiencias hechas por la L.N.E.R. utilizar el carril con proporciones medias de manganeso, y elevar así las participaciones del fósforo y azufre, que las necesidades de la última guerra, han hecho subir hasta el 0'07 %, lo que significa un retroceso en lo que especifica la legislación vigente.

Estos cambios no parecen hayan originado ningún resultado desfavorable, y es muy posible que hayan contribuido al efecto similar al de mayor proporción de manganeso aumentando la resistencia al desgaste. Sería interesante que por los medios competentes, se realizaran investigaciones que permitieran a los metalúrgicos descubrir el límite preciso, para el cual la proporción de estos elementos deja de ser beneficiosa para convertirse en perjudicial, ó viceversa.

S. P. I., 4, Rue Saulnier — PARIS (9^a)