

PREPARADOS PARA LA CAMPAÑA DE INVIERNO

CARRIL★

ORGANO DE LA FRACCION COMUNISTA DE FERROVIARIOS

II. Epoca.—Año I.—Núm. 1.

Madrid, 21 septiembre 1938.

Precio: 15 céntimos

Nuestras tareas al re- aparecer CARRIL

EDITORIAL

En nuestro último número de CARRIL, con fecha de diciembre, planteábamos diversas cuestiones que, a nuestro juicio, eran esenciales para que la clase trabajadora del carril realizara, con absoluta garantía de éxito, las tareas que las circunstancias, de acuerdo con la guerra, nos imponían.

Diversos motivos nos han obligado a retrasar, mes tras mes, la salida de nuestro órgano de expresión. Hoy volvemos a dirigirnos a los ferroviarios con los mismos propósitos y la misma voluntad que siempre nos ha caracterizado: ayudar a ganar la guerra y facilitar el camino de la unidad entre todos nuestros hermanos de clase.

El balance de acontecimientos por que nuestro pueblo ha pasado es rico en matices. Crisis histórica se ha considerado la que dio lugar a la reorganización del Consejo, encargándose el doctor Negrín de la cartera de Defensa Nacional, además de la Presidencia. Se produjo este hecho en momentos verdaderamente angustiosos, cuando las fuerzas invasoras, apoyadas por avalanchas de aviones y tanques, consideraban que la guerra sería ya un breve epílogo. Y es el Gobierno que preside Negrín quien aporta nuevas fuerzas, nueva moral y nuevos medios para contener al invasor.

Las fuerzas del Este pasan el Ebro y derrotan a italianos y traidores, haciéndoles variar todos sus planes con respecto a ricas regiones de

nuestra patria. Al hecho glorioso del Ejército del Este se une la viril reacción de las fuerzas encuadradas en el Ejército Popular en el sector de Extremadura. También las sierras extremeñas, igual que Guadalajara, igual que los muros de Madrid y Levante, han presenciado cómo se vence a los traidores que pretenden vender la patria al imperialismo internacional.

La guerra sigue su curso; resistencia primero, para atacar y vencer después.

Otro de los hechos importantes, en este tiempo que hemos estado sin comunicación con nuestros compañeros, es la realización del Comité de Enlace U. G. T.-C. N. T. Es grandemente necesario destacar la importancia de este organismo, que no solamente regula las relaciones cordiales entre Sindicatos y afiliados, sino que también, con su gran responsabilidad, influye en regular la vida del país en los diversos aspectos peculiares a organizaciones de masas, como son los Sindicatos. El Comité Ejecutivo realiza grandes tareas: la disciplina en talleres y fábricas, el aprovechamiento de materiales, la prestación al Gobierno, sin regateos, de las inmensas fuerzas que agrupan sus organizaciones... El C. de E. U. G. T.-C. N. T., como el C. de E. P. S.-P. C., son las fuerzas más firmes y consecuentes que se agrupan en torno del Gobierno del Frente Popular.

En el orden profesional también podemos acusar avances de importancia: la terminación del ferrocarril Torrejón-Tarancón hace entrar a los trabajadores ferro-

viarios en nuevas etapas de actividades.

CARRIL, como órgano de expresión clasista, plantea ante los obreros ferroviarios la necesidad de superar una situación que, de prolongarse, en nada favorecería a los intereses generales del país ni a los propios ferroviarios. Regularización de sueldos y jornales, militarización, primas de superproducción, abastecimiento, disciplina en el trabajo, aprovechamiento de todos los recursos, etc., etc. son problemas todos de importancia superior e inmediata que los trabajadores ferroviarios hemos de disponernos a resolver con tesón y voluntad, y a los que CARRIL, sin regatear esfuerzos ni sacrificios, aportará cuanto sea necesario y preciso.

50 AÑOS DE VIDA DEL PARTIDO SOCIALISTA



Unidos al acto organizado por nuestra primera Zona para conmemorar el medio siglo de luchas de nuestra querida Central sindical, están los llevados a cabo por los Grupos Sindicales Socialistas de nuestro Partido hermano, y como nosotros afiliado a la U. G. T., sobre los cincuenta años de actividades políticas del Partido Socialista. Nuestros compañeros ferroviarios Del Toro, Gallegos y Riesgo, en sus intervenciones, cuando hacían el balance del glorioso Partido Socialista, cuando en sus afirmaciones doctrinales señalaban la necesidad de estrechar más y más todos los días el esfuerzo de la clase trabajadora, coincidente en la lucha contra el fascismo, expresaban nuestro propio sentimiento de trabajadores comunistas. Sus intervenciones fueron una comprobación de lo que representa el hecho concreto de la unidad de todos los trabajadores, y cómo sobre esta unidad veremos reverdecir la tradición revolucionaria de comunistas y socialistas, que con una aspiración perfectamente concreta y definida trabajan desde las avanzadas de la revolución por el mejoramiento de la sociedad, colocando al hombre en las condiciones de vida precisas para conseguir de él todo lo positivo que hay en una sociedad libre...

LOS FERROVIARIOS CUIDARAN QUE EL TRANSPORTE FERREO FUNCIONE A RITMO ACELERADO

La distribución rápida y organizada es el eje fundamental de esta campaña

No basta, no puede bastarnos, la idea de que con contribuir con una cantidad más o menos elevada hemos cumplido con nuestro deber antifascista para la Campaña de Invierno de ayuda a los combatientes y a la población civil de nuestra heroica retaguardia.

A nosotros, ferroviarios, que servimos uno de los medios más eficaces para esta Campaña, el transporte férreo, nos incumbe una tarea dura y de gran sacrificio. Poner este invierno al ferrocarril a pleno rendimiento, superando con nuestro esfuerzo personal las dificultades que para su normal desarrollo tiene a los dos años largos de guerra.

Coordinar los diversos servicios de la Red, con la preocupación constante de su dirección. Recuperar y distribuir rápidamente, sin trabas burocráticas, el material rodado vacío. Reparar y repasar febrilmente locomotoras, vagones y coches, sin mirar horas ni jornadas, como hacen los trabajadores de las industrias de guerra. Buscar soluciones a los inconvenientes que surjan en la industria con un sereno examen de la situación, con una perfecta unidad de todos los trabajadores interesados, como hacen nuestros combatientes, convencidos de que de esta manera se hallarán como se encontraron en cosas más difíciles. Tener presente hasta la obsesión que en buena parte el éxito de la Campaña de Invierno depende del transporte, y nosotros hemos de formar parte de la vanguardia de ese ejército que se dispone a esa batalla, Y LA GANAR.

Que en todos los medios ferroviarios se discuta la forma práctica de ejecutar este trabajo. En los talleres, en las oficinas, en el Sindicato, en los Comités de Enlace, en los organismos de dirección. Y si conseguimos resultados prácticos en este trabajo habremos ayudado más y mejor a la Campaña de Invierno—iniiciada y sugerida por el general Miaja y comisario Jesús Hernández—que aportando la más crecida cantidad a la suscripción iniciada con tal fin, aunque no sea desdeñable, ni mucho menos, esta parte del sacrificio que hemos de hacer para ganar esta gran batalla al fascismo invasor.

REUNION DEL COMITE NACIONAL DE NUESTRO SINDICATO

El día 5 de agosto se ha reunido en Murcia el más alto organismo de nuestro Sindicato. Para nosotros no podía pasar inadvertida tan importante reunión, ya que en ella, como en todas estas reuniones, han de plantearse forzadamente cuantas cuestiones afectan o se refieren tanto a la industria como a la situación de los afiliados en sus relaciones y necesidades con la organización.

Aunque en el orden del día para esta reunión se omitían las tareas más fundamentales para los ferroviarios, como son la regularización de salarios, militarización, abastecimiento, etc., suponíamos que no por ello habrían de dejarse de tratar cuantos motivos de preocupación sienten los ferroviarios. Por las referencias que tenemos de la reunión del C. N., hemos de considerar que ésta no ha tenido todos los resultados positivos que en bien de la industria eran de esperar. Militarización, abastecimiento, reforma del reglamento del Sindicato, regularización de sueldos y jornales, abono de destacamentos, seleccionados del Gran Metro de

(Pasa a la página siguiente.)

Nuestro Sindicato Nacional Ferroviario y la clase obrera han perdido un gran defensor

El 19 de agosto se verificó el entierro de José García Clemente, viejo militante de nuestro Sindicato Nacional Ferroviario, camarada que supo en todo momento granjearse el aprecio de todos sus compañeros de trabajo. gran activista dentro de la 8.ª Zona, con una gran entereza revolucionaria, militante activo y destacado del Partido Comunista desde últimos del año 33.

Al estallar el movimiento se lanzó a la calle a defender los intereses de la causa proletaria. Pronto pasaron las primeras Milicias; en ellas, en la columna del Euzkadi, le cupo la gloria de ser uno más de los que tomaron Torrejón, Libros, Vilhel, etc. Por sus cualidades fue nombrado jefe de cuartel de Milicias de Utiel; reclutó millares de voluntarios para nuestro glorioso Ejército Popular, y podrían dar fe de su entusiasmo, de su capacidad, del trato recibido, cuantas unidades militares han pasado por Utiel.

Supo ganarse el aprecio de todas las organizaciones del Frente Popular, de todo el pueblo de Utiel y poblados próximos. Dígalo si no la gran manifestación de duelo, donde acudieron las organizaciones sindicales y políticas con sus respectivas banderas, y todo el pueblo en masa.

Con su muerte ha perdido el Sindicato Nacional Ferroviario un buen activista; la causa proletaria, un gran defensor; el pueblo que lucha por su independencia, a uno de sus mejores guardianes, y el Partido Comunista, a un excelente camarada, que difícilmente—por su gran cariño al Partido, por su fe bolchevique—será borrado de la memoria de todo el Partido, y especialmente del Comité Provincial de Valencia y de la Comarca de Utiel.



La muerte del obrero ferroviario, y después capitán García, será recordada en Utiel por mucho tiempo.

En el frente y en la retaguardia cada ferroviario debe ser un combatiente.

MENSAJE DE SOLIDARIDAD DE LOS FERROVIARIOS SOVIETICOS



El emocionante y sencillo saludo de unos cuantos ferroviarios rusos que descansan en una de las Casas de Reposo del gran país del Socialismo, ha de ser recogido por los trabajadores ferroviarios con el más hondo sentimiento y respeto.

Los trabajadores rusos gozan hoy de ventajas tan superiores como las de estos ferroviarios, que les permiten recobrar sus fuerzas.

(Pasa a la página tercera.)

Llevar a la práctica rápidamente las tareas fijadas en el pacto de acción común establecido entre la C. N. T. y la U. G. T. es labor para todos los trabajadores

Hay que ir con urgencia a la regularización de sueldos y jornales

Los ferroviarios, igual que el resto de los trabajadores, mantenemos nuestra firme posición de acatamiento absoluto a la consigna, perfectamente encarnada en los sentimientos del pueblo antifascista, "Renunciamos a todo, menos a la victoria". Quiere esto decir, para nosotros, que consecuentes con nuestra buena disposición no hemos de pensar, en tanto no expulsemos a los invasores de nuestro suelo, en otra cosa que en la perfección de nuestros instrumentos de trabajo, para que su rendimiento sea de la mayor eficacia posible para el fin que nos proponemos.

Tenemos muy presentes y bien grabadas en nuestra memoria las palabras que el jefe del Gobierno de Unión Nacional pronunció en su último discurso. Resistir, dijo el camarada Negrín. Y resistir significa para nosotros el deber que tenemos de fortalecer nuestra voluntad de vencer y poner esta misma voluntad al servicio de la mejor preparación de la victoria.

Los ferroviarios en su mayoría han quedado sin hogar: unos, porque se lo han destruido con los bárbaros bombardeos; otros, porque en cumplimiento de las órdenes que a su tiempo dió el Gobierno procedieron a la evacuación de sus familiares. Todos, con abnegación y sacrificio, trabajan sin limitación y en las condiciones que las circunstancias exigen, sin locales adecuados para su descanso. Los comedores colectivos, que tan buen servicio pueden prestar a nuestros compañeros, amenazan con cerrarse, y alguno ya se ha cerrado. Si a lo expuesto agregamos que la elevación de salarios, que con carácter general se ha producido, no ha alcanzado a los ferroviarios, podemos afirmar que el sacrificio con que estos compañeros vienen sirviendo a la causa es bastante destacable.

Preocupación del Gobierno y de las organizaciones sindicales es que tanto los activos combatientes de la vanguardia como los obreros de la retaguardia, dentro de las dificultades con que hemos de desarrollar el trabajo, disfruten de un mejor bienestar. Y el desequilibrio económico, que solamente afecta a los ferroviarios, estimamos podría resolverse fácilmente, sin que ello supusese quebranto alguno para la economía de guerra, a la que todos nos debemos y estamos entregados.

En cuanto se acometa la regularización de sueldos y jornales de todo el personal de la red nacional, este importante problema que dará automáticamente resuelto. Regularización que no solamente es anhelada por el personal, como se ha demostrado por el unánime acuerdo del último Pleno de la primera Zona, sino que en la apreciación de esta imperiosa necesidad coincide el Consejo Nacional de Ferrocarriles, quien se viene preocupando del asunto con el mayor interés. Poseemos los informes preci-

EN EL FERROCARRIL VIDA SINDICAL. VIDA PROFESIONAL

La vida en los Sindicatos en estos momentos es de gran intensidad. Los problemas que se plantean en la industria, que afectan a la guerra y a los trabajadores son numerosos, de gran complejidad y volumen.

Es por esto que hemos recibido tantos trabajos de camaradas comunicando interesantes asuntos de distintos lugares de trabajo. Todos ellos son de suma importancia. Pero el original en cartera era mucho y el espacio disponible es muy poco.

Por ello no publicamos íntegros los trabajos. Damos una reseña de aquellos más urgentes de solución y conocimiento, y reservamos los demás para el próximo número de CARRIL.

F. C. de Colmenar.

Los camaradas de este ferrocarril plantean la negativa de la Delegación del Consejo Nacional de Ferrocarriles a concederles el carnet ferroviario.

Es muy justa esta petición, y la razonan sobradamente. Insistiremos para que sea corregida esta anomalía, que afecta a gran número de compañeros, que si tienen todos los deberes de los ferroviarios es lógico que gocen de todos sus derechos.

F. C. del Oeste.

Dos ruegos de estos ferroviarios, que son razonables y de facilísima solución. El primero recaba la sustitución de una vagoneta que vienen empleando en el Recorrido para su aseo y limpieza, por duchas adecuadas, y señala lo conveniente de ampliar estas instalaciones a los talleres de Depósito, a Vías y Obras, etc. En el segundo, que es para la Cooperativa del Oeste, se dice que aun reconociendo las dificultades con que habrá de tropezarse para su posible consecución, estimulan a la realización de gestiones por si fuera posible llegar al abastecimiento de combustibles (leña y carbón) y telas para monos y jabón, dada su reconocida necesidad para

ellos, lo que nos permite saber toda la atención que ha dedicado al estudio y planificación de tan interesante problema. Nos consta que desde noviembre de 1937 el citado Consejo Nacional tiene ya terminado no sólo el plan de regularización, sino todo lo que se relaciona con el reajuste de cargos, a pesar de su amplísima nomenclatura, lo que sin duda ha de proporcionar un completo esclarecimiento para la mejor aplicación de la nueva estructura que la unificación de las redes exige.

Con la implantación de estas dos fundamentales medidas tenemos el convencimiento de que de hecho y de derecho resultarán corregidos multitud de errores que la convivencia del personal de las diferentes redes nos descubre.

Podemos afirmar igualmente de que se habrá contribuido a un rápido mejoramiento de los medios de transporte al servicio de la guerra, y que con estas aportaciones efectivas nos disponemos a la realización de parte de las tareas marcadas por el pacto de unidad de acción de U. G. T.-C. N. T., cuyo cumplimiento será una de tantas e inconvertibles bases de nuestra victoria sobre los invasores, a los que hay que arrojar de nuestro territorio para poder gozar de nuestra independencia, tan seriamente amenazada en la guerra de conquista que padecemos.

Cesáreo LOBO

cuantos vienen dedicados a efectuar trabajos como los ferroviarios.

Asamblea del C. O. del Norte.

Esta asamblea se caracterizó por la importancia de los acuerdos tomados. La dirección del C. O. rindió amplia cuenta de los trabajos realizados en el curso de los últimos meses desde su elección. Presentó unas proposiciones sobre militarización de los ferrocarriles, regularización de sueldos y jornales, comedores colectivos y solidaridad para la Campaña de Invierno, que fueron muy discutidas y aclaradas, aprobándose por unanimidad todas ellas, acordándose contribuir con 5.000 pesetas a la suscripción para la Campaña de Invierno.

La asamblea hizo, por su parte, varias proposiciones sobre temas interesantes, que fueron aceptadas.

Asamblea del C. O. de M. Z. A.

El C. O. de M. Z. A. (Madrid) hace unos días ha celebrado junta general con un amplio orden del día, entre cuyos puntos se iba a tratar de la discusión y aprobación de la Memoria y elección de nueva Junta directiva.

Los trabajadores, por la importancia de la asamblea, ya que, como queda dicho, se había de elegir nueva dirección, acudieron en gran número. La posición de la Fracción Comunista fué perfectamente definida en un manifiesto, en el cual proponíamos—siguiendo nuestro criterio—una candidatura de unidad en la cual estuvieran representadas todas las tendencias.

Las asambleas fueron buenas, ya que las intervenciones de los compañeros revelaban a través de ellas la preocupación por superar aquellas cuestiones en las cuales nos encontramos con retraso.

La votación para Comité del C. O. fué favorable a los compañeros socialistas; pero hemos de destacar que nuestra proposición para una

REUNION DEL COMITE NACIONAL DE NUESTRO SINDICATO

(Viene de la página primera.)

Barcelona, han sido otras tantas cuestiones planteadas y contestadas en tonos generales.

En la reunión del C. N. no se han tratado ni la aplicación de las primas de superproducción, ni la mejor aplicación del personal ferroviario. Y nada se ha dicho tampoco de nuestras relaciones con los compañeros de la F. N. I. F., cuando el problema de la unidad con los camaradas de la F. N. I. F. no debiera soslayarse en estos momentos en que es tan necesaria una compenetración entre todos los sectores productores del ferrocarril.

Hemos de considerar que se habrá cumplido el mandato del artículo 17 de nuestro reglamento; pero la esperada solución a los importantes problemas de nuestra clase se han demorado. Por esto, a pesar de que el acuerdo del C. N. es no celebrar la reunión del Comité Ampliado, la reunión del mismo se hace cada día más necesaria. Dificultades para el desplazamiento de compañeros es cierto que existen; pero las dificultades no son inven-

candidatura de unidad era completamente justa, ya que los centenares de compañeros que por ella votaban demostraban claramente la fuerza de este sentimiento, que al ser subestimada deja sin representación a un efectivo numeroso de compañeros.

Nadie puede interpretar tal resultado como motivo de indolencia por nuestra parte; hemos de tener la seguridad de que nuestros actos han sido la consecuencia de un detenido estudio, en consonancia con la situación de nuestra industria, tanto como en el propio Sindicato. Tenemos el convencimiento pleno de que en breve plazo nuestros compañeros comprenderán con toda lealtad el verdadero alcance de nuestra proposición de unidad; en tanto, la Fracción Comunista seguirá trabajando con la misma consecuencia y abnegación tanto por el fortalecimiento del Sindicato como por el mejoramiento de la industria.

C. O. de Cuenca.

Dan cuenta del importante acto celebrado en conmemoración del 50 aniversario de la U. G. T., que sirvió para realizar ante las masas la necesidad de la unificación de esfuerzos para conseguir la rápida victoria en la guerra de independencia que sostenemos.

Carta de Valencia.

Hemos recibido una carta de nuestros corresponsales de Valencia, que plantean los trabajos de solidaridad con el frente que realizan en el Sindicato y los progresos que se hacen en el camino de la unidad dentro de los trabajos del Sindicato entre comunistas y socialistas.

Por la importancia de esta carta, procuraremos publicarla íntegra en el próximo número.

Carta del Metro.

Indican el problema de los cambios, tema que ha vuelto a resucitar en varios sitios. Demuestran cómo no es culpa de los trabajadores del Metro este problema y sí de los elementos de la "quinta columna" y emboscados, que aprovechan la buena fe de las gentes sencillas para crear inconvenientes y molestias que alteren el magnífico orden que presenta nuestra retaguardia.

cibles, y la Organización tiene medios, tomando las medidas oportunas, de reunir a todo el activo sindical y celebrar la reunión necesaria, de la cual saldrían todas las medidas precisas para un mayor rendimiento de la industria ferroviaria.

Nuestros comentarios, como simples afiliados, a la reunión del C. N. tienen la responsabilidad de unos compañeros interesados en que el organismo al cual nos enorgullecemos de pertenecer esté a la altura de las circunstancias, afirmando de antemano que nuestro Sindicato cuenta con recursos suficientes para ayudar a ganar la guerra y superar todas las debilidades de la industria.

A NUESTROS COLABORADORES

Rogamos a todos los camaradas que para remitir trabajos para CARRIL deben procurar sujetarse a las normas siguientes: Todos los trabajos deben ser BREVES, CONCRETOS y relativos a problemas de los lugares de trabajo.

Los temas de interés general, salvo casos excepcionales, son tratados por nuestros colaboradores fijos.

Los trabajadores del Metro muestran su balance de trabajo

Una de las muchas demostraciones que la clase obrera ha dado de su capacidad es la que los obreros del Metro de Madrid pueden ofrecer, tanto a los propios como a los extraños. El 18 de julio, cuando las masas productoras se encuentran ante sus propias fuerzas, por la traición o la negligencia perfectamente estudiadas; cuando por la vergadura de los acontecimientos se ha de acudir a los frentes, los compañeros del Metro dividen perfectamente su actuación. Unos, con sus hermanos de clase, empuñan el fusil; otros, con el personal femenino y aquella parte técnica necesaria, mantienen la industria en las condiciones precisas para que el servicio no se interrumpa un solo momento.

Las cifras, con su elocuencia, dicen todo el esfuerzo superior de esta rama de la industria ferroviaria. En 1936 los trenes circulaban cada tres minutos. En ningún momento se alteró la marcha de los trenes en el tiempo que dura nuestra lucha. En los años 35 y 36 se producía una avería por 4.000 k.; en el 37 se produce una avería por cada 5.800 k. Mientras que en el año 36 coche-k. hace 11 millones de k., el año 37 realiza coche-k. 12.300.000. El número de viajeros durante estos años es de 250.000 a 500.000.

El Metro de Madrid ha colocado al personal que utiliza en condiciones de vida adecuada: el salario mínimo que cobran las profesiones más modestas es de 17 pesetas; las condiciones de seguridad en el trabajo han marchado en la misma proporción.

Pocas Comisiones de las que han llegado a la España leal de más allá de nuestras fronteras han dejado de comprobar los datos que en cualquier momento pueden ser facilitados. Ni París, ni Londres, en plena normalidad, alcanzan el volumen de nuestra capacidad de rendimiento. Mientras el Metro de Madrid ha movilizado el año 1937 cuatro millones de viajeros por k., el Metro de Londres, en el mismo tiempo, solamente lo ha hecho con dos.

Sería ingenuo pensar que el haber que podemos presentar los trabajadores del Metro, y del cual nos sentimos orgullosos, fuera producto de la casualidad. No. Si los obreros del Metro de Madrid, en estas circunstancias, aún podemos garantizar el funcionamiento normal de nuestra industria, fundamentalmente ha sido por el concepto de responsabilidad que ante el pueblo en general hemos tenido y tenemos. Nuestra línea de conducta ha sido presidida por un amplio sentido de unidad. Comunistas, anarquistas, socialistas, ayudados por los técnicos adictos, hemos rivalizado noblemente con lo mejor de nuestras iniciativas. Solamente así hemos conseguido los resultados positivos, que de forma tan directa puede comprobar el pueblo de Madrid.

Teófilo MOLINERO

LOS SINDICATOS HAN DE SER LOS MAS EFICACES COLABORADORES DEL GOBIERNO EN EL TERRENO DE LA PRODUCCION Y DE LA ECONOMIA

Necesidad de la realidad de la unificación de Redes y servicios

Recientemente han sido publicadas por el Consejo Nacional de Ferrocarriles las circulares 8 y 5, que unifican los servicios de Material y Tracción y los de Explotación, Intervención, Comercial y Reclamaciones.

Eran de una reconocida necesidad estas disposiciones. Ya no deben existir distintas Compañías de Ferrocarriles: solamente la Red Nacional, que recoge a todas ellas; por esto mismo no deben subsistir por más tiempo los distintos procedimientos, distintos sistemas, sino uno solo, el mejor, el más práctico, el más beneficioso a los intereses de la industria, sin atender pruritos de Red, aunque si deba recogerse de cada una aquello que se considere estimable.

A estas determinaciones de nuestro organismo superior los trabajadores ferroviarios debemos prestar todo el calor y toda ayuda posible para que puedan desarrollarse con toda facilidad y cumplir el fin práctico para que han sido dictadas. De esta forma obtendremos del ferrocarril los frutos que no supieron en muchos casos o que no quisieron en otros obtener las empresas capitalistas, porque les importaba mucho más explotar negocios particulares a la sombra del ferrocarril, que les reportaban pingües beneficios.

Claro es que esto es sólo la iniciación de la gran tarea que supone la unificación de las antiguas Compañías, unificación que requiere una legislación moderna en todos los aspectos que sustituya a la absurda que padecíamos; una nueva tarificación que sin tantos anexos y modificaciones haga posible su aplicación; nueva reglamentación de trenes, señales, etc., y lo que es más interesante y urgente, la reglamentación única para el personal, con la correspondiente regularización de sueldos y jornales, que acabe con la diversidad de tipos que ahora existe, aun para los mismos cargos, y nos coloque a todos los ferroviarios en un plano equitativo y justo. Pedimos, y creemos hemos de conseguirlo, al Consejo Nacional de Ferrocarriles dedique preferente atención a este problema.

Es indudable que las disposiciones que comentamos padecen de un fundamental defecto, y es la forma de la designación de los responsables de los servicios. Lo más justo es que hubiese prevalecido aquella disposición en que se determinaba que estos cargos habían de ser cubiertos por los compañeros elegidos por los propios trabajadores, que sin duda alguna conocen sobradamente qué compañeros son los más capacitados entre los que sienten adhesión a nuestra causa, sin necesidad de atender a la antigüedad en los cargos, que en muchos casos éstos han sido obtenidos por el favoritismo. Así se hubieran evitado recelos suscitados por ciertas designaciones, que no son todo lo justas que las circunstancias requieren ni tam-

poco corresponden al desvelo e interés que la base de la clase ferroviaria ha demostrado desde un principio en dirigir y administrar la industria, abandonada por los más altos jefes al producirse la sublevación fascista. Tal vez se hayan padecido errores en algunos casos, que pueden muy bien ser disculpados en atención al entusiasmo y celo puestos en todo momento en dirigir el ferrocarril para que éste fuese útil a la guerra, como indudablemente lo ha sido.

Pero esto no debe implicar inconveniente alguno en el desarrollo de la nueva organización ferroviaria. Debemos demostrar una vez más que somos obreros conscientes no obstaculizando disposiciones

emanadas del C. N. F., sino que debemos señalar los errores que pueda haber en ellas y apuntar aquellas soluciones que estimemos justas; y en el caso concreto de los técnicos, reconocida la necesidad de su utilización hasta tanto surjan de la clase trabajadora, para lo cual debemos empeñarnos todos en capacitarnos más y más cada día, hemos de colaborar con ellos con lealtad y entusiasmo, sin dejar de ejercer el debido control. En estos momentos todos hemos de convencernos que el esfuerzo que ahora realicemos no va en beneficio de una Empresa explotadora, sino en beneficio del ferrocarril, que son intereses nuestros y del pueblo en general.

Felipe DE MARCOS

MENSAJE DE SOLIDARIDAD DE LOS FERROVIARIOS SOVIETICOS

(Viene de la página 1.ª)

Las pérdidas en el trabajo. Lugares de trabajo cómodos, donde el rendimiento del esfuerzo es elevado gracias a procedimientos racionales, basados en un aprovechamiento de fuerzas en beneficio del pueblo en general. Casas de reposo donde, sin agobios económicos, se restablecen, consiguiendo una plena recuperación de energías y una elevación de la moral, que les impulsa más y más a ser cada día más útiles a la sociedad en general. Los trabajadores españoles tenemos pruebas diarias de la solidaridad de nuestros hermanos de clase del país de los Soviets. Ellos son nuestra guía en la lucha por nuestra independencia patria, primero, y por nuestra emancipación, después.

¡Salud a los trabajadores ferroviarios rusos y a todo su pueblo en general! Los antifascistas españoles jamás olvidaremos todo cuanto habéis aportado en nuestra ayuda para derrotar a los traidores.

A los heroicos combatientes, hermanos de clase, de España.

Queridos camaradas:

En este día del segundo aniversario de vuestra lucha abnegada contra las tropas salvajes de los fascistas alemanes e italianos, nosotros, ferroviarios, ciudadanos de nuestra gran U. R. S. S., os saludamos con un saludo fraternal y afectuoso.

Vuestra causa, vuestra lucha, es la causa de toda la humanidad progresiva, y nosotros estamos seguros del éxito final de vuestra lucha y de que ni un solo intervencionista quedará más en vuestra tierra.

Nuestra vida feliz y alegre es la consecuencia de nuestra lucha intensa contra los intervencionistas de todas clases. La gran Constitución staliniana ha determinado nuestro derecho al descanso que realizamos ahora en nuestra casa de reposo.

Hoy os decimos a vosotros: Hay que defender valerosamente a su querida patria; hay que atacar al enemigo en todos los frentes; hay que rechazarle, y vosotros vais a vencer.

Los ferroviarios que descansan en la Casa de Reposo de Rostov "AVRAL".

RINCONDE LA MESA

Sabemos que se han unificado las Redes porque hemos visto unos sobres cuyo membrete dice: "Red Nacional de Ferrocarriles."

El descuento del impuesto de Utilidades se hará a partir del sueldo de 5.000 pesetas anuales. El porqué de este tipo es el que nos gustaría saber.

El trabajo que actualmente se hace en Contabilidad me recuerda, no sé por qué, a los malabaristas de circo, cuando, pasado un ejercicio arriesgado, se lo complican de nue-

vo, diciendo: "¡Ahora, más difícil todavía!"

Algunos afiliados al Sindicato tienen la creencia de que

DESPUES DEL EBRO



El saludo fascista lo hacen los italianos con los dos brazos.

lo que deben hacer los delegados sindicales es recaudar

COMISIONES TÉCNICAS AL LADO DE LOS ORGANISMOS SUPERIORES DE LOS SINDICATOS

En el reglamento del Sindicato Nacional Ferroviario hay un artículo que dice textualmente: "Es aspiración del Sindicato, que realizará cuando su desarrollo lo permita, crear con carácter nacional tantos negociados como servicios existen en el ferrocarril; al frente de cada uno se hallará un representante elegido por el personal afecto al servicio respectivo."

Los representantes de estos negociados formarán parte del Comité Nacional en calidad de vocales, con voz, pero sin voto, consagrándose especialmente a informar a la Comisión Ejecutiva y al Comité Nacional de las condiciones de vida y de trabajo de los agentes pertenecientes a una u otra profesión, dentro de los distintos servicios."

La finalidad que tenía el Sindicato aspirando a crear estos negociados era tener una mayor y constante información acerca de la situación de la industria y del nivel de vida de los trabajadores ferroviarios. Se concedía tanta importancia a esta información, que se consideraba conveniente que los hombres que figurasen al frente de estos negociados formasen parte del Comité Nacional en calidad de vocales.

Cuando se ideó esto estábamos en otro período. Entonces esta información tenía un valor muy relativo, porque las Compañías ferroviarias no escuchaban a la organización sindical, y la experiencia de la clase obrera que pudiera recoger el Sindicato no serviría para mucho.

Sin embargo, aquella idea tiene hoy la máxima aplicación.

En estos momentos los ferrocarriles son instrumentos fundamentales al servicio de la guerra, en cuya contienda se juega la suerte de la República y el porvenir de la clase obrera; en esta situación los Sindicatos tienen un papel que cumplir: el mejoramiento de la industria, el situarla en condiciones superiores para que pueda ser un eficaz instrumento de resistencia y de combate, mientras que en otro período el crear unas Comisiones técnicas pudiera ser una idea reformista

de plácida colaboración con la burguesía explotadora y dueña de los ferrocarriles. Ahora, con las redes ferroviarias nacionalizadas bajo la bandera de la República democrática, en cuyo programa se establece el mejoramiento general de la clase obrera, no hay por nuestra parte ningún temor, sino, por el contrario, la necesidad, en bien de nuestros intereses, de crear cuantos organismos se precisen para hacer más valioso el ferrocarril.

Lucio SANTIAGO

Hacia la nomenclatura única de cargos en el ferrocarril

Uno de los puntos de vista fundamentales por los que los ferroviarios deseaban la nacionalización de los ferrocarriles, era el de que al conseguir este método de explotación habrían de alcanzar, con la mejora de sus condiciones de trabajo, la de sus condiciones de vida a favor de la forzosa unificación de salarios, derivada de un reajuste de los diversos cargos y categorías existentes en las distintas Redes.

Una nomenclatura única sería el medio más adecuado a una reorganización de plantillas, sueldos y jornales, de acuerdo con las necesidades de la explotación.

Este punto de vista, no obstante la nacionalización alcanzada, sigue destacando de forma apremiante al subsistir aún los múltiples cargos y escalas que tenían establecidas las extinguidas Compañías — indudablemente por dificultades de solución que no se nos alcanzan —, lo cual da lugar a que por falta de esa nomenclatura única, racional y justa, no se llegue al encuadramiento de cada agente en el lugar que le corresponde.

Y hoy, que por imperativo de las circunstancias y necesidades de la explotación, trabajan unidos en los mismos lugares agentes que proceden de diversas Empresas, resaltan las diferencias expresadas, produciendo, inevitablemente, efectos desmoralizadores que no benefician a la industria al considerarse entre el personal como indiferencia por aspiraciones tan legítimas.

La nomenclatura única de profesiones, categorías y cargos es indispensable y de una urgencia inmediata, para que queden fijados de manera equitativa y justa los sueldos y jornales que sirvan de estímulo mínimo a la superación en el rendimiento de trabajo que todos los agentes se hallan dispuestos a realizar.

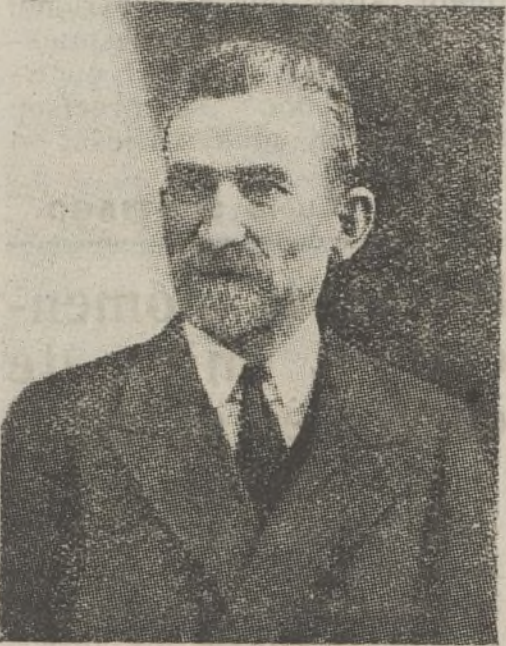
Tenemos noticias de que ya se ha intentado por el propio C. N. F. algo en este sentido, y desde estas columnas llamamos y seguiremos llamando la atención de los organismos responsables que proceda para que los intentos se conviertan en realidad inmediata.

Antonio FERNANDEZ

50 aniversario de la fundación de la U. G. T.

El viernes 19 de agosto la primera Zona de nuestro Sindicato convocó al personal afiliado, con el fin de rendir homenaje al 50 aniversario de la U. G. T. En este acto intervinieron el camarada Lobo, por los Consejos Obreros; Riesgo, por la Zona, y Osorio, por la Comisión Ejecutiva.

El camarada Lobo, en su intervención, destacó el gigantesco esfuerzo de los tra-



bajadores ferroviarios desde la fecha de la constitución del S. N. F., poniendo de relieve la importancia de las huelgas de los años 1916 y 1917, fechas en las cuales los obreros del carril, hombro con hombro del resto de la clase obrera, minan los cimientos de la burguesía, preparando el terreno para que la clase obrera no interrumpa ni un solo momento su camino ascendente hacia la victoria. Señaló luego la aportación de los ferroviarios en la presente lucha, aportación de un valor incalculable, ya que desde los trenes blindados los ferroviarios han cooperado, con el Ejército Popular, a derrotar a las fuerzas de la invasión.

El camarada Riesgo, en una brillante intervención, señaló la historia de la U. G. T., que en sus cincuenta años de responsabilidad en la dirección de las luchas en contra de sus enemigos de clase, jamás claudicó. Que j i d o, Latorre, Iglesias, gigantes del movimiento obrero español, influyen con una exacta visión la marcha del organismo que recoge en sus filas lo mejor del proletariado.

El camarada Osorio informó que desde la constitución del Sindicato, cuya fecha se remonta al 1912, jamás esta organización salió de las filas gloriosas de la U. G. T. Asimismo rindió un caluroso recuerdo al camarada que más se distinguió en dotar a los ferroviarios españoles de una organización clasista, que fue Vicente Barrio, quien, sin ser ferroviario, reunió con gran tesón los elementos más dispuestos que a través de las líneas se encontraban, formando, sobre su base, una de las más grandes organizaciones clasistas de nuestro país.

Las experiencias adquiridas en un año de actuación del C. de Enlace del P. S. y P. C., nos estimulan para continuar por el camino emprendido. Los trabajadores concentran toda su atención y entusiasmo en el trabajo lleno de responsabilidad del Comité de Enlace de los dos Partidos marxistas y anhelan la constitución rápida del Partido Único del Proletariado.

IMPORTANTE MANIFIESTO DE LA FRACCIÓN COMUNISTA DE FERROVIARIOS

Camaradas:

Una coincidencia de hechos y necesidades aconseja que nuevamente planteemos ante nuestros compañeros de todas las tendencias la necesidad de acentuar nuestros puntos de contacto, y conjuntamente dar solución a cuantos problemas tenemos planteados en la industria. No es posible aceptar que sin la unificación de todos los esfuerzos podamos superar el retraso que por diversas circunstancias llevamos en el desarrollo de nuestras comunes actividades.

ABASTECIMIENTO

Para nadie es un secreto la imperiosa necesidad de dotar a nuestros compañeros de los medios más indispensables para la realización de un regular trabajo. Algo se ha hecho en este sentido; pero lo realizado, ni con mucho puede satisfacerlos. En talleres, el concepto de solidaridad de los trabajadores que realizan tareas de guerra, reuniendo sus recursos y con las aportaciones de todos los estilos, se logra que el resto del personal pueda hacer una comida. El problema tiene mucha más envergadura: no se trata solamente de dar satisfacción a los compañeros de talleres, cuyo derecho lo hemos de considerar indiscutible; el problema alcanza a todos los trabajadores ferroviarios, sin excepción. Por esta causa consideramos que el abastecimiento del personal de ferrocarriles sea objeto del más profundo estudio. A los compañeros que salen en un tren y pasan muchas horas sin comer no es posible poder exigirles un rendimiento de trabajo con entera responsabilidad. Contando con las naturales dificultades para la adquisición de víveres, Intendencia debe, en cada localidad del trayecto, facilitar abastecimiento al personal que se encuentre en acto de servicio. Y por parte de las Delegaciones deben ser creados comedores colectivos, al igual que funcionan los de Valencia, Alicante, Albacete y otras localidades.

No es el abastecimiento del personal ferroviario el que solamente ha de preocuparnos; intensamente, esta cuestión está ligada a una buena política de

COOPERATIVAS

Si entre los sectores productores de nuestro país hay alguno que con más posibilidades de éxito pueda resolver una cuestión de esta naturaleza, indudablemente que es el de los ferroviarios. Nuestras Cooperativas antes del 18 de julio estaban en manos de las Empresas, las cuales colocaban en la dirección de estos establecimientos a ciertos elementos adictos, que rápidamente se enriquecían, en perjuicio de los intereses generales de los trabajadores.

Hoy, cuando las partes podridas de la industria se han liquidado, se puede y se debe realizar una buena política de Cooperativas. Es necesaria la centralización de todas las Cooperativas de la red, pasando éstas a ser dirigidas por el propio personal. El volumen económico de los intereses que importará este sistema puede ser cubierto por la aportación proporcional de todos los agentes mediante acciones. Ello permitiría una libertad de iniciativas, logrando la adquisición de productos en los puntos de producción, consiguiendo con este procedimiento que los familiares de los obreros del carril pudieran ver atendidas las necesidades más inmediatas de sus hogares, repercutiendo en el ánimo de nuestros compañeros la seguridad de que sus familiares más allegados no carecían de un trozo de pan.

Ningún compañero podría considerar que su aportación económica para la adquisición de una acción dejaría de estar garantizada. Las Delegaciones, las organizaciones obreras y el propio Consejo Nacional, en su vigilancia para la buena marcha de estos organismos de distribución, serían el más eficaz control para garan-

Vigilancia activa contra la "quinta columna"



El ferrocarril funcionará plenamente cuando esté limpio de saboteadores, emboscados y fascistas.

tizar la más seria y escrupulosa administración de nuestra comunidad Cooperativa.

Los estudios sobre proyectos de Cooperativas que obran en poder de los organismos sindicales y profesionales deben ser puestos rápidamente en práctica.

DESTACAMENTOS

La carestía de la vida sigue su curso ascendente; los ferroviarios, por su natural profesión, han de sufrir todos los inconvenientes que se desprenden de la constante elevación en los precios de los artículos de primera necesidad. Sus destacamentos, sus constantes desplazamientos, los coloca en situación de franca inferioridad económica ante los trabajadores de otras localidades, donde por circunstancias han de residir durante las horas o días que dure su desplazamiento. Con el fin de corregir esta situación de agobio económico, se precisa que tanto los destacamentos como los gastos de ruta se retribuyan proporcionalmente al coste real de la vida. Los ferroviarios, cuya buena disposición de sacrificio por nadie puede ser puesta en duda, han de tener la justa remuneración a sus actividades.

Es necesario garantizar el descanso a nuestros compañeros en sus viajes y destacamentos, que en muchas estaciones duermen en vagones, cuando no en los lugares de trabajo. Es medida urgente y de inmediata necesidad la creación de cuartos para descanso, con los utensilios necesarios, que permitan a nuestros compañeros recobrar las energías perdidas por las jornadas agotadoras.

REGULARIZACIÓN DE SALARIOS

La unificación de las redes ha puesto de relieve el absurdo sistema de salarios que las antiguas Empresas tenían establecido. Maquinistas con las mismas categorías ganan salarios totalmente diferentes de una a otra red. Lo mismo sucede con el resto del personal en sus diferentes cargos. Hoy, cuando los agentes de una y otra red trabajan sin distinción en cualquier punto de la explotación en que son necesarios sus servicios, nos encontramos con una irritante diferencia en los salarios entre agentes que, realizando el mismo trabajo, perciben salarios diferentes.

Por otra parte, es necesario, por el bien de la propia industria, regular los ingresos de cada agente según sus actividades, rompiendo el criterio infantil del salario único. La prima de regularidad, en cierto aspecto, ha corregido la injusticia que en sí encerraba el salario único; pero no es bastante. Las particularidades con que ha sido concedida esta mejora impide que los obreros que

VISADO POR LA CENSURA

por diversas causas no puedan asistir al trabajo la perciban. Es necesario que cada agente perciba la retribución que corresponde a su categoría. No podrá aducirse que la regularización de salarios aumentaría los gastos. Una buena distribución de los ingresos, una buena distribución de las cantidades que con diversos motivos se dan a los ferroviarios, colocaría a éstos en condiciones de justicia, cuya situación les daría nueva moral en el trabajo, repercutiendo en la marcha general de la explotación ferroviaria. Intimamente ligada a esta cuestión está la de la

NOMENCLATURA DE CARGOS

Los más diversos criterios presidían en las antiguas Compañías para el escalafón del personal. Las consecuencias de este desconcierto las estamos sufriendo hoy. Con la unificación de las redes nos encontramos con agentes de diversas categorías, que al trabajar con compañeros de otras Empresas más modernos que ellos, o viceversa, realizan trabajos que por las normas existentes en aquellos extremos de la red no les correspondía; esta situación crea de hecho en el personal un estado de ánimo poco favorable a un buen rendimiento. Los estudios realizados por el Consejo Nacional, de acuerdo con las organizaciones, deben ser puestos en práctica rápidamente. Es necesario llevar a nuestros compañeros la seguridad y la seriedad más absolutas, como garantía de que sus esfuerzos y desvelos en el mejoramiento de la industria tienen su adecuada compensación.

COMO REALIZAR NUESTRO TRABAJO

La situación de nuestro país, la composición de los sectores que dirigen y regulan las más diversas actividades de nuestra vida como ciudadanos, exige por parte de todos la más completa identificación en la solución de cuantos problemas por igual nos afectan. De nada podría servir que un sector determinado hiciera proposiciones en bien de la causa antifascista si no era recogido con el espíritu de justicia y lealtad que es propuesto. Los trabajadores del carril tenemos planteadas cuestiones de gran importancia, que por igual afectan a unos que a otros trabajadores, sin distinción de tendencias. Y jamás podemos considerar que puedan éstas ser resueltas separadamente. La más estrecha unidad de acción se impone entre todos los obreros en todos los lugares donde se encuentran. Con un amplio criterio de unidad, con el mayor respeto y lealtad en las organizaciones como en los lugares de trabajo, la superación de nuestras dificultades no se haría esperar. La unidad de todos los sectores productores del ferrocarril colocaría a nuestra industria en las mejores condiciones de producción, aportando con ello nuestra mejor contribución para acortar los plazos de nuestra guerra.

FRACCIÓN COMUNISTA DE FERROVIARIOS