

# Revista

órgano de la 1ª zona, del  
SINDICATO NACIONAL FERROVIARIO (U.G.T.)

Año I. Núm. 2 MADRID, 23 DICIEMBRE 1936 Precio: 15 céntimos.

## LOS FERROVIARIOS, EN LOS PUESTOS DE MAYOR RESPONSABILIDAD

Unas palabras del compañero  
Antón, comisario de Guerra  
del Centro

No es de ahora mi deseo de recoger algunas palabras del compañero Antón para RAIL. Diferentes veces lo he intentado; pero no fué posible debido al mucho trabajo que desde el comienzo de la sublevación fascista pesa sobre nuestro camarada.

Una actividad de guerra desarrolla el compañero Francisco Antón, y como lo sabemos, procuramos interrumpirle lo menos posible; pero ¿ya quién nos puede hacerle unas preguntas con relación a la situación que vivimos? No lo dudamos, y por fin consiguimos abordarlo:

### LA RESISTENCIA DE MADRID

—¿...? La resistencia del pueblo de Madrid, con la que el enemigo no contaba, ha malogrado hasta ahora sus planes de conquista. Cuarenta días de heroica resistencia han obligado a Franco, Mola y todos sus secuaces a recurrir a una ayuda más intensa del fascismo internacional, ya que sus reservas están muy quebrantadas. Este no ha dudado en enviarle divisiones completas de alemanes e italianos, como asimismo incrementar el envío de material de guerra, a cambio, como siempre, de pedazos de nuestra España; para nadie es un secreto que Franco ha entregado las Baleares a Mussolini y las Canarias al aventurero Hitler.

No importa. En cambio, el espíritu y la moral de nuestros milicianos son cada día más magníficos, y en la actualidad afirmamos que estamos en condiciones de continuar nuestra resistencia inquebrantable, y cuando el mando lo considere oportuno, iniciar el ataque para aniquilar al fascismo español y asestar un gran golpe al fascismo internacional.

Además, en la formación y organización de nuestro gran Ejército del pueblo no nos ha faltado la ayuda y dirección constante del Gobierno de la República, el cual nos facilita cuanto precisamos, tanto en viveres como en un perfecto material de guerra. Nuestras esperanzas se van confirmando: Estamos forjando el potente Ejército popular que definitivamente liquidará al fascismo.

### LA AYUDA EXTRANJERA

—¿...? La ayuda descarada, y cada día más intensa, del fascismo a los traidores españoles ha abierto los ojos a los Estados democráticos de Europa, que, comprendiendo el peligro de la guerra que en España se ha iniciado, se deciden a intervenir para cortar los vuelos provocadores del fascismo. Además, es claro que ha contribuido notablemente a este cambio de proceder de los países democráticos la actitud firme y enérgica del gran país del Socialismo, la Unión Soviética.

Nuestro ministro de Estado, camarada Alvarez del Vayo, hace unos días que en Ginebra ha planteado la cuestión en sus términos justos, denunciando con la máxima claridad los planes de conquista del fascismo internacional, que no se reducirían sólo a nuestro suelo.

Al fin han despertado de su letargo las democracias europeas, esperamos ver el resultado apetecido: ganaremos la guerra y alcanzaremos la paz mundial.

### LOS FERROVIARIOS EN LA LUCHA

—¿...? Camarada, ¿qué quieres que te diga? Estoy orgulloso de ser ferroviario. Nuestros compañeros, desde el primer día, están en la vanguardia. Son ya unos siete mil los ferroviarios que luchan con las armas, y hay muchos más dispuestos al primer aviso. Los trenes blindados contruados por estos mismos ferroviarios son el terror del enemigo. En cuanto a su organización y disciplina, son inmejorables; allí donde actúan demuestran que han comprendido la necesidad imprescindible de forjar un eficiente y disciplinado Ejército del pueblo.

Su cooperación en la fabricación de material de guerra es admirable y muy variada: desde los trenes blindados hasta las bombas de diferentes calibres, y en la mayoría de los casos, por propia iniciativa. En cada taller ha surgido el compañero iniciador de estos trabajos, y todos, con gran entusiasmo, se han puesto a la tarea de fabricar material de guerra. Sin embargo, no se ha desatendido el trabajo específico de ferroviarios, pues ya habrás visto cómo el servicio se ha ido desarrollando.

De la eficacia de este material te diré que las bombas de mano antitanques que fabrican las piden nuestros milicianos con insistencia, pues más de un tanque ha caído bajo las mismas.

Dejamos al compañero Antón con su trabajo; temo haberlo distraído demasiado; esperan varios compañeros, a los que aclararé sus dudas y daré iniciativas, y no sólo iniciativas: quizá venga que ir a algún frente. Aún no está lejos el día en que le hemos visto, en unión del compañero Gracia, comandante del batallón de choque del Norte, al frente de sus camaradas, en la Casa de Campo resistiendo un ataque de la artillería enemiga.

Todo por la victoria; el fascismo es la guerra y la barbarie. Si lograse triunfar, la Humanidad entera sufriría las consecuencias. La amenaza de guerra cobraría efectividad, y la muerte asolaría al mundo entero, pues no tardaría mucho en intentar nuevas aventuras contra los países democráticos.

R. L.

Madrid, 17-XII-1936.

## LA EFICACIA EN EL CONTROL DE LA PRODUCCION

por ARTURO JIMENEZ



Nuestro camarada Francisco Antón, comisario de Guerra del Centro.

### Anarquía de las tarifas ferroviarias

Los ferroviarios, en general, saben perfectamente lo que con las tarifas sucede. Y ello es debido al cerrillismo y falta de comprensión de los hombres que reglan la industria ferroviaria. Su preocupación consistía en aumentar las tarifas, en la creencia que era el único medio de salvar al ferrocarril, sin darse cuenta que con ello lo que conseguían era precisamente todo lo contrario, porque en vez de atraer el tráfico, lo que hacían era repelerlo.

Es vergonzoso ver cómo para tasar una mercancía cualquiera se necesitan más de tres o cuatro tarifas diferentes. Esto, en primer lugar, se prestaba a un gran confusiónismo para el que tenía que efectuarlo, y además, casi un error para el contenido o consignatario. Esta anarquía, aparte de la precupación constante del factor encargado de la tasación, trae consigo la necesidad imposible de las agencias de reclamaciones, además de gran número de empleados en las oficinas centrales para su rectificación, a fin de despachar las reclamaciones para el público y con el resto de las Compañías.

Todo esto se acabará, y está en vías de su ultimación, creando tarifas únicas, claras y precisas, con las que no solamente los factores, sino cualquier ciudadano podrá saber en todo instante la cantidad a satisfacer.

Esta es la forma de atraer tráfico, preocupándonos no de aumentar las tarifas, sino de abaratarlas, a la vez que se logra una mayor rapidez y comodidad.

Era preciso que desapareciera esa forma arcaica y vergonzosa de administrar el ferrocarril, y que éste sea no una carga para el Estado, sino, por el contrario, un servicio público con comodidad y que sirva de desenvolvimiento a la nación y no de enclaustramiento de unos cuantos, como hasta ahora lo ha sido.

Pero ferrocarriles, como todo el tinglado capitalista, necesitaba una completa transformación.

Y era posible llevarla a efecto en régimen burgués? No; para realizar esta labor se necesitaba una profunda revolución social y económica, y sin ella jamás hubiésemos conseguido nada, porque la solución del problema ferroviario iba implícitamente ligada al resto de la economía nacional, y de ninguna manera podía resolverse éste sin atacar a fondo, transformando por completo toda la economía del país. Y esto trae consigo la desaparición de privilegios y de castas, que estaba viciado por completo al régimen burgués en que España se desenvolvía.

Por ello, todo ferroviario que de verdad anhela esto, tenía que pensar forzosamente en sentido revolucionario, porque era y es la única forma de extirpar los privilegios de castas y de clases y de que los ferrocarriles, como el resto de la economía, sean administrados por los propios trabajadores, con lo que habremos matado a toda esa serie de parásitos vergonzantes que, como sanguisuelas, nos extraían el jugo de nuestro esfuerzo, en provecho exclusivo de la clase aristocrática.

Y en estos momentos, cuando la lucha a muerte está planteada, no debemos regatear ningún sacrificio, porque en ello va, en primer lugar, nuestra vida y la de nuestros hijos, y en segundo, nuestro orgullo de trabajadores ferroviarios y la satisfacción de que con todo entusiasmo hayamos contribuido a la instauración de un régimen de igualdad que nos coloque a la altura de aquel gran país—RUSIA—, que con su esfuerzo se ha colocado a la cabeza de la civilización y del progreso.

Prudencio JARQUE

Hasta ahora, a pesar de la buena labor que todos los ferroviarios en general estamos realizando para contribuir a la victoria de nuestras armas, dando todo género de facilidades y poniendo grandes esfuerzos en el mejoramiento de la producción, hemos de confesar que hemos adelantado muy poco y que, en realidad, solamente hemos sostenido la producción en los términos normales y con un aparato que no es el que sostenían las antiguas Empresas ferroviarias; pero que es tan complejo y tan extenso, tan carente de agilidad y, sobre todo, falto de una dirección central efectiva, rodeada de todos los asesoramiento técnicos imprescindibles en una explotación como la ferrocarril, donde la colaboración del personal técnico no es posible desdeñarla.

Comités centrales, Comités de servicio, Comités de demarcación, Comités de estaciones, toda una red de Comités que, dicho sea de paso, no todos marchan al unísono.

A pesar de nuestros esfuerzos realizados en toda la extensión de nuestra zona y un poco más allá, en virtud de nuestro deseo de mejorar el sistema de control, hemos podido comprobar que no va nosotros, sino hasta el ferrocarril más sencillo, estamos deseando que se nos diga de una vez para siempre, de manera que lo entendamos hasta el fondo de mayor atraso cultural, cuál es la forma en que deben constituirse los Comités, cuáles son las atribuciones de éstos, dónde comienza y dónde termina el radio de acción de cada Comité y sobre todo, saber que todos ellos marchen dirigidos al campamento de la dirección del ferrocarril que actualmente llamamos de Explotación.

El Comité de Explotación no podemos decir que no haya hecho todo lo posible por desempeñar la difícil misión a él confiada; pero tenemos el criterio de que el Comité de Explotación, más bien que dirigidos, en el caso de ser dividido por los Comités de estaciones, que existen aún en el seno de las redes, el Comité Central de Madrid, relación de acuerdo como fuera de lugar, y el Comité de Explotación, ha visto forzado a adoptar posiciones que, si bien están dictadas por la necesidad, no son las más adecuadas para el desarrollo en período de guerra civil de la explotación ferroviaria.

Creemos que es preciso ir a una modificación del Comité de Explotación en el sentido de ampliarlo por lo que respecta a la representación obrera, teniendo en cuenta la asistencia necesaria de personal técnico de manera que pueda ser un hecho la unificación de las redes, no solamente en algunas medidas de aspecto social, como las adoptadas últimamente con relación a salarios mínimos, etc., sino también en aplicar todos los procedimientos convenientes para modificar algunas ramales actuales, para distribuir acertadamente el trabajo.

### La solidaridad de los ferroviarios catalanes con sus compañeros de Madrid

El problema de la evacuación es una de las tareas que, entre otras muchas, viene preocupando a la primera zona.

Desde primeros de noviembre hemos realizado y venimos realizando expediciones de familiares de camaradas ferroviarios, no lo numerosos que nosotros anhelábamos, sino reducidas, como consecuencia de la escasez de medios impuesta por la actual situación.

A este respecto merece destacarse la conducta admirable seguida por la novena zona de Barcelona, que ha venido a poner a disposición nuestra varios coches y camiones, ofreciendo alojamiento para cientos de familias.

¿Qué gran lección de solidaridad habéis dado, camaradas catalanes!

Es el empuje de una nueva Cataluña libre de trabas y privilegios, y que, al igual que las distintas regiones de que se compone la GRAN RUSIA SOVIETICA, se ayudan mutuamente, sin que por ello pierdan su personalidad como tal región, sino todo lo contrario: se consolidan y fortalecen.

Este es el camino, camaradas. Si antes de ahora ya estábamos identificados con vuestro pensamiento, esta vuestra conducta viene a fortalecer aún más, si esto es posible, nuestra competencia.

No es momento de ensalzar nuestras obras, sino de hacer; pero algún día, pasada la actual situación, cuando se analicen los distintos factores que cooperaron en el movimiento obrero, se verá cómo los ferroviarios, lanzando por la borda el estigma del reformismo, han cumplido con su deber dignamente.

A. GALLEGOS

Hay que luchar todavía.  
Del Madrid invencible hay que pasar al Madrid vencedor.

## MADRID SERA EL VENCEDOR

por LUCIO SANTIAGO

El día 6 de noviembre, el fascismo llegaba a las puertas de Madrid. El día 8, las hordas fascistas, lanzaban al mundo la noticia de la ocupación de Madrid por las hordas fascistas. "Francisco—decían—ha hecho su entrada conquistadora en la capital." Y, sin embargo, Madrid no había sido vencido. En Madrid ondeaba y sigue ondeando la bandera de la Libertad y de la Democracia. La acometida fascista había arrancado lejos de Madrid. Un grueso contingente de morreros, escogidos entre lo mejor del Ejército fascista, bien pertrechados por la ayuda del fascismo internacional, sorteaba obstáculos, venía resistencias y se acercaba vorazmente a Madrid. El frente del Tajo nos traía ráfagas de inquietud. El día 6 llegaban a las puertas de Madrid; el día 8, las hordas fascistas cantaban victoria. Pero la gran ofensiva moría a las puertas de la capital de la República.

¿De dónde surgió esa moral que contrajo al adversario? Madrid no podía caer en manos de la reacción, costase lo que costase. Se superó en moral al Ejército fascista, que traía el ánimo hecho a fáciles victorias. Lo más inteligente, lo más abnegado del pueblo, al frente del Ejército popular, disputando la más mínima porción de terreno. Un palmo de tierra que se cedía era reconquistado de nuevo a fuerza de valor. Se lanzó una consigna: "Hay que morir sin dar un paso atrás... Que nos pisen los tanques fascistas antes que abandonar las posiciones. ¡No pasarán! ¡No pasarán!" ¿Cuántos milicianos hay que añoran en la lista de los héroes? Cada muerto, cada combatiente ha merecido figurar en el cuadro de honor. En los momentos más culminantes, hemos recibido la ayuda fraternal de los antifascistas de otros pueblos. La Brigada Internacional, peleando junto a nuestro Ejército popular, ha reforzado las murallas infranqueables de Madrid.

Resistimos los empujones del Ejército fascista. La gran ofensiva perdió firmeza. Sus ataques han sido contrarrestados. Al mes y pico de lucha tenaz, la ofensiva nos corresponde a nosotros. Los aviones fascistas han bombardeado Madrid sin proñar objetivos militares. Sus cañones han disparado al azar sobre la capital de la República. Decenas de víctimas no combatientes, mujeres y niños, población civil ametrallada, ejemplo doloroso de la barbarie fascista. Hasta el Cuerpo diplomático, tan preocupado siempre de no perder parcialmente en la contienda, ha sentido la necesidad de declarar públicamente su condena a estos hechos. Pero esos hechos no son más que la expresión de la negra de la conciencia fascista y la expresión también de su impotencia. Ahora hay que seguir peleando con la misma fe, con idéntica moral que los días difíciles de la primera quincena de noviembre. Los ataques del adversario son más desesperados. Quizá obtenga nuevas ayudas e intente dar golpes más fuertes y decisivos. Nosotros oponemos a estas reacciones del fascismo la barrera de fuego que no han podido ni podrán franquear. Uno de los más bravos e inteligentes defensores de Madrid ha dicho que nos acercamos a ataques más fuertes del adversario, pero que por lo mismo estamos más cerca del triunfo. Esperamos el momento de lanzarnos a la victoria.

Y por nuestra parte, nosotros, ferroviarios, sabremos hacer justicia, castigando a los culpables de los bombardeos a las estaciones, de los que han derramado la sangre de nuestros camaradas de trabajo, de los que han ocasionado, con sus bárbaros bombardeos, el éxodo de nuestras familias. El pasado de hambre y miseria, de tiranía de las viejas Compañías ferroviarias, no volverá más. Madrid sigue invencible y será, a la postre, vencedor. Los ferroviarios estaremos firmes en nuestro puesto para defenderle y vencer.

### Cuadro de honor



Pedro Pastor, guardagujas del Norte. Murió heroicamente en los combates de la Casa de Campo, en las primeras acciones en que intervino el batallón de choque de Ferroviarios.

### La nueva Constitución soviética

El mes de noviembre de este año quedará grabado en la historia del proletariado. Los trabajadores de todo el mundo recordarán como en este mes se han realizado dos hechos sensacionales, que por la importancia que tienen para la Historia del Socialismo deben grabarse en todos los corazones proletarios.

Cuando el fascismo creía poder entrar en Madrid, se encontró con nuestra heroica resistencia, que le hará morder el polvo, pues pronto se convertirá en ofensiva, que le hará retroceder.

Nuestro valiente Ejército del pueblo; todo el pueblo español, todo lo que hay de sano y progresivo en nuestro país, está luchando para defenderse de una agresión cobarde perpetrada a mansalva por españoles traidores a su patria, con la ayuda del fascismo internacional.

Madrid se defiende y vigila todos los movimientos del enemigo. Ya llegará la ocasión de comenzar la ofensiva, y no pararemos hasta barrer de nuestro suelo las hordas fascistas.

Al pueblo español le corresponde el honor de batir al fascismo, demostrando así que no es invencible, que se le puede vencer, y lo venceremos; la resistencia de Madrid así lo indica. Nuestra gloriosa Historia será nuestro orgullo y el del proletariado mundial.

En este mismo mes y en la patria del proletariado, en el país del Socialismo, se aprueba la Constitución soviética.

Los sueños más queridos de todas las generaciones se han realizado, han tomado vida en la Unión Soviética. Durante milenios de años el mundo ha estado dividido en explotadores y explotados; sobre los primeros ha pesado siempre la maldición, que es la propiedad privada de los medios de producción; esta base del régimen burgués.

Diecinueve años de dictadura han bastado en la Unión Soviética para extirpar completamente lo que quedaba en ella del antiguo mundo. En la U. R. S. S., las clases explotadoras están suprimidas, la explotación del hombre por el hombre ha desaparecido y la apropiación socialista de los medios de producción ha llegado a ser el bienestar inagotable de la sociedad.

El Socialismo ha llegado a ser realidad. La más amplia democracia, una verdadera democracia para todo el pueblo. Esta es la Constitución soviética. El mundo entero ha estado pendiente de las palabras de su creador, el camarada Stalin: "Ahora tenemos una nueva economía socialista que ignora la crisis y el paro, que ignora la miseria y la ruina y da a los ciudadanos to-

(Continúa en la página siguiente.)



Los jefes del pueblo soviético—camaradas Stalin, Molotov, Vorochilov y Budicuy, en el momento de votar la nueva Constitución soviética.

## UNA REIVINDICACION CONSEGUIDA

Los ferroviarios cobran el jornal mínimo de diez pesetas

El Comité de Explotación de Ferrocarriles ha concedido, a contar del 1.º de noviembre pasado, a todo el personal ferroviario el jornal mínimo de diez pesetas.

Es así como la República procede; se acabaron para

siempre los jornales míseros que sufríamos. Mientras tanto, en las zonas ocupadas por los fasciosos los ferroviarios continúan con los jornales de hambre y con bastantes descuentos pro "Ejército Nacional".

Estas son las perspectivas que se nos presentan con el fascismo: Esclavitud, terror y hambre a todas horas.

¡Ferroviarios, luchemos hasta vencer!



Redacción y Administración: Alarcón, 11, entresuelo.  
Correspondencia y giros:  
Ramón Laguna  
Alarcón, 11, Madrid  
Año I Núm. 2  
Precio: 15 céntimos

## Objeciones sobre Comités

por ANGEL GALLEGOS

Preocupado porque nuestra organización sea cada día más fuerte, para que pueda aportar con mayor eficacia el desenvolvimiento de una industria tan importante como es la del ferrocarril, veo con sumo disgusto cómo al frente de algunos Comités de servicio y aun al frente de algunos organismos superiores no están los mejores compañeros. Y es preciso que todos nos preocupemos de poner término a esa anomalía, desechando prejuicios y afectos personales, ya que por encima de todo está el interés de la organización. Por un falso concepto formado a través de una orientación equivocada, que consistía en calibrar las aptitudes de un compañero para ocupar cargos según los años que llevaba en la organización, se ha ido disminuyendo la influencia de nuestra organización.

Afortunadamente, esta vieja teoría ha llevado rudos golpes y está a punto de venirse abajo por su falta de solidez. Es hora ya, compañeros, que a los hombres los juzguemos por sus hechos. No pueden estar al frente de ningún organismo obrero que rehuyen el contacto con aquellos a quienes representan.

Los Comités deben tener una constante preocupación en estudiar los problemas diarios que las circunstancias plantean, acogiendo cuantas sugerencias reciban de los demás compañeros y tener muy presente que las cosas de mayor importancia, antes de llevarlas a la práctica, deben discutirse, procurando convencer a los compañeros de que es conveniente tomar estas medidas por su conveniencia o porque las circunstancias nos lo exijan.

Se impone una mayor comprensión por parte de todos. Los compañeros de los Comités no deben olvidar nunca que son unos obreros más, al igual que los demás compañeros, y éstos, a su vez, no deben poner obstáculos ni inconvenientes, sino, por el contrario, facilitarles la labor que tienen encomendada.

Que cada uno en su cometido nos esforcemos y nos hagamos dignos de figurar en las filas del movimiento obrero español, que contra todos los egoísmos imperialistas está forjando los cimientos de una nueva civilización.

Angel GALLEGOS

## Los ferroviarios también saben luchar

Camaras ferroviarias...! Con cuánto orgullo podemos dar el mentís sobre la concepción errónea que de nosotros se tenía! Decían los que no nos conocían, que éramos la rémora de los trabajadores, que no íbamos a ninguna parte. Dos fechas han demostrado que tales concepciones eran injustas: 5 de octubre de 1934 y días que le suceden, en que los ferroviarios, apreciando toda la intensidad del momento histórico que vivimos los proletarios españoles, supimos exponer cuanto éramos y teníamos en pro de la reivindicación obrera; 19 de julio del 36. Viviendo estamos en la gesta gloriosa del pueblo en armas por su libertad frente al fantasma asqueroso del fascismo. Al lado de los trabajadores de las diferentes industrias, tienen los ferroviarios un puesto de honor logrado y mantenido con su valiente actuación en los diferentes frentes: Si-güenza, Somosierra, hoy el de Madrid, trenes blindados, los abnegados telegrafistas, que aunque en el anonimato tan benemérito como eficaz labor realizan, y en fin, en todos aquellos sitios donde la presencia de los ferroviarios es requerida.

Con no menos entusiasmo y denuedo, luchan los camaradas en quienes depositamos nuestra confianza para regir los destinos de nuestra querida organización, pues hoy, por la responsabilidad que adquirieron al aceptar los cargos a que nosotros los elegimos, tienen sobre sí la ardua tarea de en principio poner en condiciones de ser utilizados por el Gobierno para necesidades de guerra, transportes, construcción de material bélico, etcétera, etc.—todos los servicios armonizan la carcomida economía de la empresa—, y preparar para no muy lejano mañana la socialización de la industria, la socialización de la victoria.

No en balde, en sus expansiones periodísticas, dicen al referirse a nosotros que estamos despedidos (fascistas majaderos). Gran favor nos hacen, aunque no entre en sus cálculos el hacerlo, pues nos reconocen el que no les transigimos por sus lacras, su codicia y toda una serie de cosas que hasta aquí les soportamos; pero que al presente no estamos dispuestos a que continúen. Somos nosotros los que al desprendernos del apéndice parásito que eran ellos magnates—únicos que tenían por ser la empresa derecho a vivir, mientras a nosotros los productores, todo medio de vida digna se nos negaba—los que decimos nuestra última palabra: ¡basta ya de explotación! y nos deshicimos de tan pesado lastre, quedándonos en cambio la alegría del deber cumplido.

Seguimos siendo ferroviarios, pero dignos: sabemos defender lo que es de la colectividad, del nuevo estado

Arturo CAMPOS



Disciplina en el frente y en la retaguardia! Esta es la clave de la victoria. Sólo con la disciplina venceremos todas las dificultades y aplastaremos el fascio.

## ¡TODOS EN SUS PUESTOS!

Esta fue la consigna lanzada por nuestra gloriosa U. G. T. a través de sus organismos inferiores.

¿Se ha cumplido tan oportuna y acertada consigna? Sí. Sin ninguna duda. Pues ésta no puede caber cuando las masas de trabajadores en ella agrupados, sin la menor vacilación, y con una generosidad sin par en la historia de los pueblos que quieren ser libres, se juramentan, sin distinción de doctrinas ideológicas, a partir del 19 del histórico mes de julio, para aplastar al fascismo, aunque para conseguirlo sea preciso entregar en holocausto del triunfo lo más preciado en los seres humanos: sus vidas.

Ya han podido probar hasta la saciedad nuestros queridos camaradas de Madrid la capacidad de acción que en esta guerra pueden desarrollar nuestras redes con sus propios medios, que si en situación normal representan el timón de la industria y el comercio, hoy, por la necesidad impuesta por la guerra a que nos han llevado los generales perjuros y traidores—en contubernio con los bandos conformes con sus desmesurados privilegios morales y materiales, tratan (aceptando la injerencia del fascismo internacional, al cambio de trozos de nuestra querida Patria) de sojuzgar y explotar en mayor proporción que lo venían haciendo a las masas productoras.

Por eso todo el material necesario del ferrocarril debe convertirse en fortines ambulantes desde los cuales, y a través de todas las redes, salgan las ráfagas de fuego verídicas por los fusiles y ametralladoras manejados por los ferroviarios, y cuyas ráfagas se conviertan en soplete que haga desaparecer la cadena que pesa sobre nuestros queridos compañeros.

¡Queridos camaradas de Madrid! ¡Queridos orgullosos podéis estar porque las circunstancias os hayan deparado la ocasión de aportar vuestro valor heroico al triunfo de nuestras vicciones! ¡Camaradas del mártir se inextinguible Madrid! ¡Que vuestros trenes blindados sean el bisturí que extirpe de una vez para siempre la herida fascista. ¡Camaradas del sin par y heroico Madrid! Procurad con todo vuestro entusiasmo, ferroviarios madrileños, que la heroica villa sea la tumba del fascismo español e internacional. ¡Camaradas de mi querido Madrid! El mundo mira con asombro vuestra gesta. Hacedos dignos de tal atención. ¡Camaradas ferroviarios! Todos en nuestro puesto, y a ¡VENCER! Salud.—Delegación de Coches-Camas.—Bilbao.

N. de la R.—Nuestros lectores hubieran agradecido mucho que los camaradas de Bilbao nos hubieran narrado las luchas de aquel sector, en las que, estamos seguros, los ferroviarios ocuparán uno de los primeros puestos.

## Tres frentes y una misma lucha

Lo peor que puede haber entre combatientes de una misma causa es una rivalidad negativa. De esto pueden salir rozamientos o dificultades que, en definitiva, perjudican la eficacia de nuestra labor.

Hoy no debe haber sino una preocupación esencial: ganar la guerra. Para ello no puede pensarse que esa labor les insume solamente a los que están encuadrados en las filas de combatientes. Los campos de batalla necesitan una retaguardia organizada y dirigida al mismo fin que los frentes y el frente. Si entre la retaguardia y los combatientes existen rozamientos se crea una situación perjudicial para todos.

El magnífico manifiesto del Partido Comunista fijó perfectamente el camino al unificar la cuestión del mando único militar con la de organización de la industria. En lo que a nosotros, ferroviarios, respecta, ¡habrá una industria cuya organización tenga ma-

# LA UNION SOVIETICA Y NOSOTROS

## Tres ferroviarios en la U. R. S. S.

Todos los años se celebran en la Unión Soviética grandes fiestas conmemorativas de la Revolución. En este XIX aniversario, como en todos, invitados por los trabajadores soviéticos, han asistido treinta y cinco camaradas españoles; todos ellos elegidos en asambleas de sus Sindicatos o de regimientos.

Los ferroviarios hemos tenido en la Delegación tres representantes: los compañeros Benito Gabela, de nuestro Sindicato y del batallón de choque del Norte; Víctor Casado, jefe de estación de Navalmar de la Mata y presidente de aquel Consejo Obrero, y Francisco Escamilla, elegido por el regimiento de Ferrocarriles.

Sólo nos ha sido posible hablar un momento con el compañero Gabela. Este nos dice que está entusiasmado de todo cuanto ha visto en el país del socialismo; que viene abrumado, como toda la Delegación, de las pruebas de afecto que ha recibido de nuestros hermanos los trabajadores soviéticos. Su solidaridad de clase, de hermanos que viven nuestra guerra, la hemos visto en todos cuantos actos se han celebrado en nuestro honor en todas las ciudades que hemos visitado: Moscú, Leningrado, Odesa y otros puntos.

Atendiendo nuestra petición, el camarada Gabela nos facilitó unas cuartillas que gustosamente publicamos:

## IMPRESIONES DE MI VIAJE

Una grata sorpresa a mi regreso del gran país soviético es la de encontrarme con la existencia del órgano periodístico ferroviario de la primera Zona del Sindicato Nacional Ferroviario, RAIL. Sean, pues, mis primeras impresiones de viaje para los ferroviarios por conducto de este periódico, como homenaje merecido a los camaradas que integran la primera Zona y la redacción del mismo.

Aunque se han de celebrar diversas charlas sobre mi estancia en la Unión Soviética que tengan la amplitud que el hecho merece, es mi obligación, sin embargo, anticiparos un guiño general que sirva momentáneamente para presentarlos al país del Socialismo en los momentos actuales. Ahí va, pues.

### SALIDA DE MADRID

Salida precipitada de Madrid el 24 de octubre. Han negado los permisos para atravesar Alemania y hay que embarcar en Alicante, dando una gran vuelta. Ajeteo: pasaportes, salvoconductos, advertencias. Los Amigos de la U. R. S. S. nos arreglan todo y nos impulsan hacia este viaje de ensueño que tanto hemos ambicionado; nos parece mentira a toda la Delegación. Vamos 21 para llegar el 7 de noviembre al grandioso desfile de la Plaza Roja; el resto, hasta 35, no llegan a tiempo para

### EN EL BARCO

En el embarcadero rumbo a Odesa, por Estambul, entre grandiosas manifestaciones de entusiasmo y júbilo de su tripulación. Por el camino, los barcos alemanes e italianos no corresponden al saludo del "Jorge Dimitroff". Nosotros levantamos el puño.

Disciplina a bordo, camaradería, reuniones de la tripulación para discutir sus problemas nacionales y de España bajo la dirección de aquel maravilloso comisario político inolvidable. Todos se desahacan en atenciones, y para hacernos grata la estancia, por la noche bailan típicamente desde el



por eficacia para la guerra como el transporte?

La labor de los camaradas de los Comités es, por lo tanto, una de las de mayor responsabilidad. La lucha antifascista en la retaguardia consiste para nosotros en multiplicar el servicio ferroviario, perfeccionar el transporte dando la máxima capacidad a las líneas y cuidando del material, servir en primer término los intereses de la guerra, y todo ello bajo una dirección central, que no puede ser "interpretada" por los Comités de red o de servicio.

Este tema es tan importante que en él se insiste en otro artículo de este mismo número.

Otro aspecto de la colaboración con el frente es el interesarse por nuestros batallones y nuestras Milicias. No se ha cumplido con tener unos cuantos camaradas formando en los frentes con las armas en la mano. Quedan muchos que hay que encaminar a cubrir las bajas, a ampliar el número de los combatientes. Hay aún muchos jóvenes ferroviarios cuya inactividad no es admisible.

La preparación militar de los ferroviarios fué abandonada después de la formación del Batallón de Choque, y la defensa de Madrid no es cuestión de la que haya que desentenderse. Aquí el Sindicato es quien tiene que seguir su tarea, interrumpida al comenzar el asedio de Madrid, de militarización de los ferroviarios.

Y es que el sindical, el de la profesión y el de las armas son tres frentes de una misma lucha.

Lo que no debe olvidarse en ningún momento.

P. F.

## La nueva Constitución soviética

(Viene de la página anterior.)

das las posibilidades para una vida cómoda y cultivada.

Palabras éstas que llenarán de alegría a los trabajadores de todo el mundo sobre la Constitución soviética, este éxito grandioso del camino recorrido por el pueblo soviético en su decimoseis años de dictadura proletaria.

Recordemos el mes de noviembre, fecha histórica en que comenzamos a batir con éxito al fascismo en nuestro país y en el que el pueblo más libre del mundo, faro que ilumina a toda la Humanidad trabajadora, aprueba su Constitución.

RAMON LAGUNA



Los camaradas ferroviarios Gabela, Casado y Escamilla, reunidos con los obreros ferroviarios

capitán hasta el último grumete. Luego, cada uno a su puesto, vigilantes, invencibles. Disciplina alegre de trabajadores satisfechos. ¡Qué grande y qué lógico!

Estambul. Cambio a barco más rápido, al "Jan Rutzutak". No queremos cambiar. Disciplina, nos dicen. Abrazos asfixiantes. Camaradas, ¿hasta cuándo?

### TIERRA SOVIETICA

Mar Negro, Día 5. Odesa. Tierra soviética. ¡Hurra! Inmensa multitud en el muelle. Vitoras a nuestro pueblo. Correspondemos con todo entusiasmo. Transparentes en español que dicen: "Bien venidos, queridos huéspedes", "Salud, hermanos españoles", etcétera.

Discursos, flores, apretones, besos... el delirio. Mujeres y pioneros se distinguen por su entusiasmo. Desembarcamos. La multitud nos asfixia, quiere fundirse con nosotros. Agasajos. Hotel de lujo. Un mitin grandioso en la Gran Opera, en el que hablo emocionado.

A las doce de la noche salda para Moscú. La estación, abarrotada para despedirnos. Bandas de música, canciones. Nos estrujan y nos cubren de flores, frutas, dulces... Llora emocionado abrazado a un soldado rojo imponente y sencillo como un niño. Arranca el tren y, raudos, nos

echamos en las camas; pero no es posible descansar. En todas las estaciones del trayecto, grandes y pequeñas, los mismos homenajes, el mismo entusiasmo delirante. Tenemos que establecer un turno de guardia durante la noche para correspondencia a estas manifestaciones de cariño. En todas partes frases en español: "Venceréis", "No pasarán", "Estamos a vuestro lado" y vivas al Frente Popular y a sus hombres: Aznárez, Largo Caballero, Pepe Díaz y Dolores, "Pasionaria".

### MOSCÚ

Por fin, Moscú. Llegamos el día 7, a las siete de la mañana, con un frío glacial. Amanece. La estación está iluminada como para las grandes solemnidades. Una inmensa multitud aguantando impávida la inclemencia del tiempo. Una nube de fotógrafos nos dispara una verdadera ráfaga de objetivos. Nos rinde honores una sección de la grandiosa Aviación soviética. Nos sacan en volandas. Se habla por radio, y en el patio hay que dar un mitin al aire libre ante una representación de la fábrica de tejidos "Las tres montañas", iniciadora de la solidaridad a España.

Nos dan una mala noticia: los fascistas están en las afueras de Madrid. Mañana se saquea la ciudad.

Plaza Roja. XIX aniversario de la revolución rusa. Grandioso desfile conmemorativo. Entramos en la gran plaza entre vitoras y aclamaciones. Se nos destina el sitio de honor y nos agasajan a cada momento. Nos saludan el Gobierno y los Sindicatos, que bajan expresidentes donde estamos. Contemplamos atónitos el desfile imponente de los grandiosos cuadros del Ejército de la Paz; el Ejército Rojo obrero y campesino, sus tanques, sus cañones, sus ametralladoras, sus servicios sanitarios; su estupenda Aviación, que fué nuestra envidia, pues pensamos en España.

Luego desfile, armada, la antigua Guardia Roja, y por último, el pueblo en masa, con los emblemas de la producción y datos estadísticos de la misma en grandes cartelones prometores de una mayor actividad socialista. Todos son portadores de grandes retratos de sus queridos dirigentes, como el inolvidable Lenin, Stalin, Vorochilof, Kaganovich, Molotov, Kalinin y tantos más. De todos recibimos el homenaje más acendrado, y en muchos momentos se interrumpió la manifestación para saludarnos y vitorearnos.

Por la noche salimos a ver la ciudad con sus grandes iluminaciones, que encendrán retratos de todos los dirigentes de la U. R. S. S. También había fotografías y carteles sobre la lucha de España.

### VIAJES Y REGRESO

Desde el día siguiente, plan de estudios: visitas a fábricas, koljoses o explotaciones colectivas de campesinos, cooperativas, Metro, centros culturales y artísticos, casas cinematográficas, Museos, casas de reposo, casas-cuna, jardines infantiles, redacciones de "Pravda" y "Izvestia", casas de pioneros, clubs, Sindicatos, Ejército Rojo, etc. Pero esto ya merece capítulo aparte y se sale de las dimensiones de este artículo.

Después pasamos a Leningrado, donde visitamos lugares claves a la revolución de octubre de 1917, las residencias de los zares, las prisiones que se encerraban a los revolucionarios, etc., etc.

Consecuencia, para terminar: el pueblo soviético está con nosotros, y sus Sindicatos, organizaciones y Gobierno también. Todos, junto con el grandioso Partido Comunista de la U. R. S. S., y a su cabeza el camarada Stalin, nos han dicho: "Contad la ayuda incondicional de 170 millones de hermanos. Os ayudaremos en vuestra lucha y después en vuestra victoria, que es segura. Pero para ello es preciso que consolidéis vuestra disciplina, vuestro Frente Popular, vuestro Ejército. Es preciso que os atraigáis a las masas campesinas y peñoniburguesas mediante el razonable respeto de sus intereses. Que realicéis la unidad sindical y que creéis la potente organización de masas capaz de derrotar al fascismo y abrir una nueva era feliz al pueblo español y a la Humanidad entera."

Leningrado, 28 de noviembre. Nos despedimos con lágrimas en los ojos del gran pueblo soviético, y embarcamos rumbo a España en el "Siberia", con la decisión y el entusiasmo que nos produce esta palabra magna que encierra un mundo: VENCERÉIS.

Benito Gabela

## Camarada, ¿qué opinión te merecen los Comités de Control?

Las circunstancias han puesto en marcha en todos los puntos de producción diversos Comités de control. Se trata de unos organismos nuevos que han surgido del lado de los Sindicatos, y que, aun prestando muy buenos servicios, todavía no existe hacia ellos un criterio general.

En esta sección abrimos una encuesta, rogando a todos los compañeros nos envíen su opinión.

## Acudiendo a la encuesta

RAIL en su primer número ha incluido una encuesta encaminada a recoger opiniones sobre la actuación de los Comités de ferrocarriles. Falto de datos para enjuiciar, si me creo facultado para opinar, y mi opinión, modesta como mía, voy a exponerla.

La ambición desmedida de unos cuantos mercaderes del trabajo que demuestran tener la inteligencia embotada por el fanático egoísmo del orden y mando, ha colocado a la República española en la difícil situación, tanto bélica como económica, que todos conocemos: criminal por los procedimientos salvajes que esa manada de fieras indomitas emplea.

El deber primordial e ineludible de todos los trabajadores sin excepción y sin distinción de ideologías es aplastar en estos críticos momentos a ese monstruo titulado fascismo, nuestro enemigo común.

No tras esta momento llega es justo reconocer que la guerra no sólo se hace desde las trincheras, y de ahí que en la retaguardia haya habido necesidad de crear los Comités. ¿Función de éstos? Procuraré explicarme.

Las extinguidas Compañías ferroviarias, representación genuina del capital sin entrañas, no cabe la menor duda de que durante su larga existencia se han preocupado de crear en beneficio propio una legislación interior encaminada a que el factor trabajo rinda la máxima producción en la explotación del negocio, cuya legislación, si no perfecta, es lo cierto que encierra enseñanzas que debemos recoger, puesto que las normas establecidas, salvo ligeras retocadas, permiten que en general el servicio se desenvuelva convenientemente.

No ocurre lo mismo en lo que a la parte administrativa se refiere. La gestión en este extremo ha sido funestísima, y, por tanto, nada en absoluto nos cabe mantener y si repudiarla por ineficaz e inservible.

Desglorados los dos aspectos de la cuestión, considero un acierto la creación del Comité de Explotación con la intervención del Estado, cuyo Comité, en última instancia, es el llamado a dar cima a las acciones que afectan legislación ferroviaria en su doble carácter de profesional y social. También considero de una conveniencia máxima la constitución del Comité Central que asume o debe asumir todas las funciones de dirección y administración de la industria, y de él deben emanar todas las órdenes que redunden en beneficio del servicio, del usuario y del personal.

Constituidos los dos Comités que preceden, a estos organismos debemos llevar compañeros que dediquen a la vez una reconocida solvencia moral, profesional y sindical, creo sinceramente, quizá sustentando un criterio equivocado o erróneo, que sobran los demás

