



Comités de enlace permanentes entre ambas organizaciones.

Un paso firme hacia la unidad sindical

Los Comités de control y los técnicos

Por A. GALLEGOS

¡ASI ES EL FASCISMO!

HACE FALTA IR A UN CONGRESO DEL TRANSPORTE FERREO

Por LUCIO SANTIAGO

Al hacer el balance del período que data de julio hasta acá, durante el cual, afortunadamente, hemos avanzado por un camino inexplorado de transformaciones sociales, la clase obrera del ferrocarril tiene que recoger la experiencia que de él se desprende.

Es cierto que los lados positivos de este balance ahogan todo lo que ha podido haber de negativo en nuestra actuación. Pero aun sintiéndonos orgullosos del heroísmo y las realizaciones de los nuestros, nos interesa también examinar las imperfecciones habidas en nuestra labor para, si persisten, ponerlas el remedio adecuado.

Pasados los primeros momentos de la rebelión militar, en los cuales, apresuradamente, con el instinto correcto del peligro, ocupamos en todas partes de las redes ferroviarias los puestos de dirección para poner el ferrocarril al lado de la República, se inició el trabajo ferroviario sobre una nueva base, y como la rebelión militar nos precipitaba en la revolución democrática, inmediatamente se fué a la democratización de las viejas Compañías ferroviarias. Se organizó el Comité de Explotación, que recababa para sí la dirección de las grandes líneas. Debía ser este Comité el cerebro director de la nueva organización ferroviaria. Y, sin embargo, esta dirección fué siempre más teórica que práctica. Ha marchado en ocasiones a remolque de los Comités obreros de control o a remolque de las situaciones dadas, limitándose a la aprobación de hechos consumados. Quizá una de las razones de esta dificultad para hacerse cargo integralmente de la misión directiva reside en el hecho de que no ha querido jugar el papel exclusivo de dirección, sino que se asignó un papel mixto de dirección y técnica, con lo cual no ha podido llevar limpiamente ni los problemas de la dirección, orientando toda la actividad ferroviaria, ni los problemas de la técnica, centralizando los ferrocarriles y aprovechando sus elementos y materiales. Claro es que si aquí, a nuestro juicio, reside una de las faltas que han determinado las dificultades que ahora vive el Comité de Explotación, y por consecuencia, el transporte férreo, no sería justo achacar todos los males a este organismo director. Otra razón fundamental de las dificultades que hemos tropezado y que aún perviven en el ferrocarril se encuentra en el hecho de que nosotros, el personal ferroviario, nuestros Comités, no hemos sabido protegernos ante tal dirección. Por el contrario, a lo largo de las líneas ferroviarias, con el pretexto de controlar el ferrocarril, hemos establecido millares de organismos directores que restaban ligereza y eficacia a la dirección. Han sido unos incipientes pasos de socialización, hechos extemporáneamente, cuando aún no existe la base social sobre la cual ha de asentarse el socialismo. Por eso, los que amamos el socialismo como una forma social superior y estamos convencidos de que ha de llegar como un hecho histórico inevitable, no somos partidarios de hacer ensayos prematuros, que pueden redundar en su descrédito y ser un arma

en manos de los enemigos de todo progreso social. Nosotros, sin renunciar a nuestro ideal socialista en estos momentos, para afrontar la situación actual creemos que el ferrocarril debe estar democratizado, bajo la dirección del Gobierno popular, que con tanta energía está llevando a cabo la lucha antifascista. En el Gobierno tiene una representación la clase obrera, y en esta medida participa en la dirección del país. Por eso, en estas circunstancias nuestra misión en el sitio de trabajo no puede ser otra más que controlar que se cumplan fielmente las directivas que arrancan del Gobierno. Y controlar es fiscalizar, vigilar, nunca suplantarlo a la propia dirección. Es necesario restituir a cada organismo su función. Al Comité de Explotación o al organismo que designe el Gobierno, la misión de dirigir todo el trabajo ferroviario; a los Comités de Control, la no menos importante tarea de fiscalizar esta actividad para que no pueda ir por ningún sitio adverso a los intereses de la República democrática. Pero para que estos organismos obreros no entren en terreno ajeno es necesario que haya arriba una verdadera dirección, que no anule a sus miembros ligándolos, como ahora, a trabajos técnicos, que no tienen por qué conocer; que busque colaboraciones; que constituya a su lado las oficinas del personal capacitado que necesite, pero que no olvide que su misión al frente del ferrocarril no es ejecutar personalmente el trabajo, que incumba al personal competente, sino dirigir, llevar el timón para que el transporte férreo sirva a la guerra y vaya por cauces de libertad y democracia. Y conseguida una dirección firme y un control eficaz, hay que ir a la restitución en sus funciones de todo el personal técnico y superior de que disponemos. No es posible que sigan aún inactivos y sin responsabilidad en el funcionamiento del transporte férreo la considerable legión de jefes, ingenieros, etc., que hay en el ferrocarril. No es bueno que por prevenciones injustificadas tengamos el personal técnico ausente de emplear sus facultades en la magna obra de la reorganización del trabajo ferroviario.

Y para todo esto hay que ir a un Congreso del transporte férreo en el que hagamos un recuento de todo el material y elementos de que disponemos y tracemos el plan de la red única que sea la gran retroguardia de nuestro Ejército Popular.

NUESTRO CAMARADA LUIS UROZ, EVADIDO DEL TERRITORIO DOMINADO POR EL FASCISMO, NOS HACE IMPORTANTÍSIMAS DECLARACIONES

La vida bajo el terror. -- Trágica situación de los familiares de algunos ferroviarios. Terror y provocaciones. -- Cómo preparaban la entrada en Madrid. -- Trabajo forzado y salario disminuído

Luis Uroz es un maquinista autorizado. Martín Iglesias, agente de trenes. Se hallaban en Segovia durante los primeros días del levantamiento fascista, y han podido evadirse. Al conocer la noticia, los compañeros del Ejecutivo de la zona avisaron al Comité Central del Norte, y nuestros camaradas Bernardo García y Raimundo García salieron a encontrarlos. A nuestros camaradas les acompañaba un hermano de Luis Uroz. Es indescriptible la emoción del momento en que se vieron frente a frente.

EL PUEBLO ESPAÑOL SE ENCAMINA AL TRIUNFO



El camarada Dimitrof, secretario general de la I. C., ha enviado a los trabajadores de todo el mundo un gran mensaje en el que se alude a los dos grandes hechos de importancia mundial acaecidos en 1936: la nueva Constitución soviética y la lucha del pueblo español contra el fascismo.

Por su gran extensión no podemos publicar integralmente, por lo que nos limitamos a los párrafos siguientes, de los que debemos sacar enseñanzas prácticas:

"El pueblo español se encamina hacia el triunfo con paso seguro, a pesar de las enormes pruebas y dificultades por las que tiene que pasar y vencer. Garantía de este triunfo no sólo son el espíritu de sacrificio y la valentía que el pueblo español ha demostrado en su lucha, y no sólo la amplia solidaridad del proletariado, como de todas las capas sociales avanzadas y progresivas. La garantía del triunfo es, sobre todo, la magnífica y probada arma creada en las batallas: el Frente Popular. No sólo los comunistas, sino también los demás partidos y organizaciones del Frente Popular de España, comprenden, cada vez mejor, que hay que protegerlo, fortalecerlo, elaborarlo más, aplicarlo hábilmente, para lo cual hay que observar la máxima vigilancia y decisión frente a todos aquellos que quisieran intentar, cumpliendo la tarea del enemigo, dividir el Frente Popular por dentro o hacerlo vacilar. Máxima unidad en la lucha de todos los participantes y adherentes del Frente Popular, la máxima unificación y unidad de acción contra el enemigo común; ahí está, ante todo, la prisa del triunfo sobre el fascismo en España."

AQUELLO ES LA INQUISICION

Luis Uroz contesta a nuestras preguntas afirmando que aquello es algo que no podemos nunca concebir si no nos imaginamos los procedimientos de la Inquisición, extendidos a la mayor parte de la población civil.

—Los primeros momentos me sorprendieron en Valladolid. Aunque tuve que salir de allí inmediatamente, conozco lo que han hecho los fascistas con nuestros compañeros ferroviarios. Cuando se produjo el levantamiento, la huelga fué unánime; sin embargo, con amenazas y buscando uno por uno en sus domicilios se consiguió que los obreros fuesen a trabajar. De todos modos, "las tres cuartas partes" de los obreros de Talleres generales han sido fusilados o asesinados vilmente por requetés y falangistas.

Al volver al trabajo fueron paulatinamente eliminando a todos los que tenían un gesto o una protesta contra los invasores. Esto no sólo ha sucedido en Valladolid. En Miranda de Ebro y en Medina también ha habido grandes "masacres" entre los ferroviarios. En Segovia la represión no se ha notado tanto, a pesar de ser extremada dureza.

VIDA ILEGAL

No es posible sostener una conversación en voz baja entre dos o más personas. Existe el peligro inmediato de la detención. Sin embargo, hemos podido reunirnos algunos compañeros, encargándonos los más audaces de instruir a todos para organizar la resistencia pasiva a las órdenes de los jefes fascistas y el sabotaje lento para el transporte de guerra y provisiones. Este trabajo es muy difícil, pues hace falta tener una gran decisión para obtener buenos resultados.

En todos existe el deseo de escapar. Conocimos al detalle la situación en que vivía el resto de nuestros compañeros de la zona leal. Sabíamos que en el Norte los ferroviarios habían suplantado a la antigua Dirección y que los mejores compañeros se hallaban al frente de la misma.

Adquirimos como pudimos una radio, y de dos en dos escuchábamos las noticias emitidas desde Madrid, que contrastaban profundamente con las noticias publicadas en la Prensa fascista. Mientras que Unión Radio declaraba que habían sido derribados cuatro aparatos fasciosos, los periódicos locales anunciaban lo contrario.

Así fuimos oyendo las noticias de Madrid, entre las cuales pudimos escuchar la voz de muy queridos compañeros nuestros; pero no era posible comentar nada. Ir a la cárcel es en extremo sencillo.

TERROR Y PROVOCACION

Los hermanos Anibarro se hallan todos detenidos, por considerarlos peligrosos. Dos de ellos, por haber sido huelguistas del 34, y el otro, porque su niño canturreaba por la calle la canción de los pioneros, por lo que, después de interrogar al niño, detuvieron a su padre, que aún se halla en la cárcel de Avila.

Cuando va nuestra Aviación, aunque sólo bombardeamos objetivos militares, se produce alguna víctima fusilada a diez o quince kilómetros por cada víctima. Así han muerto nuestros queridos compañeros Ergolyena, maquinista, y Elena, fogonero y tornero del Depósito de Madrid.

Una de las provocaciones fascistas consiste en aprovechar el paso de nuestros aviones para salir aplaudiendo, y si, como es natural, algún obrero se suma a los aplausos, lo detienen. También aparecen a veces en las puertas de talleres y fábricas, presentándose como recaudadores clandestinos para los camaradas nuestros. Si alguno, incautamente, entrega alguna cantidad, es inmediatamente encarcelado.

A las mujeres les cortan el pelo al rape—esto es rigurosamente cierto—dejándolas un flequillo del que cuelgan un cartellino con el fatídico "Arriba España!" Otras veces, y esta medida se aplica indistintamente a hombres y mujeres, les hacen tomar grandes dosis de ricino, obligándoles a pasarse y correr sin descanso hasta morir reventados.

LAS CONDICIONES DEL TRABAJO

El personal ferroviario no tiene límite en sus jornadas. A los maquinistas y fogoneros les exigen jornadas agotadoras, habiéndoles fijado como salario solamente el sueldo limpio, que siempre cobran reducido por un descuento fijo de 50 pesetas para la guerra y multitud de descuentos variables, "voluntarios", para el Socorro Blanco, etc., etc.

Además, se les paga con un retraso extraordinario; cuando hemos huído llevábamos meses y meses sin percibir nuestros haberes.

Tan inhumano es el trato, que ni sus amigos se ven libres de él. Rusel, jefe de reserva de Segovia, hombre inmoral y completamente adicto a los fasciosos, por constatar de una manera poco atenta a los fascistas—ignorando que lo eran—, ha sido rebajado de clase, y ahora se encuentra haciendo maniobras.

Pero lo que ocurre con las mujeres e hijos de los compañeros a quienes sorprendió el movimiento en la zona leal es algo terrible. La Compañía no les abona nada, y tienen que pedir limosna y acudir a los cuarteles a tomar las sobras del rancho para poder subsistir dentro de la mayor miseria.

ALGUNOS TRAIADORES

Entre los procedimientos empleados para arrebatar los bienes a los trabajadores está el valerse de individuos que jamás han tenido un gesto de rebeldía y que se han amoldado siempre a los deseos de sus jefes.

El maquinista conocido, más que por su nombre, por el apodofo de "Palabrillas", puso a disposición de los fascistas 30.000 pesetas de la Sociedad de Socorros Mutuos La Unión de Maquinistas y Fogoneros. Seguramente por esto le nombraron jefe de maquinistas, y actualmente hace proselitismo para Acción Popular.

Los provocadores actúan constantemente. Un factor llamado Groizard es el jefe de depósito de Segovia, ayudado por el maquinista Muñoz, los cuales son los que hacen toda clase de delaciones y confidencias.

A los huelguistas de 1934 no les pueden ver. Al tiempo que autorizaban para maquinistas a varios compañeros, a mi me quitaron la autorización sólo por eso. Se me olvidaba decir que los directivos de la Sociedad Marítima y Terrestre también entregaron sus fondos a la voracidad de los fascistas.

LA VIDA DE LA POBLACION CIVIL

La situación es bastante angustiosa. Actualmente se han quedado sin carbón, lo que ha obligado a suspender numerosos trenes, y la población civil se alimenta casi de sardinas, unas veces frescas, otras, en lata.

A primeros de mes hacen una colecta, casa por casa, que dicen es "el plato único", es decir, que ese día sólo se debe comer un plato y entregar todo el dinero que se gasta habitualmente en la comida para los fondos de los fascistas. Los que no contribuyeron con el dinero que ellos suponen pueden contribuir les ponen multas de dos y tres mil pesetas, o los detienen y se incautan de sus bienes.

Muchas gentes, tanto en Avila como en Segovia, que tenían familiares en conventos religiosos han recibido noticias de que se hallan en perfecto estado en las zonas leales, y al contrastar estas noticias con el trato que se da a los que tienen la desgracia de hallarse en estas poblaciones, reaccionan en favor nuestro, aun sin poderlo declarar, porque ello les ocasionaría, primero, la prisión, y luego, la muerte.

SABIAMOS QUE NO ENTRARIAN EN MADRID

Allí todos estábamos persuadidos de que no podrían entrar en Madrid. El día 7 de noviembre tenían un gran festival preparado y una máquina pintada

Debido al régimen de privilegios en que se han desenvuelto las antiguas Compañías y la influencia que para ingresar en ellas era necesaria, salvo raras excepciones, ocurría que todo el que no tuviera una determinación ciega a lo que dijera un determinado personaje, llevaba implícita una postergación, aunque éste fuese uno de los mejores técnicos o agentes de la Empresa. Para burlar esta persecución era necesario una sumisión ciega, sin que pudiera éste permitirse formular objeción alguna, y mucho menos poner en práctica una iniciativa, aunque ésta trajera consigo un mejoramiento en beneficio de la explotación.

Esta sumisión, no sentida por algunos técnicos, aunque aceptada por la falta de una independencia económica, acarrea grandes perjuicios a los intereses del Ferrocarril. Pero, en cambio, existían otros que su orgullo, fruto de una incomprensión y aun de mala fe, nos trataban a los trabajadores no como personas, sino como a seres inferiores, contra los que vertían todo su odio, y no veían otro procedimiento que el látigo y el despotismo. De ello hay buenos ejemplos: Octubre de 1934.

Todos estos vejámenes, que hemos sufrido contra nuestra voluntad y aun con nuestra protesta, no nos deben cegar, sino todo lo contrario, debemos compenetrarnos cada vez más y desechar esos mutuos recelos que actualmente existen, y los Comités de Control deben ver en el técnico su mejor ayuda, y éste a su vez su mejor auxiliar en el Comité, los que harán cuantas observaciones estimen pertinentes para el mejoramiento de los servicios, con lo que habremos logrado la tan anhelada compenetración y la superación de nuestros trabajos.

Hemos de hacer ver a los compañeros técnicos que los trabajadores queremos convivir con ellos y que nunca coartaremos sus iniciativas, sino, por el contrario, pedimos que nos las expongan sin ningún recelo, ya que nosotros estamos dispuestos a llevarlas a la práctica sin regatear ningún medio, porque no nos guía un egoísmo individualista ni tenemos la pretensión absurda de oponernos al desarrollo de la técnica, sino todo lo contrario, queremos ampliarla y perfeccionarla, hasta conseguir que ésta cumpla la misión que tiene encomendada, cual es la de producir el máximo con el menor esfuerzo humano. Queremos terminar con la contradicción sangrante de que los progresos de la Humanidad sirvan para esclavizarla.

Esta aspiración nuestra, que es el Socialismo, es tan justa y tan lógica, que estoy seguro que no existe ningún técnico que esté en contra de ella. Es indudable que para conseguir esto precisamos mejorar nuestro trabajo, y para ello es necesario terminar con la falsa apreciación de algunos componentes de los Comités de Control, que aceptan el cargo como un mejor pasar o una vida más tranquila. Precisamos que al frente de los Comités estén los mejores compañeros, los más capaces, que, tomando como ejemplo a nuestros camaradas rusos, les sirva de acicate para adquirir el espíritu de sacrificio necesario para conseguir el triunfo del SOCIALISMO, que es la patria común de todos los trabajadores.

"Nosotros nos batimos por la independencia de nuestra patria y por el derecho del pueblo español a disponer libremente de sus destinos."

(Del discurso pronunciado el día 21 por S. E. el presidente de la República.)

con los colores monárquicos, con la que pensaban hacer una entrada triunfal. Los colores hoy están deslucidos y completamente estropeados las guirnaldas del andén, y nadie piensa que los fascistas vayan a avanzar un paso en el asedio contra Madrid.

LA MORAL DE LAS FUERZAS

El temor a que sean asesinados sus familiares, impide a muchos obreros y soldados pasarse a nuestras líneas.

De la moral de las fuerzas que operan a su lado nos podemos dar una idea por las luchas que existen entre fascistas y requetés.

Los haberes entre las fuerzas son muy exiguos. Los soldados cobran veinticinco céntimos y una peseta los falangistas y requetés.

Un jefe de cabila aseguraba en la estación, en voz alta, que él había venido a España para ganar dinero, y que como tenía conocimiento de que los leales pagaban más, se pasaría al campo leal, y añadía que nunca recibía carta de contestación de su "mujera", y que si no llegaban las cartas, menos llegaría el dinero que la enviaba.

LA HUIDA

Me encontré a Iglesias cuando él salía de la cárcel, y rápidamente nos pusimos de acuerdo, sin comunicar más que a muy escasos compañeros nuestros propósitos. Para evitar sospechas, prescindimos de llevar comida, y solamente nos echamos en los bolsillos una libra de chocolate. El episodio de la huida no se nos olvidará nunca.

Entre requetés y falangistas llegamos hasta una estación, cuyo nombre no hace al caso, y allí, en la obscuridad de la noche, nos apretamos, quedando ocultos hasta que el tren partió. Entonces emprendimos el camino hacia aquí, después de veintitrés horas de sufrimientos, con el compañero enfermo, teniendo que arrastrarle en ocasiones por la falta de fuerza para llevarle sobre los hombros y por la gran cantidad de nieve, que algunos sitios nos cubría hasta el pecho. Oyendo constantemente la cercanía de los lobos pudimos llegar a Cerdilla.

El Batallón Alpino fueron los primeros antifascistas que vimos después de nuestra fuga. Nos recogieron y nos trasladaron a la Comandancia de Córcega, donde nos han tratado con tal género de consideraciones que, entre la emoción que nos embargaba al vernos otra vez entre los nuestros y las atenciones que han tenido con nosotros, hemos llorado de la inmensa alegría de volver a sentirnos libres.

Hasta aquí nuestro camarada Luis Uroz. Después hablamos de multitud de cosas, y finalmente, los tenemos aquí a nuestro lado.

(Continúa en la página siguiente.)

Lenin, Liebnicht, Luxemburgo: tres figuras gigantes del proletariado mundial, cuyo aniversario se celebra en estos días.

RAIL se asocia a este aniversario, prometiendo seguir la ruta trazada por estos tres luchadores

Solidaridad con los combatientes

Un lote de libros extranjeros y mil pesetas fueron enviados a la heroica Columna Internacional por nuestra Zona primera, como donativo para la Navidad del Miliciano.

El general... nos acusó recibo en la carta que transcribimos a continuación:

"Puesto de mando, 23 de diciembre de 1936.

Primera Zona, Sindicato Nacional Ferroviario.

Madrid.

Queridos camaradas: He recibido vuestro donativo, y os doy las gracias cordialmente.

En nombre de todos los camaradas de las Brigadas Internacionales.

Vuestro donativo constituye una prueba más de la íntima solidaridad espiritual y material que existe entre los que trabajan con actividad y entusiasmo en la retaguardia y las fuerzas que hoy, sin distinción de nacionalidad, luchan por la defensa de Madrid y por la causa del pueblo español.

Transmitid a los camaradas ferroviarios el saludo de las fuerzas españolas e internacionales de este sector.

—El general... comandante

PRO UNIDAD SINDICAL

Los ferroviarios aplaudimos con todo entusiasmo las recientes declaraciones de la U. G. T. y C. N. T. para llegar a la unidad sindical, aspiración deseada por el proletariado organizado de nuestro país.

Por nuestra parte, para llegar cuanto antes a la unificación de las organizaciones sindicales ferroviarias, proponemos que se establezca inmediatamente la "unidad de acción" entre el Sindicato Nacional Ferroviario y la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria.

Para resolver en común los problemas que se planteen es necesario organizar Comités permanentes de enlace y relaciones entre los Consejos Obreros y Subsecciones, Zonas y Secciones y Comisión Ejecutiva y Comité Nacional.

No es posible que una organización pretenda resolver aisladamente los problemas de la clase ferroviaria.

Estos Comités de enlace deben ser el puente fraternal que nos lleve a la unidad.

Seis meses de lucha, dos y medio de defensa de Madrid

En estos seis meses el heroísmo del pueblo ha contenido las hordas de moros, falangistas y requetés. En las gloriosas jornadas del pueblo madrileño, que duran ya más de dos meses y medio, nos ha tocado combatir contra las tropas fascistas de Alemania e Italia. Y a pesar de toda la violencia de los ataques desencadenados, del derroche de material guerrero, de los bárbaros bombardeos de la Aviación, ni el pueblo madrileño ni la España republicana ceden un paso ante el fascismo, porque no quieren dejarse arrebatar ni la libertad ni la independencia de su patria.

Todas las fuerzas antifascistas, al lado del Gobierno del Frente Popular, están cada vez más decididas a derrotar al fascismo invasor.

Domingo GIRON
Presidente del Frente Popular de Madrid.

Ayuntamiento de Madrid

pero no es... las es... penenajes, el... Tene... de guar... correspon... de cariño... n español... "Estamos... Frente Pozaña, Lar... y Dolores,

reunido

pero no es... las es... penenajes, el... Tene... de guar... correspon... de cariño... n español... "Estamos... Frente Pozaña, Lar... y Dolores,

MOSCU

os el día 7... con un frío... nación está... grandes so... multitud... mencia del... grafos nos... aga de ob... s una sec... ción sovié... s. Se habla... y que dar... de una re... de tejidos... cidadora de

ia: las fas... as de Ma... asesova.

ario de la... o de la... en la gran... amaciones... onar y nos... Nos saluac... os, que mos... Com... fle impo... adros del... to Rojo;... nques, sus... s, sus ser... andia. Avia... idia, pues

la antigua... o, el pue... as de la... as de las... as prome... idad so... adres de... eridos di... Lenin, ... vich, Mo... de. Toda... s recorda... s se inter... para salu...

ver la di... nación de... de todos... S. S. Tam... rtes so...

REGRESO

lan de es... koljoes ó... campesi... osos cul... cinomato... eposo, ca... es, redac... "salida", ca... sindicatos, no esto ya... e sale de... de. El... nigrado, ... omates a... 1917, las... as prisi... a los re...

inar: el... osotros, y... es y Go... to con el... ta de la... el cama... "Contad... 170 mil... adaremos... en vus... Pero p... solidid... Frente... Es preci... esas cam... es de sus... gani... derrotar... ra era fe... a Hum...

bre. Nos... los ojos... embar... "sibe... usiamos... ra mag... VENCE...

Nuestra nueva guerra por la independencia del país

Mientras en España, más concretamente en el frente de Madrid, luchaban centenares de alemanes e italianos enviados por el fascismo internacional para ayudar a los reñidos españoles, en el Comité de Londres se sigue hablando de la "no intervención" y de la retirada de "voluntarios".

Las democracias europeas no quieren ver que nuestra guerra sea la de todas las democracias. El fascismo internacional, con sus "habildades", aceptando en principio las proposiciones del referido Comité para luego vulnerarlas en todas sus partes, sólo quiere ganar tiempo. Prepara la guerra, intenta dominar en España y también fortifica las costas de Marruecos; todo lleva el mismo fin: la guerra, con todas sus consecuencias, contra los demás países democráticos de Europa, contra las libertades y la cultura popular; el fascismo quiere convertir España en el polvorín que haga saltar a toda Europa.

Si el fascismo internacional no hubiera ayudado al español, en poco tiempo hubiéramos dado fin a esta guerra que arruina al país y que está costando mucha sangre a nuestro pueblo.

El fascismo alemán cada día toma nuevas posiciones: la fortificación de Marruecos es el síntoma más claro que denuncia lo que prepara; su artillería pesada en los puertos de Melilla y Larache es la campanada definitiva de sus propósitos: cerrar la entrada al Mediterráneo, con lo que Gibraltar pierde su importancia estratégica.

La insurrección fascista, que comenzó sirviéndose de tropas marroquíes, al

El trabajo es también un arma de lucha

Deben concluir las pugnas entre vanguardia y retaguardia, entre combatientes y no combatientes. No hay más que una cosa: la guerra. Todo el país tiene que ser combatiente; toda España, zona de vanguardia. Pero no ha de ser esto ni para que se adopten vestidos y gestos marciales y se juegue al luchador. Debe ser solamente, pero también absolutamente, para que todos tengamos conciencia de la enorme responsabilidad de nuestros hechos.

El Comité que se entretiene en cuestiones bizantinas, en problemas de forma, en eternas discusiones, trabaja mal, combate mal ante el enemigo. De las dilaciones y entorpecimientos en su labor es el enemigo el que saca la ventaja.

El maquinista que quida mal su máquina, que no procura sacarla, con el menor desgaste posible, su máximo rendimiento; que anda preocupado e inquietando a los demás con cuestiones de las mayores o menores ventajas económicas en tal o cual trabajo, es un hombre que inconscientemente ayuda al enemigo.

El que no hace bien una reparación, el que permite que se use un material para trabajos que no son los adecuados, el que no se inquieta por que los trenes circulen con retraso, el que no hace sino "cumplir" con su cargo, no está a la altura de las circunstancias, no es combatiente, actúa irresponsablemente como agente del enemigo.

Nuestro trabajo, el transporte férreo, debe responder ya a las necesidades de la guerra. Para esto es preciso que exista una convicción en todos: que no se es ferroviario, ni tal o cual cosa dentro del ferrocarril; se es obrero antifascista en lucha contra un enemigo muy bien organizado. El terror más bestial en la zona enemiga (el fusilamiento, la prisión, la jornada obligatoria de doce horas) hace que los trabajadores se muevan dentro de todo el aparato guerrero enemigo como auxiliares forzados de la guerra. No es mucho pedir que entre nosotros sea la propia conciencia de clase la que se nos levante exigiendo todos los esfuerzos y todos los sacrificios.

Pero, aparte de este argumento, se precisa además que en el transporte férreo se note la dirección militar antifascista. Es preciso que nuestro Gobierno vaya rápidamente a dar una dirección y organización militares a los ferrocarriles. Para esto, las organizaciones, los Comités, los ferroviarios todos debemos darle las mayores facilidades.

Porque a un combatiente—y todos lo somos—no puede sino agradecerle la disciplina que conduce a la victoria.

P. F.

En esta sacudida sísmica de un pueblo que derrama su sangre por su libertad y se niega a vivir esclavizado, ¿quién es capaz de evitar un exceso, una falta de disciplina? Sólo los timoratos y pusilánimes, los que no sienten ni comprenden, ni comprenderán jamás, la tragedia de este heroico pueblo español, sus capaces de alarmarse, mesarse nerviosos los cabellos y terminar con un bostezo de impotencia y de cobardía, porque su conciencia no les da autoridad para otra cosa.

Bien, camaradas ferroviarios. Disciplina, disciplina de hierro, disciplina de acero, disciplina del metal más duro; soy el primero en gritar con vosotros y a pleno pulmón: disciplina. Pero al lanzar este grito al espacio es preciso que pensemos en disciplinarnos nosotros mismos. Yo preguntaría a los que se precian de disciplina si no se sienten un poco culpables de ella. Lancemos una mirada retrospectiva a los tiempos anteriores al 18 de julio y veremos que significaban aquellos Sindicatos que el fin instinto de la masa ferroviaria catalogó con el estribote "del cuello planchado". Lancemos una ojeada a aquellas clasificaciones bochornosas de "personal inferior y personal superior", y quizá se avergüencen muchos de los que gritan al pensar que es lo que se precian de disciplina en sus departamentos.

Si, camaradas ferroviarios; es preciso y urgente establecer en ferrocarriles una disciplina y una camaradería. Una disciplina no de sometimiento y servidumbre, sino una disciplina llena de energías creadoras, llena de vitalidad, preñada de iniciativas y resoluciones. No una disciplina de obediencia, sino de colaboración. Una disciplina esencialmente revolucionaria y puramente constructiva, llena de afanes y fe en los destinos que los ferroviarios estamos jugando en esta guerra cruel y hemos de jugar en la nueva España que se está forjando con sangre de la juventud proletaria.

Por esta disciplina que anhelamos de ser impuesta no por las jerarquías, galones y palmas, sino por una conducta y consecuencia moral, por una honradez acrisolada, por competencia y solvencia en los mandos, por espíritu de justicia, en el cumplimiento del deber.

Estos temas deben preocupar a los camaradas: menos soluciones de conjunto y más proposiciones concretas de mejor labor inmediata.

El "repórter" de RAIL.

P. S. Los que quieran mandar libros o ayudar al Hospital Ferroviario deben hacerlo a la siguiente dirección: Massia de la Constanza, Hospital Ferroviario, El Llano (Valencia).



Cómo son reclutados los «voluntarios» nazis que vienen a España. (De Ellis.)

Camaradería y disciplina

La guerra ha acelerado y agudizado de tal modo los problemas que, rotos los moldes capitalistas, los trabajadores se han visto en la necesidad de poner en sus manos la dirección de todas las industrias.

Los ferrocarriles, industria esencialmente de guerra, han sido los primeros en dar el último zarzapazo a las clases. Tal ha sido la sacudida, con tal ritmo ha cruzado el espacio el hábil maquinista de la revolución, que no es extraño que en ese pugilato por llegar a la meta, tantos años ansiada, se tronchen algunas margaritas, flores de estufa que precisaban para vivir el rayo del sol de su favorito: el amor.

En esta sacudida sísmica de un pueblo que derrama su sangre por su libertad y se niega a vivir esclavizado, ¿quién es capaz de evitar un exceso, una falta de disciplina? Sólo los timoratos y pusilánimes, los que no sienten ni comprenden, ni comprenderán jamás, la tragedia de este heroico pueblo español, sus capaces de alarmarse, mesarse nerviosos los cabellos y terminar con un bostezo de impotencia y de cobardía, porque su conciencia no les da autoridad para otra cosa.

Bien, camaradas ferroviarios. Disciplina, disciplina de hierro, disciplina de acero, disciplina del metal más duro; soy el primero en gritar con vosotros y a pleno pulmón: disciplina. Pero al lanzar este grito al espacio es preciso que pensemos en disciplinarnos nosotros mismos. Yo preguntaría a los que se precian de disciplina si no se sienten un poco culpables de ella. Lancemos una mirada retrospectiva a los tiempos anteriores al 18 de julio y veremos que significaban aquellos Sindicatos que el fin instinto de la masa ferroviaria catalogó con el estribote "del cuello planchado". Lancemos una ojeada a aquellas clasificaciones bochornosas de "personal inferior y personal superior", y quizá se avergüencen muchos de los que gritan al pensar que es lo que se precian de disciplina en sus departamentos.

Si, camaradas ferroviarios; es preciso y urgente establecer en ferrocarriles una disciplina y una camaradería. Una disciplina no de sometimiento y servidumbre, sino una disciplina llena de energías creadoras, llena de vitalidad, preñada de iniciativas y resoluciones. No una disciplina de obediencia, sino de colaboración. Una disciplina esencialmente revolucionaria y puramente constructiva, llena de afanes y fe en los destinos que los ferroviarios estamos jugando en esta guerra cruel y hemos de jugar en la nueva España que se está forjando con sangre de la juventud proletaria.

Por esta disciplina que anhelamos de ser impuesta no por las jerarquías, galones y palmas, sino por una conducta y consecuencia moral, por una honradez acrisolada, por competencia y solvencia en los mandos, por espíritu de justicia, en el cumplimiento del deber.

PRO NUEVO "KOMSOMOL"

La clase trabajadora del mundo admira a sus hermanos de clase españoles; pero para terminar de completar esta admiración es de una necesidad imperiosa ganar la guerra, y entonces será cuando no sólo nos admirarán, sino que se sentirán orgullosos de unos hermanos que supieron cumplir altamente con su misión de revolucionarios, y máxime que les daremos una satisfacción comprobante de que la ayuda que ellos nos aportaron con sus recaudaciones voluntarias para comprar víveres y material de guerra para los defensores de la democracia española, fueron altamente cumplidos.

Por estas razones, que todos conocemos y que siempre las debemos tener presentes, yo, un modesto trabajador del carril, os propongo que en cada taller, servicio, fábricas, etc., abráis una suscripción voluntaria para destinarla a la construcción del barco "Komsomol", que Rusia perdió cuando nos mandaba víveres, y que toda la clase trabajadora estamos obligados a rendirle un justo homenaje que nuestros hermanos de la U. R. S. S. verán cómo los trabajadores españoles tienen muy en cuenta los sacrificios que los demás hacen por ellos.

Emilio Leal.

Que el que ordena y el que recibe el orden sientan la necesidad de ordenar y ejecutar. Mal puede ordenar a un trabajador el cargo se lo debe no a la competencia, capacidad y esfuerzo personal, sino a las amoralidades perpetradas en los mullidos sillones de los Consejos de Administración. Y la colaboración será irritable para a que el camarada digno que fue postergado por no inclinarse cerviz ante los amos.

A estas alturas es indudable que estará hecha la depuración de indeseables y enemigos de la clase trabajadora dentro de la masa ferroviaria. Libres de obstáculos y de posibles sabotadores de privilegios irritantes, vamos a olvidar personalismos ruines, rozaduras de servicios, odios de clase, y lo mismo el camarada mozo que el compañero factor, jefe, ingeniero, asentador o maquinista, demosnos el abrazo fraternal proletario y vayamos con celo, ardor y entusiasmo a contribuir con el peso de nuestra unión y nuestra fuerza a aplastar al fascismo; y después, terminada la criminal contienda, pongamos todos también nuestras energías y nuestro esfuerzo a la reorganización de nuestra industria, sin escatimar sacrificio para lograrlo.

Desechar, en fin, la negligencia y apatía que los magnates y tiburones de las empresas inocularon en nuestras almas por las inmorales y favoritismos desplegados en tantos años de pingües negocios, y ésta será la gran revolución ferroviaria para establecer dentro de nosotros la disciplina y camaradería precisas para el triunfo de nuestra clase.

Froilán HERREROS
 Villarrobledo, 17 enero 1937.

NUEVAS TAREAS

Cuando nos sorprendió el levantamiento fascista, los ferroviarios teníamos una misión revolucionaria que cumplir, y podemos estar satisfechos de la resolución con que supimos ponerla en práctica. Las redes, en manos de las aducas y podridas direcciones de las Compañías, no solamente no podían ser útiles al pueblo levantado en armas en defensa de sus libertades, sino que, por representar el sentido más reaccionario del capitalismo financiero, constituían un verdadero nido de enemigos que era necesario destruir.

Nosotros tomamos en nuestras manos, en aquellos momentos decisivos, la dirección y administración de las líneas que fueron posteriormente incautadas por el Estado, y procedimos a la limpia rigurosa de todos los fascistas que componían los altos cuadros de la jefatura y sus favorecidos y servidores incondicionales. Después, las tareas urgentes de la guerra ocupan por completo todo nuestro tiempo y nuestras energías, y llegamos a los seis meses de esta lucha a muerte como al final de un período de improvisaciones, al encontrarnos con una guerra posible duradera, que ya no es el levantamiento interior de lo más reaccionario de las capas sociales de un país, sino una agresión organizada y apoyada por todas las potencias fascistas, que exige, a su vez, de todos los trabajadores españoles y de la pequeña burguesía democrática que forman el frente antifascista la organización de toda la vida nacional en su adaptación al verdadero sentido e importancia de la guerra.

El país que lucha realmente por su independencia frente a un enemigo exterior potentísimo, apoyado desde dentro por todo un ejército de traidores, necesita aprovechar al máximo sus energías, sus riquezas naturales, su industria, sus comunicaciones, su vitalidad integral, para aplicarlas a la consecución de la victoria. Esto marca todo un nuevo período que, al señalar el final del anterior, plantea las grandiosas tareas nuevas, en las que hay que poner mano rápidamente.

La tarea es difícil, pero hay que realizarla con un tesón y un esfuerzo tales que nos haga dignos del apoyo desinteresado y heroico que nos prestan y nos seguirán prestando hasta el triunfo nuestros mejores hermanos, los trabajadores libres de la Unión Soviética, de Lenin y Stalin.

A los ferroviarios nos corresponde,

FERROVIARIOS COMBATIENTES

El Batallón de Choque de Ferroviarios del Norte ha dado también su paso para facilitar la creación del Ejército Popular. Como tal Batallón, no tenía por qué subsistir, y se ha disuelto. Parte de sus miembros han pasado a las Milicias Ferroviarias. Otros se han reintegrado a sus puestos de trabajo.

Resumir hoy la labor realizada por el Batallón de Choque resulta un trabajo prematuro. Pero está tan bien sintetizada en este romance de Petere, que con gusto lo damos a la publicidad:

Entre humos y calores, negros de carbón al fuego, entre biclas y cilindros, verdes y azules de viento; entre vagones blindados, fuertes vagones de acero, los ferroviarios del Norte a los campos se salieron a defender con sus vidas la estación que es sólo de ellos. Cuando el día clareaba por los helecheros tiernos y por las aguas del lago caminaban los primeros. Monos azules y grises, hombres, los hombres de acero, de humo y velocidades los ferroviarios de hierro. Allí van los ferroviarios para luchar con el pueblo; freno y palanca dejaron y los fusiles cogieron. ¡Pronto se acercan los moros en sus corceles ligeros! Los ferroviarios apuntan detrás de los parapetos. Aeroplanos alemanes, su posición descubrieron;

El cañón los localiza con obuses extranjeros. ¡Maldito cañón; maldito quien dispara, hijo de perro! Los ferroviarios aguantan, son ferroviarios del pueblo, hombres que dicen que son templados, como de acero. Nadie, nadie se retira; todos siguen el ejemplo de los bravos ferroviarios, de corazones enteros, a viento y humo forjados y a palabra de hombres hechos. Huye el fascismo impotente; cuando el sol se había puesto, allí quedan, en el campo, hombres, gigantes, de hierro. La estación han defendido, la estación es sólo de ellos, con sus máquinas blindadas y sus vagones de acero.

José HERRERA PETERE

Hacia un serio control y reorganización de la gran industria

A través de todas las asambleas realizadas por los C. O. de nuestra Zona y las reuniones de los Comités centrales y delegaciones, hemos podido percibir un clamor de indignación que se puede resumir en las más amargas frases para un ferroviario: "El tren puede pararse".

¿Y por qué piensan los ferroviarios que el tren se puede parar? ¿Es por la falta de carbón? ¿Quizá por la falta de metal anticorrosión para el relleno de cojinetes? ¿O es por la carencia del cobre necesario?

Así, a simple vista, puede parecer que la carencia de estas materias primas es tal que, al faltarle a los ferrocarriles, le faltaría a toda la industria particular de manera absoluta. Pero si se da una vuelta por las cuencas mineras y por las poblaciones industriales, se da una cuenta de que, si bien no pueden existir materias en las proporciones que en los tiempos normales, no obstante existe lo necesario para que no se detenga no sólo el ferrocarril, sino ninguna de las industrias necesarias para hacer la guerra.

El carbón, que debe ser objeto del más metucioso reparto, puede ser adquirido actualmente por la industria particular, que paga quizá en el acto, y que por esa misma razón puede llevarse el mejor carbón, mientras que a los ferrocarriles, que envían el material necesario para que no se pueda alegar la falta de vagones para el envío, se le llevan los vagones consignados al primero que llega, en tanto que le remiten el polvo, lo menudo, con el consiguiente quebranto para las máquinas, que también por ese procedimiento pueden ser inutilizadas, quemadas, con un desgaste prematuro, gracias a la ligera forma en que se está distribuyendo la producción, atendiendo a industrias de orden completamente secundario, que no sólo no son necesarias, sino que constituyen incluso un obstáculo para la comprensión de los actuales problemas planteados ante el país.

Es natural que cuando hay ciudades que, en virtud de lo distanciadadas que se hallan del frente, en lugar de organizar concienzudamente la producción, organizan estupidamente las diversiones, las inútiles vanidades de los revolucionarios de panadería, los servicios de "taxi" para los que pasean a sus novias o amigos, malgastan grandes cantidades de huevos y viandas en tapas para "cañas", y de esta forma no es extraño que, mientras se fabrican una serie de cosas innecesarias para la vida, falte carbón y gasolina para los transportes y alimentos convenientes no para los hospitales, que creemos que están abastecidos, pero sí para poblaciones duramente atacadas por el fascismo, como Madrid y algunas otras.

Se hace preciso que, por quien corresponda, se coordine la producción de la industria pesada de forma que se atiende de una manera seria a todas las necesidades de esa gran industria.

Si hay que hacer restricciones, siempre es preferible que se queden sin reparar los coches de turismo que los camiones de transporte. Que se cierren las fábricas de corbatas y perfumes antes que las de honas o las de fábricas de calzado. Que no funcionen algunas calefacciones y algunas industrias particulares antes de que pare el ferrocarril.

Hacemos la advertencia a tiempo y en evitación de mayores males. Estamos asistiendo con verdadero pavor al desorden en la producción, y creemos que es llegado el momento de que se cree el organismo regulador que impida que los irresponsables de toda laya puedan encanchar los cargamentos de los barcos y la producción de las minas hacia centros que no benefician a la guerra, sino que, de forma más o menos inconsciente, sabotean las industrias que son y serán siempre una garantía de la victoria contra el fascismo.

Antonio ROMO

Raimundo GARCÍA

Una visita al Hospital Pro-Heridos Ferroviarios

A 16 kilómetros de Valencia, rodeado de un bosque de naranjos, hay un edificio algo antiguo, pero de buena traza. En él se reposan unos 60 heridos ferroviarios atendidos por la Comisión pro-heridos.

En la guerra atendemos casi todos a lo más directo e inmediato: los soldados, la guerra, las armas. Después quedan otras misiones, de las que

todas vuestras peticiones y vuestras necesidades. Sé que cuando los militantes del Sindicato, y los Consejos obreros, y las Zonas lo sepan, tendrán material, libros, prensa y la atención, toda la atención que requiere vuestra obra, nuestra obra.

En el jardín, la camarada Victoria Ramos, miliciana del batallón de choques, olvida el momento angustioso de



Algunos heridos del hospital ferroviario de El Llano.

sólo hay unos pocos que se ocupan: los heridos, los convalecientes. Por eso se ha hablado aquí de milicias, de batallón de choque, pero no de los heridos, de quién los atiende, de cómo viven.

Nuestra visita sorprende a todos. Es algo inesperado, algo que rompe los días iguales, y más aún si se tiene en cuenta que pretendemos una información para RAIL.

—RAIL está bien, pero aquí no lo recibimos.

—No recibimos siquiera el menor periódico, ni de Madrid ni de Valencia.

Sólo los paseos entre los naranjos, los reposos al sol en los bancos del jardín, en la pérgola. Nada más. Ni una noticia del mundo exterior.

—¿Y libros?

—¡Libros! Todos nos prometen libros; nadie nos los manda.

El Comité pro-heridos—cuatro delegados de Valencia y dos de Madrid, de ambas organizaciones—se muestra muy atareado.

Sólo el problema del avituallamiento no exige toda la atención.

—Y con el tiempo que tenemos libre—dice el doctor Camacho—podríamos instalar un laboratorio si alguien se ocupase de facilitarnos tubos de ensayo y algunos reactivos.

Con él y Paulina, la enfermera que ayer no era más que una risueña acogida de nuestro Colegio de Huérfanos, subimos al cuarto de operaciones. Todo modesto, pobre, limpio.

—¿Os falta material?

—Pinzas de Peau y de Kocher, que no se encuentran en Valencia. Si no la quisiesen mandar de Madrid—dice Paulina.

—Y algunos libros de Medicina—interviene el doctor.

—Yo lo diré todo en el periódico,

que, semisaxiada por el azufre, se sintió herida por la metralla de una bomba de aviación.

—Ayer me sacaron del pie otras dos astillas—me dice sonriendo.

El "repórter" de RAIL.

P. S. Los que quieran mandar libros o ayudar al Hospital Ferroviario deben hacerlo a la siguiente dirección: Massia de la Constanza, Hospital Ferroviario, El Llano (Valencia).

Cliché indiscreto

Ya sabéis, camaradas, lo que os toca hacer si algún día hay elecciones otra vez.

Y si se presentan los candidatos republicanos de la Jap, que tiene como lema Dios, Patria y Rey.

Dais vuestra cédula y os entregarán cien pesetas, dos butacas para el cine y la recomendación de sigáis laborando entre la canalla.

Pero, os sé; si sois tan miserables, no os olvidéis de echar al fuego las cartas como la siguiente:

JAP
 Sr. UOC
 ANICETO SERRANO APARICIO.
 Mi querido amigo y correligionario, en prueba de su lealtad por nuestro lema DIOS PATRIA Y REY, y aunque el éxito no ha resultado de todo lo que se esperaba, el Sr. Conde de Rodezno, secretario general me ordena le comunique sus más expresivas gracias por la gran labor realizada por V. en esta ocasión, que como premio se le otorga.
 Adjunto le remito dos butacas para la representación de la tarde para el cine Bilbao.
 Retírelas mi amigos más íntima indicándole continúe siendo socio de la izquierda Republicana para así estar al corriente de todo cuanto ocurra entre esa canalla del puño levantado.
 Reciba un abrazo de su amigo y correligionario.
 Madrid a 25 de Febrero de 1936.