

Nuestro Sindicato debe ser una Organización modelo de disciplina

«Lo que el Gobierno y el ministro de la Guerra precisan es que las organizaciones obreras y sindicales sometan a sus afiliados a la disciplina que se desprende de las disposiciones de militarización.»

(Nota del Ministerio de la Guerra del 12 actual.)



«SE PRECISA CAER A UN NIVEL BIEN BAJO DE ABYECCION MORAL PARA RESERVARSE COMODAMENTE EN MEDIO DE UNA LUCHA DE ESTE GENERO, CUANDO SON ESPAÑOLES LOS QUE CAEN.»

(Del discurso de Alvarez del Vayo.)

AÑO II.—NUM. 4

Redacción y Administración: Alarcón, 11

Madrid, 23 de febrero de 1937

PRECIO, 15 CENTIMOS

POR UN CONGRESO DE GUERRA

SI LOS FASCISTAS ENTRASEN EN MADRID HARIAN DOSCIENTOS MIL ASESINATOS

Esta es la cifra de los que piensan fusilar sus cuatro Tribunales del terror

Un nuevo evadido nos hace importantes declaraciones

Hemos tenido ocasión de hablar con un camarada, cuyo nombre ocultamos, pues su familia sigue aún en el territorio rebelde. Lo conocíamos de su labor antes de la rebelión. Lo hemos encontrado mucho más afeitado y con un ánimo triste, que le resulta difícil dominar. Ha vivido en Galicia y ha presenciado los horrores de la represión, a la que pudo escapar apelando a miles de disfraces y estratagemas.

Sobre las condiciones de trabajo de los ferroviarios nos repite las manifestaciones de la camarada Uroz, que publicamos en el número anterior. Jornada de doce horas mínimo, sueldo pelado, del que descuentan multitud de impuestos de guerra, retraso en los pagos. Esta es la norma que se sigue; pero, además, en cada estación existe un jefe militar, que controla las horas de entrada, salida y rendimiento del trabajo.

—Si algún trabajador se retrasa, el jefe militar le llama y le insulta públicamente, prometiéndole que pagará caro la repetición de la falta. Este procedimiento de autoritarismo culminó cuando se militarizó a los tranviarios de Vigo. El jefe militar llamó en primer lugar al presidente del Sindicato, a quien entregó el trapo amarillo tan tristemente célebre desde la huelga de octubre. El camarada presidente se negó a ponérselo. Por toda respuesta, el oficial movilizó el disparo y disparó los tiros de revólver, dejándolo muerto en el propio despacho. Y sin retirar el cadáver, fué llamando uno a uno a los empleados de tranvías, a los que fué colocando el distintivo militar ante el camarada de su compañero.

También este compañero nos da detalles de cómo preparaban la entrada en Madrid. —Si estarían seguros de la entrada en Madrid, que tenían ya cargados varios vagones de pesados de destino a Madrid. Naturalmente, hubo que desarmarlos, para lo que movilizaron incluso al jefe de estación y al inspector de Explotación.

Los propósitos que abrían para si pudieran realizar su deseo de entrar en Madrid no los ocultaban a nadie. Declaran tener preparados cuatro Tribunales militares, que impondrían el terror en un plazo de quince días, en los que no dejarían salir de Madrid a nadie, incluso a ninguno de los que entrasen con motivo de la toma. Estas medidas de terror que anuncian harían elevarse la cifra de fusilamientos a más de doscientos mil, según la propia confesión de los caudillos del fascio. El haber fracasado a las puertas de Madrid no ha hecho sino aumentar su odio contra el pueblo madrileño, del que tenemos tan claras pruebas en los salvajes bombardeos a que nos han sometido.

—Para daros una muestra del terror, os diré que el camarada Jaime Menéndez, ferroviario de La Coruña, que fué dirigente de la F. N. I. F., pero ya retirado de la lucha activa desde hace mucho tiempo, fué fusilado también, en castigo a su lejana actuación.

DISCIPLINA DISCIPLINA



El jefe del Gobierno, camarada Largo Caballero, al ser saludado por los manifestantes, que en número de varios millares desfilaron el día 14 del actual por las calles de Valencia durante más de cinco horas, les dirigió una alocución, de la que entresacamos los párrafos siguientes:

«Al Gobierno le hacen falta hechos, y no palabras. Los hechos son indispensables, y precisa que sean una realidad de todas las organizaciones políticas y sindicales contribuir a ellos para que todo ciudadano sea disciplinado a vosotros y al Gobierno.»

El Gobierno no quiere, para imponer esa disciplina, llegar a extremos que repugnan a su conciencia; pero yo, hombre de partido, como todos sabéis, no tengo ningún temor en decirlos, con la responsabilidad de gobernar, que si los ciudadanos españoles no cumplen los mandatos del Poder público, si no cumplen con su deber de disciplina al Gobierno, aunque le repugne, tendrá que imponerse.»

DE LA PATRIA DE LOS TRABAJADORES

El primer viaje de pruebas de una locomotora es de 20.000 kilómetros

Moscú, 15.—Con brillantísimos resultados han terminado las pruebas de una gran locomotora, provista de un tender condensador.

El recorrido fué de unos 20.000 kilómetros aproximadamente y con el itinerario de Moscú-Vladivostok-Moscú, y se ha efectuado en época de riguroso invierno y utilizando varias clases de carbón. Han confirmado el éxito las condiciones excelentes de la nueva locomotora, construida totalmente por ingenieros y obreros soviéticos.

Entre las numerosas ventajas que tiene sobre las máquinas corrientes, la principal es que el consumo de agua es veinte veces menor y el de carbón es también más reducido.

Después de que se haya hecho un estudio detallado de la locomotora y de sus materiales se procederá a su construcción en gran escala. Las nuevas locomotoras serán utilizadas especialmente en las líneas férreas por cuyo recorrido faltar el agua, como en el Asia Central y en las regiones del Extremo Oriente.—Fabra.

gente, cuyas observaciones serán la mejor orientación de clase con respecto a la industria, y recogidas como un material precioso por las organizaciones para orientar el trabajo del Comité de Explotación,

Se precisa el estudio del ferrocarril como industria fundamental de guerra

Hay que dotar a nuestra organización de una Ejecutiva sin interinidad

MAGNIFICO EJEMPLO

El primer jalón

Uno de los primeros grupos ferroviarios que han comprendido la necesidad y utilidad de la reforma del "control" ha sido la Sección de Automotores del Depósito de Madrid (Red M. Z. A.), y anticipándose a los acuerdos definitivos que sobre tal reforma adopte el resto de los obreros ferroviarios, han resuelto la aplicación de la citada reforma en lo que respecta a la manera de ejercer el control, según se determina en las conclusiones 9.ª y 10.ª, aprobadas por las fracciones comunistas, grupos sindicales socialistas y Comité Ejecutivo de la primera Zona.

El Comité de control de Automotores de M. Z. A., estimando que lo indispensable en estos momentos es ganar la guerra, ve la necesidad de incrementar e intensificar la producción, y para participar estas inquietudes a los demás compañeros se ha celebrado una asamblea en el mismo lugar de trabajo, a la que asistieron todos los trabajadores que integran dicho servicio, sin distinción de ideologías ni de categorías.

El Comité, compuesto por los compañeros Tirado y Gallego, dió cuenta de su gestión desde los comienzos del movimiento hasta el día, la cual fué aprobada por unanimidad.

Explican igualmente la conveniencia de la reforma del control, y, por unanimidad, se acuerda que los camaradas que formen el Comité pasen a ocupar su puesto en el trabajo, sin perjuicio de ejercer el control desde este lugar.

La dirección técnica y administrativa corresponde a los jefes técnicos, que, por merecer la confianza del personal, continuarán desempeñando dicha función con el beneplácito de todos los reunidos. Tenemos plena confianza que de la modificación del control hemos de obtener provechosos frutos.

Igualmente hemos examinado la utilidad de renovar el Comité. Con ello nos proponemos el que de las enseñanzas que de su desempeño hemos obtenido participen todos los compañeros que, a juicio de los demás, reúnan las debidas condiciones para su mejor desarrollo. Lo que consideramos como una buena escuela de capacitación, a la que queremos se vayan incorporando todos los trabajadores del carril.

Nos parece un buen ejemplo, que a la consideración de todos ofrecemos, porque es así como entendemos que es como mejor podemos ayudar al triunfo de la causa antifascista.

Cuadro de honor



El camarada Juan San Segundo, muerto heroicamente en una operación de guerra en Las Matas

El día 15 del próximo mes se va a celebrar un Congreso de nuestra organización, cuyo objetivo principal es el de fijar las normas a seguir para la explotación de los ferrocarriles.

No es ni mucho menos el Congreso amplio, con participación de responsables del control de ambas organizaciones, que nosotros pedíamos y que no perdemos la esperanza de que se realice, quizá como un resultado de nuestro propio Congreso, cuyas conclusiones tienen que ser discutidas de todas formas con la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria y finalmente plantear los acuerdos que se tomen por ambas partes al Gobierno, para su realización.

Pero quizá es un gran acierto del Comité Nacional la convocatoria de este Congreso, porque, en realidad, hace tiempo que todos los afiliados al S. N. F. y principalmente los veteranos, deseábamos que se celebrase un Congreso donde estudiar nuestros problemas internos, que son muchos, y así esclarecer el ambiente, un poco cargado de nuestra atmósfera social.

Esto desde hace mucho tiempo. Desde la bárbara represión que comenzó en 1934, cada uno, cargado con sus dolorosas experiencias, pensaba en conjugarlas de una manera constructiva en el Congreso del Sindicato.

Pero han transcurrido dos años y el panorama ha cambiado bastante. La clase obrera ha salvado en gran parte sus diferencias para mejor combatir a nuestros seculares enemigos, que hoy muestran sin ninguna veladura su faz imperialista y esclavizadora de pueblos en los asuntos de España, pretendiendo continuar el reparto del mundo, que comenzó con el Manchukuo y Abisinia, con hechos tan demostrativos como el de la toma de Málaga, teniendo como objetivo amplio la implantación del régimen fascista en el mundo con el aplastamiento de la Unión Soviética.

Todos nuestros problemas están, por tanto, centrados en GANAR LA GUERRA, y para ganarla es preciso organizar conscientemente la retaguardia.

Así, pues, nuestro Congreso debe ser UN CONGRESO DE GUERRA. DE ESTUDIO DEL FERROCARRIL COMO INDUSTRIA FUNDAMENTAL EN LA GUERRA, así como el resto del transporte.

Esa preocupación la tienen nuestros enemigos y la debemos tener nosotros.

Recordad los ferrocarriles tendidos en Abisinia por los que hoy nos combaten. Hijos en los movimientos del enemigo para apoderarse de nuestras comunicaciones, y coincidiendo en que es necesario que el ferrocarril funcione a pleno rendimiento, y en ese aspecto quien debe estar en primera línea es nuestra organización.

La elaboración de unas normas y la elección de nuestros representantes en el Comité de Explotación, por muy acertados que seamos, no son la garantía máxima.

ma de que tal programa se va a cumplir y que la labor de nuestros compañeros en el Comité de Explotación va a ser acertada, si no hay una dirección del Sindicato que sea la suma y compendio de la voluntad de los Consejos Obreros y que da al propio tiempo la línea a seguir, tanto a nuestros camaradas del Comité de Explotación como al resto de los organismos del Sindicato.

La mejor prueba la tenemos en el actual Comité de Explotación con relación al resto de los Comités. El divorcio que ha existido entre ellos es una falta que hay que atribuir principalmente a quien tiene el deber y la autoridad para impedir que ese divorcio se iniciase.

En todos los organismos de responsabilidad ante la clase obrera y el país, se refuerzan las direcciones, introduciendo si es preciso las modificaciones necesarias para dirigir con la energía que precisa la situación.

Hasta hace un mes la Comisión Ejecutiva ha funcionado con tres miembros solamente, y el concurso del asesor. Hace un mes, por acuerdo del pleno de la Zona 1.ª, la Comisión Ejecutiva recibió el refuerzo de los compañeros Rivas, Campos y Aparicio, pero, no obstante, desde hace años nos encontramos vacío el puesto de secretario general, que es el puesto de mayor responsabilidad.

No creemos necesario insistir

mucho. El hecho no es sólo anti-representativo, sino contrario a la voluntad del país, que exige con plena conciencia dirección completa y responsable en todos los órdenes.

De la misma forma que es necesario en el Ejército un Estado Mayor completo, que está dirigido políticamente por el ministro de la Guerra, también es necesario que tengamos cubiertos integralmente los puestos del Estado Mayor de nuestro Sindicato, con la dirección máxima a su cabeza, de acuerdo con nuestro Reglamento y con las exigencias que nos impone la necesidad que tenemos de ganar la guerra.

Por esto creemos firmemente, y queremos destacarlo ante la proximidad de nuestro Congreso, que éste debe ser no sólo para el estudio de los problemas de la explotación al servicio de la guerra, sino el Congreso que, dejando a un lado viejas cuestiones, que no podemos pararnos a discutir, fortalezcamos nuestra organización, dotándola de una Ejecutiva sin interinidad, capaz de llevar la dirección política de todos los problemas que pesan sobre los organismos del Sindicato, y DEBE SER, POR TANTO, EL CONGRESO PARA FORTALECER NUESTRA ORGANIZACIÓN, CONTRIBuyendo DE ESTA FORMA A ESTABLECER LAS PREMISAS NECESARIAS ENTRE LOS FERROVIARIOS PARA GANAR LA GUERRA.

Organización y disciplina

Por A. GALLEGOS

Para el día 15 de marzo está anunciada la celebración de un Congreso extraordinario de nuestro Sindicato Nacional Ferroviario. Siempre han tenido una gran importancia los Congresos de nuestro Sindicato, tanto por la trascendencia de las cuestiones a tratar como por sus relaciones internacionales, que traen consigo la presencia entre nosotros de compañeros de otros países que nos ayudan y estimulan en la resolución de nuestros problemas. Actualmente esta importancia se ve aumentada por la lucha violenta que sostenemos como consecuencia de la guerra.

El orden del día que ha de tratarse en este Congreso, entre otras cuestiones, es: Mejorar la estructura de nuestra industria haciéndola más útil a las necesidades que hoy tenemos planteadas, entre las que, LA GUERRA. Hemos de encauzar este mejoramiento a ir perfeccionando y organizando la economía ferroviaria, ya que hasta hoy existen deficiencias que es imprescindible subsanar; entre otras, necesitamos terminar con los turistas caprichosos y gratuitos. No es posible la continuación de estos hechos individualistas. Los transportes ferroviarios estarán a disposición de las necesidades del Gobierno, y exactamente debe ocurrir con las demás industrias y medios económicos de que disponga la zona leal.

Los momentos que vivimos exigen de todos, dirigentes y dirigidos, una constante preocupación y una severa disciplina en nuestra actuación; no es posible que perdamos el tiempo en disquisiciones, en tanto el enemigo fortalece sus efectivos y prepara tranquila y concienzudamente sus planes. Se impone la necesidad de salir de esta actitud defensiva en la vanguardia, y en la retaguardia terminar con el optimismo inconsciente que permite decir con cierta facilidad: ¡Yo estoy seguro de que triunfaremos! No basta decirlo: hay que llevarlo

a cabo, y para ello se impone la necesidad de que cada uno, dondequiera que se encuentre y cualquiera que sean sus actividades, debe tener el ánimo predispuesto para sacrificarse hasta el máximo. Nada de excepciones y particularidades: el Gobierno a decretar, y las organizaciones y Comités responsables a hacer cumplir lo decretado a todos sin excepción; y si algún afiliado, por inconsciencia, no quiere acatarlo, se le debe poner a disposición de las autoridades al servicio del Gobierno.

Basta ya de ensayos perniciosos; los Sindicatos deben ser los más interesados en robustecer la economía nacional, sacándole del estado deficiente en que se encuentran las industrias básicas del país para ponerlas en condiciones de dar su máximo rendimiento. Necesitamos, de momento, ganar la guerra, y sobre la marcha ir organizando la producción en condiciones tales que impida por convencimiento o por la fuerza que existan desperdicios que no hacen nada útil en beneficio de la causa que todos estamos obligados a defender.

Ningún esfuerzo estéril por una mala organización, y mucho menos tolerar individuos incontrolados, que no dan ningún rendimiento en pro del triunfo del FRENTE POPULAR. Quienes se hallan en este caso no merecen el título de españoles y mucho menos figurar entre la masa obrera consciente.

Con este pensamiento y hacia esas directrices irán encaminadas las discusiones del Congreso de nuestra organización. Con esta forma de proceder se pondrá una vez más de manifiesto que el Sindicato Nacional Ferroviario es un magnífico guía de los trabajadores del carril, y que para aunar el esfuerzo de éstos es necesario terminar con las divisiones de organización y darnos un abrazo fraternal con otros buenos compañeros ferroviarios que militan en la F. N. I. F., al objeto de organizar aún mejor la defensa de los intereses que nos son comunes a todos los trabajadores.

POR LA SUPRESION DE PRIMAS DE COMBUSTIBLE

El hecho de que hayamos de dedicar una gran atención a la guerra que contra nuestra voluntad estamos sosteniendo, no debe impedirnos el que dediquemos parte de esta atención a los problemas que fueron siempre el acicate de nuestras luchas contra la clase capitalista.

Prematuro sería hoy tratar de plantear problemas que no pueden tener solución sin haber logrado la victoria de la guerra. Yamos a ganar, pues, la guerra, ayudando con el esfuerzo y entusiasmo de los que estamos en la retaguardia a las camaradas combatientes, y entonces será el momento de fijar posiciones sobre la solución de los distintos problemas que afectan a la masa ferroviaria.

Con este pensamiento queremos expresar lo impropio que ahora sería hablar de reivindicaciones inmediatas. Además de impropio, inoportuno.

Sobre todo, el que aplicaba al personal de máquinas era de lo más injusto e inhumano. Injusto, porque el que mayor cifra alcanzaba, por concepto de economías de combustible, ordinariamente, era el que menos esfuerzo físico y moral había realizado. Una máquina en buen estado consume una proporción menor de combustible que la que por razones de mayor recorrido no se encuentra en las debidas condiciones. Y como las alocaciones o abonos son uniformes, tanto para la que se encuentra en perfecto estado como para la deteriorada, nos encontramos que mientras que con la primera hemos consumido dos toneladas de carbón en el viaje, para la segunda son necesarias dos toneladas y media. El balance del ejercicio del mes nos ha permitido ver con enorme claridad que el maquinista de la buena máquina obtuvo un buen saldo a su favor, mientras que el que tiene la desgracia de trabajar con la máquina inferior—que son la mayoría—salíó empeñado. Es decir, que los comprendidos en este último caso trabajaron, sin duda alguna, doble que los anteriores, y al final se encuentran con que su salario ha sido mermado en un 30 ó un 35 por 100. ¿No es injusto esto?

Y es inhumano, porque si las economías de carbón hemos de hacerlas a costa de un mayor celo e inteligencia y de estas economías se beneficiaban las Empresas, es indudable que debieron ir elevando el tipo de precio que por tonelada nos abonaban en proporción al precio que se cotizaba en el mercado. A nosotros se nos pagaba en la actualidad a razón de 12,50 pesetas la tonelada—para el maquinista y fogonero—, exactamente igual que hace treinta y cinco años, cuando los combustibles costaban el 40 por 100 menos de lo que ahora cuestan. Deben ser suprimidas las economías de combustible en la forma hasta ahora establecida.

Claro es que para tratar de esto y de todas las demás transformaciones que en transportes han de verificarse será de absoluta necesidad la celebración de un Congreso, como o repetidamente venimos diciendo, en el que se discutirá sobre todos los problemas que la guerra nos ha creado.

En el aspecto militar conocemos los excelentes resultados que nos ha dado el mando único. Y mando único debe establecerse en ferrocarriles. Y será lo que nos conduzca al logro de insospechados éxitos.

Establecida de derecho la unificación de redes, es necesario

El control en las industrias y la unidad sindical

Los acontecimientos han hecho que consignas tan discutidas como la de "unidad de acción" sean llevadas a la práctica por la fuerza de los mismos hechos históricos y nos las encontremos firmemente consolidadas como verdades fundamentales.

Las ingentes tareas de la revolución han impuesto al proletariado organizado la unidad de acción, que no es sino la premisa para la unidad sindical. Si el golpe fascista contrarrevolucionario no hubiera sorprendido a los trabajadores en el desarrollo del proceso de su unificación sindical, no digamos de la política, haría ya meses que el levantamiento revolucionario de la gran burguesía hubiera sido machacado, y ahora nos encontraríamos ocupados en el trabajo de reconstrucción de la economía. La clase trabajadora está en pie en el frente y en la retaguardia, y si quiere unir sus esfuerzos en una acción común para ganar la guerra, y en esta buena dirección trabaja unida en los Comités de Fábrica o Empresa y en los organismos políticos, es evidente que el aprovechamiento máximo de su fuerza no será conseguido hasta que, superándose en su capacidad revolucionaria, llegue a suprimir sus distintas direcciones sindicales y forme una masa monolítica bajo una sola dirección. En el frente militar esto ya está conseguido con la formación del Ejército regular, con una unidad de disciplina y de organización. Esto es posible porque políticamente se ha reconocido el mando único. Lo mismo que se ha organizado el frente hay que organizar la retaguardia, precisamente la principal labor encomendada a los Sindicatos. La unidad se ha forjado antes en la guerra porque su necesidad resultaba angustiosa e inaplazable en el frente, de cara a un equipo militar perfectamente organizado, como el Ejército fascista; pero en la retaguardia, que es el frente económico de la producción y de la distribución, la resistencia y utilización de la población civil, la cantera moral y el apoyo eficaz de los Ejércitos del pueblo, esta unificación dentro de muy poco resultará también imprescindible.

Las grandes industrias capitalistas siguen funcionando controladas por los trabajadores. Este control, que ha impedido el cierre de fábricas, talleres y Empresas, y al mismo tiempo ha impuesto una vigilancia obrera que haga imposible el sabotaje del enemigo, se lleva a efecto hasta la fecha en la mayoría de las industrias por medio de la *unidad de acción* de las dos grandes centrales sindicales U. G. T. y C. N. T., establecida en los Comités de Control. Los Ferrocarriles, incautados por el Estado, están controlados por nosotros de la misma manera, y en la primera necesidad de asegurar la continuidad del transporte, han curado con su cometido lo mejor posible.

Ahora bien: la tarea que tenemos que resolver a partir de este momento es de más trascendencia y de mayor esfuerzo. Hay que transformar las industrias para las necesidades

rio que lo sea de hecho en el plazo más breve posible. Por exigencias de la guerra nos encontramos prestando servicio en las zonas leales compañeros de una misma profesión de distintas redes. Y este hecho nos ha permitido observar las diferencias que existen, tanto en lo que respecta a salarios, emolumentos, etc., como en las modalidades de trabajo de una red a otra. Estimamos que esto no debe ser así.

C. LOBO

de la guerra, en primer término; hay que sostener y renovar su utillaje y perfeccionar y aumentar su producción, en segundo. Para esto el control obrero tiene que llegar a su perfección. Es decir, el sentido obrero de clase sobre la marcha de la producción, sobre la mejor utilización de las máquinas y del esfuerzo humano, sobre la mejor compenetración con las necesidades de la guerra, ha de tener un pensamiento y una acción uniformes, ligando de una vez las suspiraciones y los reoselos entre nosotros; discutiendo juntos todos los asuntos hasta llegar a un acuerdo que se plasme en una consigna única. Y este trabajo perfecto no se consigue sin la unidad sindical.

Además, en el terreno sindical, ¿qué cuestiones importantes se separan a los afiliados al Sindicato Nacional de los compañeros organizados en la Federación? Absolutamente ninguna: los intereses, las tareas y los fines nos son comunes. Así se ha comprendido, y de ambas organizaciones se elevan voces autorizadas que propugnan esta unidad de todos nuestros esfuerzos en una sola organización. Estamos seguros que ésta no tardará en conseguirse.

Los Comités de relaciones entre los distintos organismos similares de nuestros dos grandes Sindicatos, iniciativa de la primera Zona del Sindicato Nacional, aparte de completar un verdadero trabajo de "unidad de acción", preparan y acortan el camino para llegar a la unidad sindical, y si en ellos nos comprometemos y nos comprendemos, ellos mismos serán los mejores defensores y preparadores de las bases de fusión sobre las cuales sustentará el pilar del gran Sindicato que reunirá a todos los trabajadores del carril y ofrezca a los órganos directivos del país en estas difíciles circunstancias la fuerza magnífica de todos los ferroviarios, unidos para ganar la guerra.

Valentín SIMON
Presidente del C. O. del Norte

En torno a la Brigada de Ferrocarriles

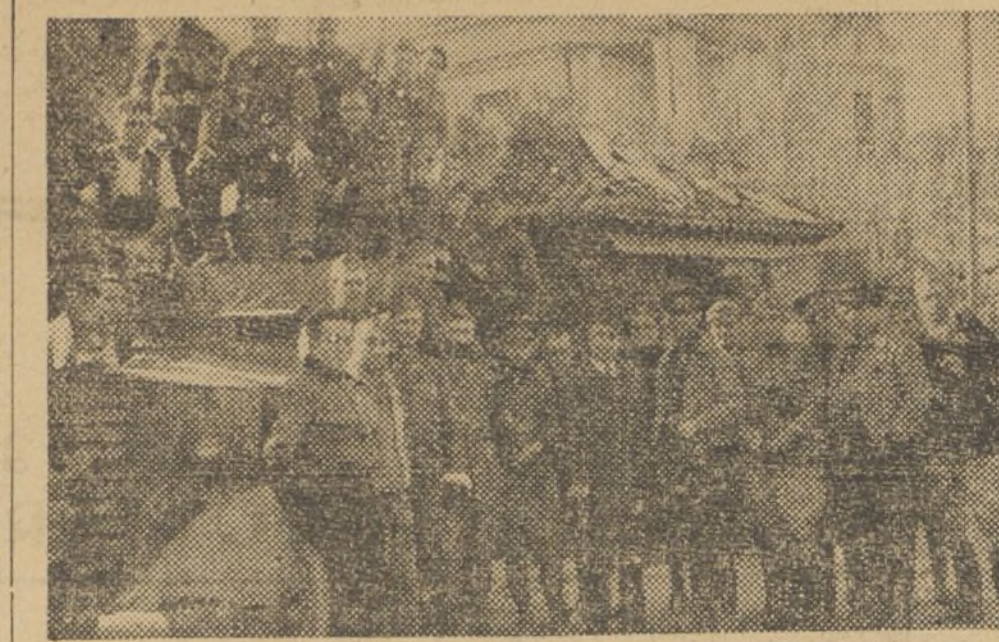
Me parece que todos los antifascistas hemos comprendido la necesidad ineludible de crear, estructurar y consolidar la Brigada de Ferrocarriles, conforme preconizábamos en el número anterior de RAIL, ya que es bien patente la urgencia de substituir las primitivas aglomeraciones irregulares de Milicias, desarticuladas y con un poder limitado de acción, que ya han rendido su etapa por unidades perfectamente regulares encuadradas y articuladas dentro de un Ejército, asimismo regular, organizado en un plano nacional, dependiente exclusivamente del Gobierno de Frente Popular, que representa a todos los antifascistas y que nos dotará de un mando único para desarrollar un único plan de operaciones bajo una sola disciplina, con una sola intención, Sanidad, Cuerpos auxiliares, etc., como conviene al momento culminante por el que atraviesa la lucha que sostenemos.

Por ello, para crear la unidad de combate potentemente efectiva que va a ser la Brigada de Ferrocarriles, es necesario que todos los ferroviarios (y los que no lo son), los partidos políticos, las organizaciones, las actuales Milicias ferroviarias, etc., se vuelquen materialmente para darle calor, dotándola de lo imprescindible para su buena marcha y funcionamiento, esto es, de los mandos, tanto civiles como militares, más capaces que hayan surgido durante el período de experiencias por que hemos atravesado desde el 18 de julio famoso. Estos mandos deben ser ocupados, sin distinciones ideológicas, por aquellos camaradas que a través de las luchas vividas hayan demostrado, sin límites, su entusiasmo, su abnegación, su capacidad, sus posibilidades, etc., atendiendo así únicamente los intereses generales de la causa que defendemos y los particulares que como clase directora de esta lucha tienen el proletariado y campesinado. La consigna debe ser en este aspecto: los mejores camaradas, a los puestos de mando de nuestra Brigada.

Los compañeros así elevados deben perder, por inconveniente, el título de responsables, para tomar el nombre justo de cabo, sargento, oficial, jefe, etcétera, que es el verdadero calificativo que les confiere esa responsabilidad que antes, con el título de responsables, no tenían.

Es así como lograremos establecer la debida compenetración entre ferroviarios civiles y militares sobre la base de una

El "Metro" y sus Milicias



Necesidad del Congreso del Transporte Ferroviario

De mucha importancia para la producción nacional es el Congreso del Transporte Ferroviario, que en uno y otro número de RAIL venimos pluriendo. Camaradas de toda responsabilidad, en diferentes artículos han expuesto la necesidad del mismo, y con razonamientos tan justos que no creemos haya nadie en contra de su celebración.

Es de una necesidad imperiosa la unificación de redes, el aumento y mejoramiento de la producción, la clasificación en escalafones uniformes de todo el personal; todos son trabajos imprescindibles, y sólo en el Congreso mencionado podremos coordinar las diferentes iniciativas para obtener el resultado apetecido.

Es nuestro objetivo primordial ganar la guerra, y los ferroviarios tenemos una gran responsabilidad; no debemos perder de vista que el transporte, y muy especialmente el ferroviario, juega un papel de mucha importancia actualmente, y por ello los ferroviarios debemos prestarnos a cumplir nuestro deber organizando nuestra trabajo de tal modo que nunca se pueda decir que los ferroviarios hemos olvidado nuestro cometido en días tan graves como los que vivimos, cuando todo el esfuerzo es poco. Los

que estamos en la retaguardia haremos honor a todos los caídos en la lucha, a los que se batieron en las trincheras; cumpliremos nuestro deber de antifascistas intensificando la producción y mejorándola, y para conseguir esto nada mejor que hacer ver a los compañeros que hacen un trabajo deficiente o que retrasan éste porque han perdido el destajo o las horas extraordinarias, que todo es debido a la guerra, y para ganarla es preciso que comprendan la necesidad de trabajar más y mejor; que solamente así podremos vencer y obtener todos los beneficios que de nuestra victoria se desprendan.

Los compañeros faltos de comprensión, que por esto mismo de hecho sabotean la producción, aunque levemente; las penosas condiciones en que se desenvuelve la vida de los compañeros en las zonas dominadas por los fasciosos; no cobran sus jornales regularmente, ni completos; no pueden hablar, al menor gesto son detenidos, en muchos casos fusilados, y muchas más calamidades...

Todo esto es lo que tenemos que hacer ver a los compañeros para que mejoren y aumenten su trabajo, y para obtener un plano general este buen resultado nada mejor que la celebración del Congreso del Transporte Ferroviario, donde se constatarían opiniones e iniciativas, donde se haría una buena organización del trabajo y los proyectos correspondientes para intensificar la producción.

No cabe duda que los ferroviarios podemos incrementar el transporte en un tanto por ciento elevado; sólo es preciso una buena organización, una buena distribución del material, acelerar las reparaciones y, con esto, responsabilizar en todos los trabajos a los encargados correspondientes, que controlados por sus respectivos Comités, no se encogerían de hombros al pedirles cuentas, como ahora ocurre cuando se les pregunta cómo no está terminado este o aquel trabajo.

En el Congreso de referencia todas las anomalías existentes se vería la forma de resolverlas, e indudablemente se conseguiría en la mayoría de los casos. Lo que consideramos imposible es que continuemos como hasta aquí, salvando la situación al azar; por tanto, confiamos que en el próximo Congreso extraordinario de nuestro Sindicato se sienten las bases para, en un corto plazo, ir al Congreso del Transporte.

Esperamos que todos los Consejos obreros incluyan en sus resoluciones la necesidad de celebrar el Congreso del Transporte Ferroviario.

RAIAG

que estamos en la retaguardia haremos honor a todos los caídos en la lucha, a los que se batieron en las trincheras; cumpliremos nuestro deber de antifascistas intensificando la producción y mejorándola, y para conseguir esto nada mejor que hacer ver a los compañeros que hacen un trabajo deficiente o que retrasan éste porque han perdido el destajo o las horas extraordinarias, que todo es debido a la guerra, y para ganarla es preciso que comprendan la necesidad de trabajar más y mejor; que solamente así podremos vencer y obtener todos los beneficios que de nuestra victoria se desprendan.

Realizado esto, nos internamos por el laberinto de las trincheras hasta situarnos a unos cien metros del Clínico. Desde la tronera de un parapeto vemos perfectamente el aspecto del destajo que ofrece a consecuencia de los certeros disparos de nuestras baterías. Presumimos que muy pronto este edificio enorme—que es ya una ruina—sólo será un informe montón de escombros que ha de servir de sepultura a los traidores que en él se cobijan.

Ya de regreso llamamos nuestra atención un grupo de soldados que se hallan estudiando en uno de los hoteles deshabitados. El comisario político, afiliado al P. C., Felipe Maxipica, ha organizado unas clases de cultura general, y en las horas libres se instruyen todos los que han menester de ello.

El rancho que allí se sirve es magnífico: gusanitos, patas, carne en abundancia, jamón y un exquisito vino, del que hubo de apurar más de un trago en honor a los compañeros... y a la bondad misma del delicioso vino.

Antes de partir conseguí enterarme de las proezas realizadas por los compañeros que mencionó el comandante, las cuales consistían en que Gallastra y Sanz lograron penetrar una vez en el Clínico con 40 hombres, intimidando a los rebeldes a que se rindiesen. Y Muñoz intervino en un combate en el que se aproximó tanto al enemigo, que una bala explosiva le destruyó el cañón de la pistola.

Esto es lo que el "Metro" ha aportado en la vanguardia, aparte de los compañeros que se hallan diseminados en otros frentes y en el tren blindado, componiendo un total de 52 hombres.

En la lucha ha habido algunos heridos, y cayeron heroicamente los compañeros José Díaz y Juan M. Simón. Su muerte no será infructuosa, por cuanto ofendieron sus vidas a la más noble causa.

Pero si grande es la labor que realizan los compañeros que sirven en la vanguardia, no hay que olvidar la capitalísima importancia que el "Metro" tiene en la retaguardia, por lo que, conociendo el espíritu de lucha y sacrificio que anima tanto a los unos como a los otros, les envío a todos mi más cordial enhorabuena por su conducta ejemplar, instándoles a persistir en esta actitud hasta aplastar al enemigo.

ENRIQUE GOSI

obligatoria a base del servicio militar en todos los aspectos y necesidades de la campaña, para repartir equitativamente las cargas y molestias de la misma. Seguro estoy de que así pensarán infinidad de compañeros de todas edades y condiciones, ya que todos esperamos recoger en la hora grandiosa del triunfo la parte correspondiente de ganancias, de conquistas, de ventajas obtenidas a tan elevado precio. Y mal podrán hacerlo aquellos que, indiferentes o engañados, no participen, de un modo u otro, en la lucha que sostenemos. Por eso hay que comprender que ser soldado del Ejército popular es un gran honor y se es una parte integrante en nuestra segura victoria. Segura si sabemos buscarla mejor y más aprisa dentro de nuestra Brigada, centralizando nuestros anhelos en las órdenes que salgan de nuestro Gobierno de Frente Popular; obedeciendo un solo Estado Mayor, un mando único, a través de un único plan de operaciones; una segura disciplina, etc.

Camaradas: La Brigada de Ferrocarriles, dotada de una conveniente organización militar, de potentes elementos de combate, con sus distintos servicios auxiliares y complementarios, os llama a filas. Ingresad.

Benito GABELA

Amigo Benedito: Se dice que al jubilar al expendedor principal Martínez se nombrará en su reemplazo a Jesús Coto; eso sería el colmo, y como yo no lo creo, por si hubiera alguna presión te propongo amortizar la plaza de principal antes de nombrar a semejante sinvergüenza.

Damos hoy una bella carta de recomendación, cuya lectura es muy sabrosa. Dice así:

He de ver la manera de utilizarle, ya que no sois capaz de que te quiere, ces de aprovechar la ocasión y mandarle a la estadística a Soto de Rey, para que allí él solo forme la presidencia, secretaria y masa del Sindicato Nacional, que tantísimo ha perjudicado; nadie como tú lo sabe; pero ¿es que te teméis miedo? ¿Levarlo de aquí de una vez. Además debes examinar su expediente, que debe estar incapacitado para manejar fondos o cosa parecida.

JOAQUIN

LOS FERROCARRILES Y LA REVOLUCION

La revolución ha planteado en los ferrocarriles el problema de la explotación de esta industria en términos absolutamente distintos a aquellos en que estaba planteado en el pasado régimen; ahora bien, al igual que todos los problemas que la revolución plantea, éste no queda resuelto por la revolución misma, sino que ha de ser resuelto por los elementos revolucionarios. ¿Cuál ha de ser ésta?

Es imposible señalar «a priori» soluciones, pues éstas dependen principalmente del resultado de la guerra, no solamente de éste, sino de la forma en que éste se produzca y de la tendencia que entre las masas predominará al término de la contienda. Resulta, por tanto, muy arriesgado aventurar cuál sea en el futuro el régimen de explotación a que ha de estar sometida la industria ferroviaria; pero esta dificultad no exime a los trabajadores ferroviarios, y menos aún a aquellos que pertenecen al S. N. F., de estudiar las soluciones posibles para, llegado el momento, aquellas que se apliquen estén de acuerdo con nuestras doctrinas. Para esto es preciso que todos dediquemos a la tarea—hasta ahora un poco abandonada—de estudiar sin descanso el mayor número de soluciones, e ir seleccionando aquellas que se consideren más acertadas. Esta labor no puede improvisarse ni puede hacerse a través de consultas o asambleas más o menos numerosas, sino creando en nuestra organización, con los elementos más capaces, un laboratorio donde se analicen rigurosamente, sometidos después a la aprobación de aquéllas.

Hay en el ferrocarril dos cuestiones que no pueden resolverse por el mismo procedimiento. Una es en sus relaciones con la economía general del país. Estas relaciones dependerán del carácter de esa economía y estarán subordinadas a ella. La otra es la organización interna de la industria, sus distintos servicios y la relación de éstos entre sí.

En la primera, el interés general de la función que desempeña el ferrocarril excluye de antemano toda solución que no esté de acuerdo con aquel interés. En la segunda, son admisibles soluciones particulares que sean de aplicación a esta industria por sus características especiales. Tanto en uno como en otro caso ha de tenerse en cuenta que si bien en

Nota internacional

El Subcomité de no intervención ha elaborado al fin un plan para el control en las fronteras marítimas y terrestres de nuestra Península, a fin de impedir el envío de voluntarios para los ejércitos en lucha en la guerra de la independencia que estamos viviendo.

Tenemos que resaltar que las condiciones que en principio se señalaban para la prohibición: primero, de envío de voluntarios a España y el control, luego, como vigilancia de la fiel observancia de este acuerdo, dan ya de antemano las posibilidades a los países fascistas de llevar a término la invasión de España en la medida que estimen necesaria para vencer.

Pero también se presentan a nuestra vista las experiencias pasadas, que nos dicen con toda crudeza que no es posible fiarse jamás de las palabras y de los acuerdos firmados por esas potencias, que se convierten en papel mojado cuando así conviene a sus intereses.

De todas formas esperamos que esta vez las democracias europeas se habrán dado ya cuenta del papel que juega la España republicana en la defensa de la libertad de los pueblos de todo el mundo, e impondrán con toda energía a los eternos infractores de sus propios acuerdos el más severo cumplimiento del acuerdo de prohibición de envío de voluntarios.

Vicente MARTIN

CLICHE INDISCRETO

de aprovechar la ocasión y mandarle a la estadística a Soto de Rey; para que allí él solo forme la presidencia, secretaria y masa del Sindicato Nacional, que tantísimo ha perjudicado; nadie como tú lo sabe; pero ¿es que te teméis miedo? ¿Levarlo de aquí de una vez. Además debes examinar su expediente, que debe estar incapacitado para manejar fondos o cosa parecida.

En los decretos de la primer cuartilla se leen antecedentes pedidos con fecha 13 diciembre del 34, una nota que dice: "No hay antecedentes de la incapacidad que se cita. Número 1 para Bilbao. Esta nota tiene fecha 17 de diciembre del mismo año. Otra de igual fecha dice: "Hablarle".

El Joaquín que firma la carta es el célebre Joaquín Aspiroz. Una pregunta: ¿Sigue Joaquín aún en el ferrocarril del Norte?

JOAQUIN

utilizarle, ya que no sois capaz de que te quiere, ces de aprovechar la ocasión y mandarle a la estadística a Soto de Rey, para que allí él solo forme la presidencia, secretaria y masa del Sindicato Nacional, que tantísimo ha perjudicado; nadie como tú lo sabe; pero ¿es que te teméis miedo? ¿Levarlo de aquí de una vez. Además debes examinar su expediente, que debe estar incapacitado para manejar fondos o cosa parecida.

JOAQUIN

Convocatoria y orden del día del Congreso

En la reunión celebrada por el Comité Nacional los días 1 y 2 del corriente mes en Valencia, se acordó convocar un Congreso extraordinario del Sindicato, que se celebrará en Valencia los días 15, 16 y 17 si fuera preciso del próximo mes de marzo, en el local que oportunamente se designará.

En dicho Congreso se examinará y resolverá sobre el siguiente

- ORDEN DEL DIA
- 1.º Examen de la situación creada por la guerra a los transportes férreos en sus distintos aspectos, a saber:
 - A) Incautación de los ferrocarriles por el Estado.
 - B) Organización y sistemas de explotación convenientes a la Red nacional de ferrocarriles.
 - C) Situación económica anterior a la guerra y creencia por ésta y solución eficaz que procede.
 - D) Unificación de las condiciones de vida y trabajo de los ferrocarriles españoles; y
 - E) Coordinación de los transportes férreos con los mecánicos por carretera.
- 2.º Elección de cinco vocales para la representación obrera en el Comité de Explotación de los Ferrocarriles.
- Asuntos que se consideren urgentes.

Las Comisarias del Estado deben desaparecer

Próximo a celebrarse un Congreso extraordinario de nuestro Sindicato, en el cual ha de tratarse cuanto se relaciona con el control del ferrocarril y al propio tiempo la estructura más viable que crea debe dársele al Estado, es muy conveniente que todos los ferroviarios que pertenecemos a las redes de vía estrecha fijemos muy bien nuestra atención en las posiciones que hemos de adoptar para que de una manera definitiva se dé una solución al problema de las pequeñas redes.

Es propósito del Estado que estas pequeñas redes pasen a depender, unas de las Comisarias, otras de la Jefatura de explotación de ferrocarriles y otras del actual Comité de Explotación, según las indicaciones que se han hecho en el decreto aparecido no hace mucho en la Gaceta.

Podríamos decir mucho sobre el funcionamiento; pero conviene limitarse sólo y exclusivamente a pensar qué causas son las que obedecen para que toda una se quiera que subsistan las actuales Comisarias, como también la Jefatura de explotación, cuando éstas, en el tiempo que actuaron, y hasta hoy, se limitaron siempre a realizar una labor secundaria, la cual retrasaba más que adelantaba la solución de los problemas de las pequeñas redes.

Además, es muy necesario fijarse bien para sí, como digo antes, la eficacia de éstas no es lo que fructifera que debe ser, no podemos nosotros hoy que queremos subsistir, por habernos demostrado la experiencia que las mismas no eran antes más que una carga para las explotaciones ferroviarias, que entonces podrían tener una razón por ser, bien todo o parte de sus gastos; pero que hoy, desaparecidas las empresas, considero que el Estado debe anularlas —las Comisarias y Jefatura—, por ser una de las cargas que de continuar habrán de satisfacer las redes de sus ingresos.

A pesar de todo esto que se afirma, y más que pudiera indicar, no soy partidario, ni creo que nadie lo será, de que al desaparecer las Comisarias sus empleados queden sin ocupación. Considero que todos coincidiremos en que al ocurrir esto el Estado debe ocupar a estos trabajadores en otros organismos dependientes del mismo, al objeto de que éstos puedan continuar prestando un servicio más beneficioso para los intereses comunes de nuestro país y a la vez resolver la situación económica de estos empleados.

Nada me parece que hubiéramos tenido que objetar si en ese decreto de incautación provisional no se hubiese hecho mención de estos organismos. Pero como la realidad viene a demostrar que hasta aquí ni uno ni otro han resultado, a juicio mío, que esa solución que se apunta en el referido decreto no es la más viable, pues lo lógico sería que al incautarse el Estado de estas redes debió haber desaparecido las Comisarias, ya que existiendo el Comité de Explotación de grandes redes, debieron y creo deben abrogarse a éste para hacer una red única en toda España, dependiente del referido Comité de Explotación.

Supongo que todos los ferroviarios adscritos a las pequeñas redes coincidirán con este punto de vista que a través de estas líneas queda reflejado y que, a juicio mío, es el más conveniente, ya que de una vez y para siempre los trabajadores ferroviarios de vía estrecha no deben y no pueden estar en inferioridad de condiciones con el resto de los ferroviarios españoles.

Por tanto, camaradas, es necesario luchar para que por medio de nuestra voz en el Congreso planteemos la necesidad de la desaparición de esos organismos y se vaya a unificar en una red única el ferrocarril, en el cual estaríamos representados por el Comité de Explotación.

EL P. O. U. M. AVANZADA DEL FASCISMO EN NUESTRO CAMPO

Por A. ORTIZ

El proceso del Centro Paralelo trotskista de Moscú ha puesto en evidencia al servicio de qué intereses está hoy el trotskismo en el mundo entero. Está claro que quienes llevan a cabo actos de terror y sabotaje en la Unión Soviética, que los asesinos de Kirof y los que pactan con Hitler y el Mikado a cambio de pedazos de territorio del país que es patria de todos los trabajadores del mundo, no pueden tener en ningún país otra línea política que la de servir lo mejor posible los intereses del fascismo.

Esto nos afecta directamente a los españoles y en condiciones más graves que a otro cualquier país de Europa. Mientras en éstos los trotskistas son grupos de intelectuales alejados de las masas, en España han conseguido filtrarse en los restos de aquel Bloque Obrero y Campesino, que en Cataluña y parte de Levante fué el antecesor de lo que hoy se titula P. O. U. M.

El P. O. U. M., manteniendo una política demagógica, consiguió formar parte del Frente Popular y ser, como todas las organizaciones que lo componen, considerado como un partido antifascista. Pero en la situación por que atraviesa España este confusiónismo es cada vez más difícil, ya que en la lucha contra el fascismo se descubre en seguida quienes son los que realizan los intereses del fascismo en nuestro campo.

El P. O. U. M. sigue la política de Franco, Hitler, Mussolini; sigue la política de Trotski al colocarse en un extremismo divisionista contra el Frente Popular, al intentar escindir la juventud antifascista, y principalmente la Juventud Socialista Unificada, creando el fetó de la Juventud "Comunista" Ibérica; al calificar al Congreso de la Juventud Socialista Unificada, en el que se dió tan gran paso hacia la unidad juvenil antifascista, de Congreso contrarrevolucionario; al adular y estimular la parte más irresponsable de determinadas organizaciones para mantener un estado permanente de indisciplina. Y todo ello en plena guerra, cuando la sangre de los antifascistas sella a diario la unidad, cuando la situación exige la mayor cohesión y disciplina.

El P. O. U. M. sigue la política de Trotski, Hitler, Franco y Mussolini cuando sostiene teóricamente la necesidad del Ejército Rojo y la Revolución Proletaria. Saben que estas consignas en la actualidad no significan sino el aislamiento de la lucha de las capas pequeño-burguesas antifascistas, el de-

LOS REPRESENTANTES OBREROS EN EL COMITÉ DE EXPLOTACION DEBEN SER LOS MIEMBROS DE LA EJECUTIVA DEL SINDICATO

HABLA ALVAREZ DEL VAYO

Que la caída de Málaga sirva de enseñanza y acicate; que la caída de Málaga sirva de enseñanza, como en Barcelona, como en Bilbao, como en el último rincón de la España leal, no dolor de angustia irremediable, sino dolor de deseo de contribuir todos a una pronta victoria. Que no se pierda esta sacudida saludable de la masa; pero que no quede en un movimiento pasajero, sino que se transforme en decisión constante de agruparse todos, por encima de los partidos, por encima de los Sindicatos, por encima de los Comités, bajo una misma dirección de la guerra.

El éxodo de la población de Málaga, cuarenta mil mujeres, hombres y niños, huyendo del terror fascista hacia Almería, con el recuerdo trágico de las matanzas de Badajoz, por una carretera de 220 kilómetros hasta dicha ciudad. Hombres, mujeres y niños que en la carretera seguían siendo canallescamente ametrallados por la Aviación y la Marina rebelde. Éxodo que supera el más espeluznante que puedan imaginar los más habituados a los horrores de la guerra.

La lucha pequeña de partidos, de grupos, nos conduce, de no ser superada inmediatamente, a la pérdida de la guerra. La multiplicidad de actividades contrapuestas, sean de partido, de comité, de región, nos lleva igualmente, si no se les supera, a la pérdida de la guerra.

En estos mismos momentos estamos ante una nueva ofensiva contra Madrid. Convencidos de la imposibilidad de tomar Madrid por las armas, quieren tomarlo por hambre. Es necesario que cada uno, con su esfuerzo disciplinado, agrupándonos en torno de quienes tienen sobre sí la responsabilidad de ganar la guerra, contribuya a destruir el nuevo ataque contra nuestra capital, contra nuestro Madrid, nuestro nervio y nuestra gloria.

Se precisa caer a un nivel bien bajo de abyección moral para reservarse comodamente en medio de una lucha de este género, cuando son españoles los que caen, para dejar que sean los heroicos combatientes de Madrid o de los otros frentes los que ganen la guerra para los demás.

Urge darle al Gobierno todas las colaboraciones necesarias para limpiar de una vez la retaguardia, para acabar con tanto fascista disfrazado bajo nuestras propias etiquetas. Igual da sabotador que insensato; todos son aliados voluntarios o inconscientes del fascismo, peores mil veces que los fascistas del otro lado del pueblo, ya que actúan en nuestra propia retaguardia, por la espalda, desmoralizándola.

Trabajar por el frente, procurar que los abastecimientos lleguen a su hora, cuidar de que un camión no se retrase en el camino, llevar armas o alimentos, dar a los combatientes la sensación de que detrás tienen un pueblo, un pueblo que sólo vive para ellos y para la victoria, eso es estar en el frente, eso es estar dentro de la guerra misma.

El P. O. U. M. sigue la política fascista de Hitler, Trotski, Mussolini y Franco cuando sostiene la necesidad de colectivización en el campo, lo que lleva a crear en nuestra retaguardia una serie de conflictos, nos aleja de los pequeños campesinos, hace que se reduzca la producción y, por tanto, mina las subsistencias, situando, además, frente a frente a los campesinos con los obreros agrícolas.

El proceso de Moscú ha descubierto el carácter criminal de las organizaciones trotskistas. La actuación del P. O. U. M. en España es otra prueba de que Trotski y los suyos sólo tienen intereses comunes con nuestros más odiados enemigos.

Por eso es inexplicable que el Gobierno del Frente Popular no haya disuelto ya el partido de la quinta columna, el P. O. U. M., y entregado sus dirigentes a los Tribunales populares. Nosotros pedimos que se tomen inmediatamente estas medidas siguiendo el criterio que fué hecho público en su día por el órgano de la U. G. T., nuestra central sindical.

Angel ORTIZ

En la propia zona fasciosa Los ferroviarios luchan contra el fascismo

El fugitivo del campo rebelde Sanz Flores ha declarado que en Córdoba continuaban los fusilamientos de ferroviarios, a fin de atemorizarlos para que terminen los frecuentes actos de sabotaje en las líneas férreas.



LA DICTADURA DE LOS REGLAMENTOS

Los trabajadores, al organizarse en sindicatos revolucionarios de lucha de clases, por imperativo de la ley, de una parte, y de otra para señalar las normas generales de su desenvolvimiento, tuvieron que aprobar unos reglamentos. Sin embargo, ningún trabajador revolucionario pudo pensar al discutir y establecer los reglamentos de su organización, que éstos podrían convertirse en verdaderos obstáculos para el mejor cumplimiento de los fines y principios por los que iba a luchar al organizarse. El dirigente sindical o político que imposibilita o estorba la exteriorización y desenvolvimiento del pensamiento colectivo, por la rígida imposición del respeto y acatamiento de las fórmulas reglamentarias, establece de hecho la dictadura de los reglamentos, tras de la cual se parapeta para conservar su poder, que no acierta a sostener frente a la verdadera voluntad de la masa, sino a través de estos procedimientos coercitivos.

Los reglamentos de los sindicatos revolucionarios están todos ellos encabezados por los principios y fines que la clase trabajadora persigue para su emancipación. Esto es lo esencial, lo inalterable, hasta que estos fines se consiguen. El resto de la articulación son las normas señaladas frente a la situación social de hecho, que tienen incluso que adaptarse a imposiciones de las leyes burguesas, que han puesto siempre trabas al desarrollo de la educación revolucionaria de las masas y dificultades a su agilidad en la movilización para la lucha.

Por otra parte, también la tendencia política y métodos de actuación de las minorías orientadoras más capacitadas dentro de los Sindicatos, que son las que nutren los cuadros dirigentes, han influido en la articulación de los reglamentos, haciéndola a la medida de sus necesidades de predominio, en unos casos sobre la base sindical y en otros por estar los sindicatos en manos de dirigentes verdaderamente revolucionarios que jamás sienten temor a la opinión y a la actuación de la masa, procurando garantizar esta acción de la base.

En la etapa de estabilización del capitalismo, cuando los Sindicatos de tendencia marxista se hallaban en poder de los reformistas, las masas se adornaban encerradas en las trabas reglamentarias, sin luchar, entregando sus pleitos a los organismos de conciliación y arbitraje. Y cuando la situación económica en la última etapa agnóstica de todos los problemas, plantea el paro endémico y coloca a las masas en la necesidad vital de defenderse, y la revolución se va desarrollando, son manejados los reglamentos por los reformistas en un sentido francamente contrarrevolucionario, frenando sus impulsos y convirtiéndolos en trincheras para la defensa de su predominio. Es la era de la dictadura de los reglamentos. A su sombra se obstaculiza el paso a los compañeros que merecen la verdadera confianza de la clase; apoyándose en ella se provocan las escisiones, y sobre esta misma dictadura se establece la dictadura de los cargos dentro de los Sindicatos.

Pero los hechos han cambiado profundamente. Dentro del campo marxista se ha llegado a la unidad sindical; los trabajadores están en armas defendiendo su propia vida y los rum-

Hasta ahora parece ser que no se ha dado toda la importancia que efectiva y verdaderamente tiene el Comité de Explotación. Pero ya en estos momentos, gracias a la labor de los hombres de la primera Zona, que han visto claramente toda la importancia que existe en este Comité, se ha iniciado una comprensión en todos los medios y en todos los órdenes, concediéndole aquella que realmente tiene que gozar.

Es por eso que si tenemos en cuenta la importancia que todos estamos de acuerdo en conceder al Comité de Explotación, debemos efectuar una verdadera selección entre los elementos más capaces de nuestro Sindicato para aquellos puestos, teniendo en cuenta que no nos referimos a la capacidad técnica y profesional, sin que desdénamos ésta, sino a la capacidad política y sindical, puesto que la dirección de los ferrocarriles ejercida a través del Comité de Explotación, es específicamente una labor política. Por consiguiente, deben ser los mejores hombres de los partidos, de los Sindicatos, los que a través de sus luchas de clase hayan demostrado su abnegación, su valía, su firmeza política, los elegidos para aquel Comité.

Y si tenemos en cuenta esas cualidades, si estamos verdaderamente acertados en esta elección, ella misma nos dará la medida para otras elecciones, más fundamentales para la buena marcha de nuestro Sindicato. Decimos esto, puesto que pensamos en la conveniencia de que los hombres que más se distinguen en el Comité de Explotación sean los que en definitiva ocupen los puestos de más importancia en la Comisión Ejecutiva del Sindicato Nacional Ferroviario. Y más aún. Pedimos que, ya que en la actualidad parece ser que a la vez que nuevos nombramientos del Comité de Explotación, acuerdo en firme, se inician corrientes en ovadoras de la Comisión Ejecutiva, se piense en la necesidad de que sean los mismos hombres los que ocupen ambos cargos.

La primera objeción que se pudiera hacer en esta actitud, será tal vez la consabida frase "de cada hombre un puesto". Pero cuando los puestos tienen una tal íntima ligazón como la tendrá en lo venidero el Comité de Explotación y la Comisión Ejecutiva, no es descabellado pedir lo que antes decíamos. Además, hay que tener en cuenta que no es posible que exista en ningún momento disparidad de criterios entre esos organismos, puesto que en la medida que la Comisión Ejecutiva, recogiendo los anhelos y aspiraciones de la clase trabajadora ferroviaria, los transmite al Comité de Explotación para que sean puestos en práctica, en esa medida, repetimos, trabajará y funcionará bien la dirección ferroviaria. Es necesaria además por la garantía, específicamente moral, que supondría para los trabajadores ver en la dirección de su industria a los mismos hombres que dirigen a su Sindicato, e incluso, a lo mejor, a un partido de clase.

Otra objeción será la suposición de que de esta forma se entrega a los Sindicatos la dirección de la industria. No. A poco que se contemple objetivamente nuestra proposición, se verá que es precisamente todo lo contrario. Nosotros sabemos que no es llegado el momento de dar a los Sindicatos la dirección de las industrias, por la etapa de la revolución democrática que estamos cubriendo, pero sí debemos dar a los hombres selectos de nuestro Sindicato todos los puestos desde los cuales puedan llevar a efecto todas las medidas revolucionarias que afecten al interés de los trabajadores, y claro está que los mejores hombres para implantar éstas serán los mismos que, recogiendo el clamor de la clase, las hayan dado forma y plasmado en realidades.

Tampoco se nos diga el exceso de trabajo que pesará sobre ellos, pues en las manifestaciones anteriores se desprende que al fin de cuentas las tareas a desempeñar de verdadera envergadura serán las mismas en cada organismo, y por otra parte debemos hacernos asimismo a la idea de que nuestros dirigentes, cualquiera que sean los puestos que ocupen, deben alejarse de la materialidad del trabajo burocrático, y que nuestros dirigentes no son dirigentes administrativos, sino nuestros dirigentes políticos que nos marcan directivas para elevar a nuestro Sindicato a la altura necesaria para que sea un eficaz instrumento para mejorar la industria, primero; capacitando a la clase obrera y dirigiéndola, después.

Antonio ROMO

Julio ITURMENDI

Necesidad de reglamentar la disciplina en el ferrocarril

Existe el deseo y el propósito por parte no sólo de las organizaciones, sino también de los Comités y de todos los obreros, de ir a una rápida transformación en la organización y explotación de las redes ferroviarias.

LOS PARTIDOS OBREROS Y LOS SINDICATOS

Por R. LAGUNA

En la actualidad hay un problema que hace a algunos compañeros pensar e inclusive discutir, y es en torno a nuestro Sindicato donde más se producen estas discusiones, debido principalmente a la poca o ninguna labor de esclarecimiento de la política de la clase obrera, que siempre olvidó la dirección del mismo. Un periódico tuvo siempre, y fué, más que para marcar una dirección, una línea a seguir, para publicar artículos de camaradas de buena fe y denuncias de los lugares de trabajo, a más del consabido estado de cuentas.

Es claro que todo es necesario; estamos conformes en que todos los camaradas escriban cuanto puedan en su Prensa, que se publiquen las cuentas, las denuncias, todo cuanto pueda interesar a la gran masa ferroviaria; pero al lado de esto debe ir la orientación política y sindical correspondiente, la línea a seguir. Nunca debemos perder de vista lo que en realidad es el Sindicato: la escuela del militante obrero, donde se capacita para luchar contra sus explotadores, donde aprende cómo organizarse para batir a su enemigo, donde se le dan las consignas y orientaciones justas para, en un momento dado, poder esgrimir las armas que le explota. En el Sindicato se estudian todos los problemas de la clase, y el obrero se capacita en todos los sentidos, obtiene la visión exacta de sus problemas y sabe cuándo es acertado o no plantear una reivindicación, ya sea económica o política.

Esto es el Sindicato, la organización más amplia de la clase obrera, una de las más potentes armas de nuestra clase, donde el obrero adquiere todos los conocimientos necesarios para luchar por sus reivindicaciones, por su bienestar, por su emancipación.

Como vemos, es muy lamentable la omisión continuada de estas cuestiones, como ha ocurrido en nuestro Sindicato, y ahora algunos compañeros dudan, no saben a qué atenerse, y percibimos claramente que les faltan conocimientos fundamentales para comprender en toda su amplitud la guerra que vivimos. Así vemos cómo hay compañeros —pocos, afortunadamente— que se preocupan, más que de ganar la guerra, de pequeñas minucias o de reivindicaciones que, aun siendo justas, no es el momento oportuno para plantearlas, porque ahora nuestra única preocupación es ganar rápidamente la guerra, trabajar cuanto sea necesario para acortarla, aumentar la producción, vivir para la guerra; así venceremos al fascismo, y entonces podremos realizar nuestras aspiraciones. A nadie se le ocurrirá pensar en lo contrario; ningún compañero esperará obtener un compañero de triunfo al enemigo; ya vemos por los compañeros venidos de zonas fasciosas, cuál es el trato que reciben allí, cuál es el pago a su trabajo y las innumerables calamidades que sufren.

Es a los partidos de la clase obrera a quienes corresponde esclarecer estos problemas, hacer ver a los obreros —por medio de la persuasión y del ejemplo— la justa actitud que debe adoptarse en cada caso. El mejor guía del proletariado es su partido, y corresponde a éste dar las consignas más apropiadas para cada momento; llevar la dirección del movimiento obrero de forma que no se desgasten energías inútilmente, aclarando todos los problemas cuanto sea preciso para que los obreros comprendan qué actitud es oportuna y justa cada día, en cada reivindicación o en cualquier de los muchos problemas de nuestra clase.

Es claro que la vanguardia de la clase obrera, su partido, tiene que trabajar en el Sindicato en la organización de masas de los obreros. El partido vivifica los Sindicatos, es la savia que les da vida y hace que todos los obreros vean en el partido a su guía; para ello, éste se preocupa de todas las necesidades de los obreros, luchando a la cabeza de los mismos y persuadiéndolos de cuál es el ca-

mino a seguir, interpretando en su justa medida la más insignificante reivindicación.

El partido de la clase obrera tiene la visión más amplia de todos los problemas de su clase, y es natural que sus conocimientos, sus estudios, sus experiencias, los lleve al Sindicato, donde les dará forma y, a través de un trabajo consecuente, demostrará a los obreros que es lo más conveniente. Los militantes del partido son el alma del Sindicato, siempre en vanguardia y continuamente preocupados por los problemas de su profesión, por los intereses de los obreros.

Orientaciones en este sentido, esclarecimiento de estos problemas son los que han faltado en nuestra organización sindical, y por eso hemos visto algunas veces a pusilánimes que al oír las proposiciones de un militante del partido se asustaban, y para esconder su reformismo y miedo, lo tachaban con los peores improperios.

Actualmente están los obreros convencidos de que son los partidos de su clase quienes les deben marcar el camino a seguir, y su gran anhelo es que se unifican ambos para ser dirigidos acertadamente con las teorías del marxismo-leninismo.

Ahora bien: el futuro Reglamento de sanciones a los trabajadores ferroviarios ha de ser el reverso de todo lo que se ha hecho en esta materia hasta la fecha. Esta clase de legislación tiene que ser amplia y flexible, en el más alto sentido democrático, y en su colaboración y puesta en práctica han de tener participación todos, absolutamente todos los obreros del ferrocarril.

El Comité de Explotación, que es al que corresponde hacerlo en este caso por ser el organismo legislador y ejecutor que tenemos en las redes, deberá estudiar un proyecto que, sometido a discusión por los Comités de Control en asambleas democráticas del personal, sea estudiado y analizado por éste, corrigiéndolo y aportando iniciativas y normas que le dicte su propia experiencia, que seguramente serán muchas y buenas. Así tendríamos que los mismos obreros ferroviarios facilitarían al Comité de Explotación el arma disciplinaria y justa con vistas al bien común, que de otro modo, por su índole tan delicada en estos momentos, aun siendo necesario en muchos casos, se hace tan difícil de aplicar.

Gregorio ANTON

mino a seguir, interpretando en su justa medida la más insignificante reivindicación.

El partido de la clase obrera tiene la visión más amplia de todos los problemas de su clase, y es natural que sus conocimientos, sus estudios, sus experiencias, los lleve al Sindicato, donde les dará forma y, a través de un trabajo consecuente, demostrará a los obreros que es lo más conveniente. Los militantes del partido son el alma del Sindicato, siempre en vanguardia y continuamente preocupados por los problemas de su profesión, por los intereses de los obreros.

Orientaciones en este sentido, esclarecimiento de estos problemas son los que han faltado en nuestra organización sindical, y por eso hemos visto algunas veces a pusilánimes que al oír las proposiciones de un militante del partido se asustaban, y para esconder su reformismo y miedo, lo tachaban con los peores improperios.

Actualmente están los obreros convencidos de que son los partidos de su clase quienes les deben marcar el camino a seguir, y su gran anhelo es que se unifican ambos para ser dirigidos acertadamente con las teorías del marxismo-leninismo.

Ramón LAGUNA

¡EVACUACION! ¡EVACUACION!



Pasaron los aviones fasciosos

TODO SUBORDINADO A GANAR LA GUERRA

(Importante manifiesto del Comité Ejecutivo de la 1.ª Zona del Sindicato Nacional Ferroviario ante el próximo Congreso)

Dentro de pocos días, a mediados de marzo próximo, se celebrará el Congreso del Sindicato Nacional Ferroviario. Congreso largamente deseado, solicitado por la Zona 1.ª en septiembre del año último, vuelto a solicitar más tarde y acordado, por fin, en la última reunión del Comité Nacional. Congreso al que necesitábamos llegar para resolver los enormes problemas que tiene ante sí planteados nuestra organización sindical y el proletariado del ferrocarril.

TODO SUBORDINADO A GANAR LA GUERRA

Desde la última reunión nacional del Sindicato se han sucedido en nuestro país hechos de extraordinaria importancia histórica para el proletariado, que culminan en la sublevación militar-fascista, que pretende ahogar al pueblo y despedazar nuestro suelo para entregarlo a la explotación y a la barbarie del fascismo internacional. Para evitar esto, el pueblo se ha levantado en armas al lado de la República. Esta sublevación ha servido para precipitar el proceso de la revolución democrática. Entre nosotros, las viejas Compañías ferroviarias se han desplomado, aflojando los tentáculos que oprimían a millares de ferroviarios.

Por primera vez en la historia de nuestro país, el trabajo ha dejado de ser objeto de lucro para una minoría, para ser una satisfacción y un orgullo. Y por primera vez también hemos participado de manera considerable en la dirección de la producción y el transporte.

Pero si en la mayor parte del país, en el territorio leal, se han llevado a cabo estas conquistas democráticas, en la otra parte, en la parte dominada por los militares fascistas, el pueblo sufre la más feroz dictadura fascista. Allí, los ferroviarios sienten aún sobre sus espaldas, junto con las espuelas militares, el látigo de las viejas Compañías, esgrimido por los jefes que se quedaron en el campo fascista, y que son ahora los más insolentes y crueles tiranos. Estos elementos, a través de la guerra cruenta que han desencadenado, quieren imponer al resto de España una vida de infierno como la que sufren los obreros y los hombres liberales en el territorio que ellos dominan. Por eso, para hundir definitivamente a las viejas Compañías, alejar el peligro fascista y hacer de nuestro país un pueblo libre y feliz, hay que ganar la guerra. **TODO, TODO ESTA SUBORDINADO A GANAR LA GUERRA.**

HAY QUE UNIFICAR EL FERROCARRIL Y COORDINAR LA INDUSTRIA

Pero para ganar la guerra no basta el heroísmo en los frentes de combate. Hay que organizar la retaguardia, haciendo que responda a las necesidades de la guerra. Y en este orden, la gran industria, especialmente, debe hallarse en condiciones de constituir una magnífica retaguardia. Para ello no basta el esfuerzo disperso de los trabajadores y sus iniciativas aisladas. Hay que coordinar la industria pesada, hay que unificar y centralizar el transporte ferroviario para que tenga la mayor economía y eficacia.

El primer paso para obtener esto ya está dado: el Estado popular se ha incautado de todas las líneas ferroviarias, creando un Comité de Explotación, que tiene por objeto unificar las cinco grandes redes del país. Es una decisión importante, pero hay que ir más lejos.

Repetimos: hay que fundir en uno solo todos los ferrocarriles, grandes y pequeños, y, sobre todo, centralizar su dirección en una mano energética que los haga un instrumento útil para la guerra.

CATALUÑA Y VASCONIA NO ESTAN AUSENTES DE LA GUERRA, Y NO DEBEN ESTARLO DE LA CENTRALIZACIÓN DE LA INDUSTRIA

Todo el ferrocarril del territorio leal, como toda la industria, tiene que responder a un plan de conjunto. Los intereses del pueblo vasco y catalán son los mismos que los intereses de los antifascistas del resto de la Península, y no hay por qué establecer una barrera que dificulte nuestra lucha. Antes, cuando se luchaba contra la monarquía y contra el Poder central, en manos de la burguesía y los terratenientes, que ahogaban los sentimientos y los derechos del pueblo vasco y catalán, era justo el antagonismo entre estos pueblos y dicho Poder central. Pero ahora una democracia de nuevo estilo se ha instaurado en la Península. La República tiene esencias democráticas, que son un lazo de unión entre todos los pueblos de la Península. La defensa de las libertades populares amenazadas, la defensa de la democracia, no son problemas de Castilla o Levante, sino que es un problema de todo el territorio leal. Nosotros no negamos las características nacionales de Cataluña y Vasconia, como las niegan los militares fascistas de la España feudal, que tanto han combatido sus Estatutos y derechos nacionales, y que, de triunfar la reacción, ahogarían en sangre los más queridos sentimientos de ambos pueblos. Pueden establecerse los organismos especiales que se consideren convenientes, los Comités del transporte que actúen en el territorio de Cataluña y Vasconia que sirvan de garantía a estos pueblos. Pero es indispensable que el transporte de toda la Península dependa de un solo organismo unificador y centralizador, llámese Comité de Explotación o como se acuerde denominarle.

EL COMITE DE EXPLOTACION Y LA DIRECCION DE LOS FERROCARRILES

Este período último contiene experiencias que hemos de tener en cuenta para rechazar algunos métodos seguidos y mejorar nuestro trabajo. Hemos vivido la experiencia de un Comité de Explotación, dirección suprema de los ferrocarriles más importantes, a quien le estuvo encomendada una labor llena de dificultades. Se trataba de unificar las grandes redes ferroviarias, de organización tan compleja y diferente; llevar a efecto una amplia depuración del personal superior desafiado al régimen, y hacer funcionar el ferrocarril, venciendo incomprendimientos y resistencias. Y esto en un difícil período de guerra. Por ello, las censuras que pudieran hacerse quedan acalladas si se estiman los inconvenientes de tal misión. Pero, sin embargo, hay un hecho de principios que no se ha cumplido y que fundamentalmente ha sido la causa de las mayores debilidades del Comité de Explotación. Este hecho esencial es que el expresado Comité no ha comprendido su papel de dirección de los ferrocarriles. Su trabajo ha carecido de perspectivas; no se ha planteado el propósito de dirigir ampliamente los ferrocarriles, sino que ha organizado su trabajo con una visión limitada a resolver los problemas técnicos que se le iban presentando. Ha burocratizado demasiado su trabajo. Ha sido, más que un Comité de dirección, un Comité técnico, sin técnicos o con técnicos insuficientes, que ha marchado a remolque de las situaciones que se le iban creando. Un organismo que intentaba resolver conjuntamente los problemas de la dirección y del trabajo técnico superior, sin que precisamente por este carácter mixto pudiesen llevarse bien ambos trabajos. El trabajo técnico, el trabajo de planificación y proyectos, podía haberlo hecho un

Consejo técnico, una Oficina de estudios, los técnicos y los prácticos si hubiesen estimado necesario, y que incluso podían haberse constituido en una organización al lado del Comité de Explotación para remitirle proposiciones, y en la cual se hubiesen planteado los problemas profesionales de la industria. Pero el Comité de Explotación debió quedarse con las manos libres de este trabajo para poder llevar en ellas las riendas de la dirección. Por eso, la labor urgente del futuro es dejar bien definido el carácter y la misión del Comité que lleve la dirección de los ferrocarriles: dirigir con amplias perspectivas y mano segura todos los ferrocarriles incautados por el Estado.

EL CONTROL OBRERO DEBE RESPONDER A LAS NECESIDADES DE CADA FASE DE LA LUCHA

En los primeros instantes de la insurrección fascista, los Comités de control dirigían la lucha contra los jefes de la burguesía y contra todos los auxiliares del fascismo en el seno de las Compañías. Se vieron precisados a tomar la dirección, y esta posición era completamente justa entonces. Hoy estamos en una nueva fase, en la que se trata de ganar una guerra de grandes proporciones, para la cual se precisa una industria bien organizada como garantía de la victoria. Por eso, quizá el mayor obstáculo que puede oponerse al Comité de Explotación para llevar adelante su tarea, sea continuar interpretando la función de estos Comités como hasta ahora. Los Comités de control obrero, en la fase actual han de realizar funciones de vigilancia y fiscalización, no llevando la dirección como si se hubiera socializado el ferrocarril o trozo de él, sino teniendo presente que se halla bajo la dirección del Gobierno del Frente Popular. Por esta situación errónea todavía hay millares de organismos directores, a lo largo de las líneas ferroviarias, con los que actualmente hay que contar para hacer el menor tráfico; que en muchos casos actúan con plena autonomía, y que, en general, constituyen un aparato de dirección extremadamente pesado, sin responsabilidad en el funcionamiento del transporte; que no responden a un plan de conjunto, y que, por el contrario, actuando como dueños de un lugar determinado de trabajo, pueden introducir allí los ensayos que juzguen convenientes. Comités de control que, en gran parte de los casos, se granjean la animadversión del personal ferroviario por su extralimitación de funciones y porque, en general, rehuyen acudir a las asambleas de servicio para dar cuenta de sus gestiones a los obreros y tomar acuerdos sancionados y aprobados así por el personal; de forma que, aun siendo justas sus decisiones, por el hecho de no haberlas discutido previamente con el personal son recibidas con recelo, atribuyéndolas un carácter autoritario y ocasionando un gran malestar. Puede decirse que los Comités de control rehusan, a su vez, que sobre ellos se ejerza el control necesario de la clase obrera, que puede evitarles muchos tropiezos. El control obrero es útil y conveniente para la producción, y en este caso, para el transporte férreo. El hecho de que sea mal aplicado no nos impulsa a determinar que deba retirarse radicalmente. Por el contrario, creemos que se trata de una conquista de la clase obrera que tiene en estos instantes un gran valor. Pero hay que darle su contenido actual. Controlar el transporte es vigilar su rendimiento, fiscalizar y orientar políticamente el trabajo y el aprovechamiento de material para evitar sabotajes conscientes o inconscientes. Y las experiencias que se obtengan de este control pueden ir a la organización sindical, para que ella lo lleve a los organismos de dirección, o pueden ser planteadas a los responsables de los lugares de trabajo, para que los organismos de auténtica dirección transformen en realidad lo que merezca serlo en beneficio del transporte.

LOS TECNICOS Y LOS RESPONSABLES DEL FUNCIONAMIENTO DEL TRANSPORTE FERREO

Pero al reducir el control obrero a su justa función, se hace necesario poner en cada sitio de trabajo, en cada línea, la dirección responsable que necesita para que el ferrocarril sea un conjunto organizado, con alguien al frente de cada departamento encargado de dirigirle y hacerle funcionar. Y estos cuadros de dirección técnica y profesional no se improvisan ni se cubren con camaradas de buena voluntad. Se necesita cierta preparación y cierto conocimiento que, por lo que al personal superior se refiere, hasta el presente han sido vedados a los hijos de la clase obrera. Y ahora no pueden hacerse milagros y sacar de la nada o de las filas obreras la enorme plantilla de hombres capacitados, con estudios técnicos, que necesita la explotación del ferrocarril. Hay que utilizar sin ningún reparo los elementos de que disponemos. Un ingeniero, un jefe de estación, un contramaestre, tienen su valor profesional, que no hay por qué desdenar, y a quienes hay que acudir para cubrir iguales puestos de responsabilidad. Hay que restituírlos en sus puestos, darles la autoridad necesaria, sin tener recelos impolíticos hacia ellos. Lo que se restituye, lo que no debió ser desplazado, es el cargo, que ahora quizá no lo ocupe el hombre que lo ostentaba, pero que debe ocuparlo una persona de igual categoría de conocimientos. No podemos tener miedo a que por una medida semejante se incline al ferrocarril por cauces inconvenientes para la causa antifascista. Se ha hecho una depuración que debe continuarse con los elementos que se manifiestan hostiles al régimen. Tenemos una parte importante en la dirección de los ferrocarriles, la cual, en su conjunto, está en manos de un Comité que representa al pueblo, y tenemos, por último, el control obrero para fiscalizar la actuación de todos. Todo esto es una garantía para nosotros. Lo que no puede admitirse ni puede continuarse es la situación actual de los técnicos y el personal especializado, los cuales, en su gran mayoría, cobran sus haberes, están prácticamente exentos de realizar servicio y se mueven acobardados en torno a los Comités de control, sin tener la menor responsabilidad en las directivas que se tomen.

Hay que terminar con esto. El Comité de Explotación, para dar las órdenes fundamentales, y el control obrero, para vigilar su ejecución. Pero en cada lugar de trabajo, un responsable. El nombre es lo de menos; llámese jefe, inspector, contramaestre, etc., lo esencial es el cargo y la responsabilidad. En cada sitio, un hombre enteramente responsable de que aquel lugar funcione a pleno rendimiento.

TRABAJAR MUCHO, Y TRABAJAR BIEN

Hay que redoblar la actividad en el trabajo. Hay que salir al paso de la irresponsabilidad de los que no comprenden que el taller, la estación o el depósito es un sitio de lucha tan importante como las trincheras del frente. En la guerra moderna, la abnegación y el heroísmo en los frentes de combate tienen que ser acompañados por una buena retaguardia, funcionando a un ritmo de guerra que atienda la situación de las enormes exigencias de los frentes de lucha y que supla, con un rendimiento superior, los brazos que han dejado el instrumento de trabajo para empuñar el fusil. Es necesario borrar esa mentalidad in-

consciente que anida en algunos, que piensan que ha llegado el momento de adjudicarse aumentos de sueldo y disminuirse la jornada de trabajo. El porvenir de la clase obrera está condicionado a ganar la guerra. Si la perdiésemos, estas mejoras eventuales se vendrían a tierra como un castillo de naipes. Mientras tanto, en este duro período de lucha son un perjuicio para la austera economía que necesitamos implantar si queremos ganar la guerra. Por el contrario, hay que trabajar mucho y bien, trabajar con el mayor ahorro. Hay que ganar batallas en los sitios de producción, como nuestros camaradas las ganan en el frente. El esfuerzo del obrero de la retaguardia es tan valioso como el del miliciano en el frente de lucha. Hay que despertar el espíritu de emulación en el trabajo. Nosotros lanzamos la idea de constituir brigadas de trabajo en todas partes, en las que los obreros más conscientes estimulen con su ejemplo a todos los demás. Hay que aumentar la producción intensificando el trabajo. Nosotros llamamos a los obreros ferroviarios de mayor conciencia de clase para que cumplan esta consigna de guerra: **TRABAJAR MUCHO, Y TRABAJAR BIEN.**

HAY QUE REALIZAR LA UNIDAD SINDICAL

Otro de los mayores obstáculos que existen es la división sindical en el proletariado. A pesar de la armonía que pueda haber entre ambas organizaciones sindicales, en el trabajo práctico esta división crea situaciones de mucha dificultad, que se hacen sentir más cuando, como ahora, la cuestión de una dirección única es nuestro objetivo central. Cuando se llega a momentos como éste, en los cuales la clase obrera participa tan directamente en la dirección y en el control de la producción, son particularmente dolorosas las divisiones en la clase obrera. Esta circunstancia ha dado lugar a que exista una paridad inconveniente en todos los Comités y un exceso superfluo de personal en los organismos de control. Tomar una resolución puede llevar aparejada una discusión penosa y prolongada, que impide la realización de medidas urgentes y que pone en peligro la ejecución de todas las iniciativas. La división sindical reduce la potencia de la clase obrera y establece pugnas ficticias entre ambas organizaciones que no debieran producirse y que son perjudiciales para la propia clase y para la causa que todos defendemos.

Nosotros saludamos con satisfacción las conversaciones habidas entre la C. N. T. y U. G. T., conversaciones que tenían por objeto facilitar las relaciones entre ambas centrales, con vistas a la organización de la unidad sindical. Entretanto que esta aspiración del proletariado se consigue, es un deber de todos los Sindicatos allanar el camino que nos acerque a la otra organización. Por ello, como vehículo para cortar las distancias entre las dos organizaciones sindicales ferroviarias, nosotros proponemos constituir Comités de Enlace permanentes entre la Federación Nacional de la Industria Ferroviaria y el Sindicato Nacional Ferroviario, Comités de Enlace que pueden ser constituidos entre organismos paralelos. Entre los Consejos obreros y las subsecciones, las zonas y las secciones y la Comisión Ejecutiva nuestra y el Comité Nacional de la Federación. Estos Comités pueden discutir conjuntamente los problemas de la clase obrera sindicada y pueden ser el puente fraternal que nos una para llegar más rápidamente a la unidad sindical, anhelada por todos los trabajadores.

LA DIRECCION DEL SINDICATO ES UN PROBLEMA FUNDAMENTAL

Por último, en nuestra opinión, hay que plantear en el Congreso del Sindicato el problema de la propia dirección de nuestra organización. Esta es una cuestión vieja, que planteamos en septiembre último, que hemos repetido más tarde, para la cual la primera Zona ha pedido el Congreso, y que está siendo reiteradamente eludida por la actual Comisión Ejecutiva.

El problema de dotar al Sindicato de una dirección completa que sepa orientar la lucha antifascista, realizar la unidad sindical y organizar la victoria, contando con la confianza plena de los afiliados, es un problema fundamental.

De nada sirven los proyectos que se tracen, los planes que se elaboren, si van a unas manos inertes que no sienten la importancia de su aplicación. Una organización sindical del volumen de nuestro Sindicato, juega un papel preponderante en los problemas del transporte férreo, y si al frente de ella se encuentra una dirección revolucionaria, llena de capacidad y firmeza política, podrán transformarse en realidad las perspectivas que se tracen. Pero esto no podrá hacerse cuando la organización carece de secretario general, que es el cargo de mayor responsabilidad y más necesario, y cuando funciona con una Ejecutiva que en su mayoría no ha sido elegida con el asentimiento de los militantes del Sindicato.

En este aspecto, el Congreso dirá la última palabra. Pero nosotros no queremos ocultar nuestra opinión y decimos que el Congreso debe ser un Congreso de liquidación de todos los viejos resabios caciquiles y reformistas, y, por tanto, un Congreso en el que se examinen los problemas a la luz del marxismo-leninismo revolucionario, y del que salga la dirección de capacidad y firmeza política que necesita el Sindicato Nacional Ferroviario.

PALABRAS DE RESUMEN

He aquí, a grandes trazos, las ideas que lleva la Primera Zona al Congreso de marzo próximo:

Centralización y dirección del transporte férreo, coordinado con la gran industria.

Control obrero en sus justos términos. Responsabilización del funcionamiento del ferrocarril.

Emulación en el trabajo.

Comités de Enlace entre ambas organizaciones sindicales ferroviarias.

Liquidación del reformismo, y

Dirección revolucionaria del Sindicato.

¡Todo subordinado a vencer al fascismo! ¡Viva el Congreso de Guerra! ¡Viva el Sindicato Nacional Ferroviario!

El C. Ejecutivo de la 1.ª Zona del S. N. F.

TODO PARA VENCER AL FASCISMO

Recórtese esta hoja y péguese en sitio visible en los lugares de trabajo y domicilios de la Organización

Ayuntamiento de Madrid