

# RAIL

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



Sepamos si los representantes del Estado en el C. N. de Ferrocarriles son incompetentes. En este caso, que los echen. Pero si no lo son, que respondan de los errores.

Nuestra democracia revolucionaria no quiere organizadores de la desorganización.

AÑO II.—NUM. 7

Redacción y Administración: Alarcón, 11

Madrid, 5 de junio de 1937

PRECIO, 15 CENTIMOS

## Nuestro Sindicato, con el Gobierno

### A nuestro telegrama de adhesión contesta con otro el camarada Negrín

La crisis pasada dió lugar a una situación especial dentro de nuestra querida Central sindical. Pero salvada ésta con la constitución de un Gobierno que representa al Frente Popular, la U. G. T. ha dado su adhesión plena al mismo.

Por su parte, la primera Zona, al reunirse en su Pleno del día 20, acordó enviar el siguiente telegrama:

«A la Presidencia del Consejo de Ministros.—Valencia.—Excmo. Sr. Negrín: La primera Zona del Sindicato Nacional Ferroviario, en nombre de 15.725 afiliados, y en cumplimiento de los acuerdos de su Pleno celebrado el día 20 del actual, se adhiere incondicionalmente al Gobierno constituido y a la política del Frente Popular.»

El presidente del Consejo de Ministros, camarada Negrín, nos ha contestado con el que copiamos a continuación:

«Presidente Consejo Ministros a Zona primera Sindicato Nacional Ferroviario.—Reconociendo sus votos al Gobierno. Saludos cordiales.—NEGRÍN.»

## Nuestro Sindicato necesita un buen secretario general

Hora es ya de que en nuestro Sindicato, uno de los que más importancia tienen en el plano nacional, tenga la dirección y las directrices que por su importancia numérica y por ser el ferrocarril un arma de extraordinaria valía para la guerra, son precisas en los momentos actuales.

No quisiera retrotraer la cuestión del secretario general hasta tal punto que este modesto trabajo resultara una ficha histórica o un recordatorio de hechos desagradables producidos a raíz del giro movido en el seno de la Central de Aragón en 1934. Sin embargo, no me puedo sustraer al vehemente deseo que siento de hacer patente la irregularidad que supone el que un Sindicato cual el nuestro este sin secretario general desde diciembre del mencionado año.

Siendo uno de los propuestos el compañero Saturnino Gimeno Cortés, considero de suma importancia hacer resaltar algunas circunstancias que en el citado concurran, para que la masa ferroviaria afectada al S. N. F., al votar, lo haga con conocimiento de causa y de antecedentes necesarios, si no imprescindibles, a fin de hacer una designación justa y conveniente para la buena marcha de la Organización y del ferrocarril como elemento de guerra.

Saturnino Gimeno Cortés, hombre joven, dinámico, luchador y competente, se afilió al Sindicato Nacional Ferroviario en el año 1930, cuando aún no había afiliados en el Central de Aragón de Valencia, red a que pertenecía; rápidamente consiguió constituir, con 14 ó 15 compañeros más, el Consejo Obrero del Central, desempeñando el cargo de secretario de la Directiva de dicho Consejo Obrero y logrando, con su acuciada labor, sindical a la mayoría de los agentes de su Compañía. Del mencionado cargo pasó a vicepresidente de la octava Zona (Valencia), puesto que desempeñó con acierto, haciendo las veces de secretario por no existir éste.

Reingresó en las Juventudes Socialistas el año 1932 y en el Partido Socialista en el año 1933, siendo el principal animador del movimiento de octubre de 1934 en el Central, por cuyo motivo fue seleccionado.

Reingresó en el Central de Aragón después de las elecciones de febrero del 35, estableciendo poco después la huelga de esta Compañía, que tanta resonancia tuvo, siendo entonces secretario del Comité de huelga.

Al producirse la insurrección militar en julio del 36, fue designado miembro del Comité de Dirección de la Empresa, desempeñando en la actualidad el cargo de comisario político de batallón en el frente de Teruel.

Innumerable son los problemas que en la actualidad tenemos los ferroviarios planteados; innumerable también los que la guerra nos plantea para resolverlos, para marcar orientaciones y dar resoluciones a estos problemas

—actuales y futuros—, es para lo que el Sindicato precisa de una dirección capaz y activa que lance por la borda antiguas concepciones y falsas posturas. No es posible continuar en el Comité Nacional de Ferrocarriles en inferioridad de condiciones con relación a la Organización hermana. Somos amantes, ¿cómo no?, de la unidad; somos respetuosos con las órdenes de la U. G. T., y por ello aceptamos la paridad de representantes, pero no podemos admitir—porque ello sería monstruoso—que nuestros compañeros en el citado organismo se encuentren en minoría. Eso, además de monstruoso, es inadmisiblemente.

Por ello, además de por lo anteriormente expuesto, considero acertada la propuesta hecha para secretario general del Sindicato de Saturnino Gimeno Cortés.

Juan PINGARRON

## Los ferrocarriles soviéticos

### LLEGA A MOSCÚ LA PRIMERA LOCOMOTORA AERODINÁMICA

MOSCÚ.—La primera locomotora aerodinámica soviética, «José Stalin», ha llegado, después de algunos recorridos de ensayo, desde Vorochilovgrad a Moscú. La conduce el maquinista Choulipka, condecorado con la Orden Soviética. Todo el mecanismo de la locomotora ha funcionado admirablemente. En algunos trozos del trayecto la locomotora desarrolló una velocidad de 154 kilómetros por hora.

## EDO FIMMEN EN MADRID

*¡Compañeros ferroviarios!*  
*Los Mineros, los obreros y los ferroviarios de la U. G. T. os envían por mi conducto la expresión de su profunda simpatía y admiración por la lucha heroica del pueblo español y su firmeza de sosteneros en esta lucha contra el fascismo y por la paz con todos los mineros y hasta la victoria.*



EDO FIMMEN  
ha pasado unas horas con nosotros. Nos ha entregado el autógrafo adjunto y un artículo que publicamos en la página 4.

## VISITA AL CUARTEL FERROVIARIO



El camarada Fimmen, junto con algunos compañeros, durante su visita al cuartel del Batallón Ferroviario.

## ANTONIO SESE, SIGUE HABIENTO ASESINADO DO CONGRESOS

En los sucesos que la «quinta columna» y su partido, el P. O. U. M., provocaron en Cataluña para favorecer el ataque fascista a Euzkadi, fué asesinado nuestro camarada Antonio Sese, secretario general de la U. G. T. de Cataluña.

Este camarada, excelente militante de las organizaciones obreras, era uno de nuestros mejores dirigentes.

Su gran energía y actividad, su espíritu de lucha, tantas veces a prueba, le habían llevado a destacarse en el campo obrero. Los trabajadores de Cataluña tenían en él a uno de los que en todo tiempo y sin flaquea alguna habían sabido señalar el camino justo de la lucha de clases. Todo el proletariado español pierde con él un guía.

Pero a las lamentaciones por su muerte tenemos que unir nuestra más enérgica condenación a la política de vacilaciones con los enemigos emboscados en la retaguardia que siguió el Gobierno anterior, una de las causas que contribuyeron más a su descrédito.

Tenemos asimismo que exigir que la banda del P. O. U. M. sea tratada como se merece, suprimiéndose ese partido de la «quinta columna» y encarcelando a sus dirigentes, conforme reclaman todos los trabajadores honrados.

## Se celebra en Valencia el primer Congreso extraordinario del Sindicato de Correos (U. G. T.)

Valencia, 14.—Ayer, en el salón de actos del Conservatorio, ha comenzado sus tareas el primer Congreso extraordinario de Sindicatos de Empleados de Correos (Unión General de Trabajadores). Asistieron representantes de Albacete, Almería, Alicante, Barcelona, Ciudad Libre, Castellón, Cartagena, Córdoba, Cuenca, Girona, Granada, Guadalajara, Guipúzcoa, Huesca, Irún, Jaén, Linares, Lérida, Madrid, Málaga, Murcia, Reus, Santander, Tanager, Teruel, Toledo, Valencia, Zaragoza y la Sección de Auxiliares femeninos. Se eligió Mesa de discusión, y acto seguido el camarada Soler pronunció un discurso poniendo de relieve la trascendencia del Congreso y dedicando un recuerdo a los compañeros en lucha contra el fascismo y en memoria de los caídos en el campo de batalla.

Había luego el presidente de la Comisión Ejecutiva, y en representación del Sindicato de Telegrafos

## NUESTROS ELEGIDOS PARA EL COMITÉ NACIONAL TOMARÁN POSESION DE SUS CARGOS

En el último Pleno del Comité Nacional de nuestro Sindicato se planteó la cuestión de si procedía anular o no las elecciones últimamente celebradas para elegir los miembros obreros para el Comité Nacional de Ferrocarriles, en las que, como saben nuestros lectores, triunfó la candidatura que había presentado la primera Zona.

Unánimemente se reconoció la legalidad de tales elecciones, y, en consecuencia, dentro de pocos días se posesionarán de sus cargos los camaradas Vicente Martín, Arturo Jiménez y Pedro Moreno Peña, que son los tres primeros en la votación, mientras se acuerda, conforme deseamos, la ampliación del número de vocales obreros a diez, en cuyo caso pasarán también al C. N. los compañeros Lucio Santiago y Elpidio Martínez.

Nos complace ver en dicho Comité a tan excelentes camaradas, y esperamos se advierta su actividad enmendando la línea de improvisaciones y torpezas con que el C. N. de F. C. ha estado a punto de hacerse tan odioso como los antiguos Consejos de Administración.

asistió a la asamblea el camarada Millán.

En días sucesivos continuaron las deliberaciones del Congreso, con qué razón se nos puede negar la realización del Congreso, tan necesario en nuestra organización, que vive en interinidad desde octubre del 34?

## PRISIONERO DEL ENEMIGO, CONSIGUE VOLVER A NUESTRAS FILAS



JOAQUIN FESER

Joaquín Feser, del Batallón de Choque del Norte, que cayó en poder del enemigo en la Casa de Campo, ha conseguido pasar de nuevo a nuestro lado

## Y hace declaraciones a RAIL

### Aclarando

En el último número de «La Unión Ferroviaria» ha aparecido un artículo, firmado por Rafael Candel Ojalvo, en el que, entre otras cosas insidiosas, se afirma que RAIL es un semanario órgano de los comunistas de la primera Zona.

¡Se le obsesionará el periódico, que le llama semanario, a pesar de tratarse de una publicación mensual! Nosotros sabemos que Candel es el presidente del Consejo Obrero de Murcia de M. Z. A., exactamente lo mismo que el sabe que RAIL es el órgano de la primera Zona del Sindicato Nacional Ferroviario. ¿A qué viene, pues, esta falsedad injustificable?

RAIL se publica bajo la responsabilidad del Comité Ejecutivo de la primera Zona, con la colaboración de los Consejos Obreros y afiliados a la misma, y abierto también a todos los afiliados al Sindicato que quieran, a través de él, dirigirse a los trabajadores. Y nuestro periódico plantea los problemas políticos y sindicales del ferrocarril, no desde el punto de vista de un partido determinado, sino bajo las orientaciones que se desprenden de los hombres y organismos del Sindicato, de la U. G. T. y los partidos obreros que la inspiran. Rechazamos con esta declaración esa falsedad, que pretende sembrar recelos entre los afiliados al Sindicato. El periódico RAIL no es el órgano de los comunistas de la primera Zona. Lo mismo en la dirección que en el conjunto de la Zona hay socialistas y sin partido que, respetando a los comunistas, no tienen por qué dejarse mediatizar por ellos, ni ellos lo pretenden. Nuestra posición es bien clara. Entonces, ¿qué hay en el fondo de todo esto? Lo que ocurre es que para algunos, el socialismo consiste en moverse adúlteramente en torno a viejos personajes con muchos años de servicio en las organizaciones, pero años de amarga colaboración con la burguesía. Por eso, cuando desde algún sitio se defiende un verdadero socialismo, una corriente política y sindical honesta, que siguen en la hora presente socialistas y comunistas, y detrás de éstos la inmensa mayoría de la clase obrera, los Candel, aferrados a la antigua época de turbias colaboraciones, colocan a los que así piensan, como una infame etiqueta, el epíteto que les pondrá la burguesía comunista.

No comprendemos cómo en «La Unión Ferroviaria» se ha deslizado esa afirmación. «La Unión Ferroviaria» es el órgano nacional del Sindicato, y se publica bajo la dirección y la responsabilidad de la Comisión Ejecutiva. Estos compañeros conocen perfectamente nuestro periódico, en torno al cual se han cruzado cartas entre nosotros y la Ejecutiva en diversas ocasiones. ¿Por qué, entonces, permiten que se publique en «La Unión Ferroviaria» esa inexactitud? Esperamos una completa rectificación.

Respecto al resto del artículo del compañero Candel, que se refiere a las situaciones que plantea la circular número 40, en este número de RAIL y en los anteriores dedicamos bastante espacio a analizar los conflictos que se crean al llevar a la práctica tal disposición. Con esos artículos recibe completa respuesta el del compañero Candel.

Perteneció a las Milicias Ferroviarias. Participó en varias luchas con los trenes blindados. Vuelto a su lugar de trabajo, al acercarse el enemigo a Madrid y formarse el Batallón de Choque de los ferroviarios, tomó de nuevo las armas. El 7 de noviembre, en la Casa de Campo, desapareció con otros compañeros.

Ha sufrido calamidades. Ha estado a punto de ser fusilado. Fue movilizado al ser la quinta que le correspondía. Llegó al frente hace una semana, y antes de las cuarenta y ocho horas pasaba de nuevo a nuestras filas.

Tal es la odisea de Joaquín Feser, compañero a quien tenemos el placer de abrazar pocos instantes después de haber salido del Ministerio de la Guerra.

La primera pregunta que le hacemos es sobre la situación de los demás compañeros del Batallón de Choque.

—Todos ellos están bien—nos contesta.

Y después siguen los detalles: —Cuando coparon a nuestro grupo nos llevaron a unas casas cerca del Campamento. Como no se oía ningún tiro, estábamos asombrados, pues no podíamos creer que se hubiese rendido Madrid. Aquella noche nos decían que nos iban a fusilar. Los moros nos ataron con alambres y nos desvalijaron. Nos insultaban. Por la mañana hubo contrabando. Y ese día, que no esperábamos haber visto nacer, nos dió la alegría de oír los primeros cañonazos de Madrid, defendiéndose. Entonces cogimos la fe en el triunfo, que no nos ha abandonado ni un momento más.

Estuvieron para ser fusilados otra vez, todavía en los tres días que pasaron en Campamento. Nos cuenta cómo fueron colocados en la pared y cómo al formarse el piquete nuestra Aviación apareció, bombardeando a las posiciones enemigas, con lo que se aplazó la

ejecución, que ya no llegó a verificarse. Pero lo que más nos emocionó es cuando nos cuenta que se daban ánimos mutuamente, diciéndose: «Acordaos, camaradas, de las palabras de «Pasiónaria», que más vale morir de pie que vivir de rodillas.»

Esto prueba su moral; pero insistimos en querer enterarnos de su comportamiento ante el pelotón, y nos dice: —Todos estábamos bien, ayudándonos con esas palabras; pero una de las «nuestras» caídas, fielmente su entereza, recordando que en este mismo día cumplía el primer año su único hijo. Interrogamos ahora sobre lo que hicieron después con ellos.

Nos dice que los llevaron por carretera hasta Plasencia, desde donde fueron conducidos en tren hasta Valladolid. Allí han estado presos en las cocheras de los tranvías, viejos hangares semiderruidos en los que han soportado todas las inclemencias del invierno. La población penal de Valladolid calcula «esta compuesta» por unos 7.000 hombres. De entre los presos obreros, quienes más abundan los son ferroviarios. La impresión de terror la da el hecho de que en las conversaciones entre los presos se emplea con frecuencia esta frase: «Cuando me fusilen...» Posteriormente al haber en Valladolid con algunos compañeros, pudo observar que la frase habitual era: «Cuando me lleven a cocheras...»

La mayoría de los hombres que componen las familias obreras están, o presos, o muertos, o en el frente. Sus familias pasan hambre, porque no se les abona ninguna clase de subsidios.

Al movilizar su quinta fué conducido al cuartel, de lo que él se alegró, esperando que lo llevasen al frente. Sin embargo, como pasó dos meses haciendo vida de soldado, nos ha facilitado algunos detalles interesantes sobre la vida en Valladolid.

El ferrocarril lo maneja Bravo, y está secuestrado por algunos de los que, valiéndose de su carácter de extranjeros, obtuvieron de las no intervencionistas Embajadas de Francia e Inglaterra ser evacuados fuera de España para pasar después al territorio fascista. Estos son Flobert, Robinet y los Whyte.

Los obreros ferroviarios tienen sus antiguos salarios, de los que se les descuentan innumerables suscripciones. Pero todos conocen las mejoras concedidas en la zona leal y están deseosos de nuestro triunfo.

De la actitud antifascista de los ferroviarios, cabe decir que en todo el gran número de ferroviarios que hay en Valladolid, solamente unos 30 son afiliados a Falange. Al parecer, esto va a motivar la adhesión obligatoria.

(Continúa en la página 3.)

## LA U. G. T. APOYA AL GOBIERNO

En el último Pleno del Comité Nacional de la U. G. T. se ha tomado el siguiente acuerdo:

«Se desaprueba la nota dada por la Ejecutiva con motivo de la última crisis y en el sentido de no prestar apoyo más que a un Gobierno presidido por el camarada Largo Caballero en el que fuese al propio tiempo ministro de la Guerra. De esta suerte, la U. G. T. ofrece su colaboración al Gobierno constituido y le ofrece su apoyo para el desarrollo de su obra, y a este efecto se designa una Comisión del seno del Comité Nacional, que le hará saber esta adhesión.»

Entre las organizaciones que votaron a favor está nuestro Sindicato Nacional Ferroviario, que ha interpretado fielmente el deseo de todos sus afiliados.



# COLUMNA IZQUIERDA LOS DOS GOBIERNOS. HACIA LA UNIDAD. NOTA INTERNACIONAL Por MARTIN

DE mes a mes ocurren muchas cosas, y más ahora, en tiempo de guerra y revolución. Por eso RAIL se lamenta de no poder publicarse con mayor frecuencia, lo que nos evitara hacer estos balances con la perspectiva tan dilatada como lo es hoy, un mes.

Han pasado cosas en este mes de mayo. Lo comencamos bajo un Gobierno y lo concluimos con otro. El primero nació teniendo a su lado las grandes masas antifascistas; no se hizo digno de tal confianza, y los hechos de Málaga en los frentes, y la sublevación de los amigos de Franco en Cataluña, en la retaguardia, le han puesto fuera de toda viabilidad. Consideremos también un sensible enraizamiento en la atmósfera proletaria, que se percibía en las organizaciones sindicales, donde camaradas se miraban con recelo y desconfianza.

Hay un nuevo Gobierno que cuenta con la confianza de todo el pueblo. La organización que más se la había regateado, la C. N. T., acaba de otorgársela, después de los indignantes sucesos de Almería. Confiamos en abrir caminos de victoria. Pero no hemos de olvidar estos tres hechos que son el balance del Gobierno anterior: desorganización de los frentes, indisciplina en la retaguardia y atmósfera viciada en las organizaciones.

Sobre todo para que estemos alerta ante el primer síntoma que iniciase su repetición.

EL plano político tiene, además de interés, la unión, cada vez más cordial, entre los dos Partidos marxistas. Unión que abocará a la formación del Partido único del proletariado, en cuyas filas se concentrarán los millones de antifascistas que hoy duelen entre uno u otro de los dos Partidos.

La unidad política lleva aparejada la unidad sindical. Precisamente en este último camino hay hechos sólidos que no han sido suficientemente aprovechados; por ejemplo: la convivencia en los Comités y la solución conjunta de muchos problemas han limado una serie de violencias y preparado el terreno de forma tal, que sólo cabe acusar a los dirigentes de algunas organizaciones de que la unidad no sea un hecho.

Y nos vemos precisados a reprochar a nuestra Comisión Ejecutiva el que no haya un Comité de enlace entre la F. N. I. F. y el S. N. F., obstaculizando así una de las vías más firmes para la cohesión de los trabajadores y, en definitiva, para acelerar el triunfo.

INTERNACIONAL MENTE hay el entuerto a cañonazos, en Almería, del Comité de no intervención.

La situación exige que se acentúe la solidaridad internacional de las masas. En este sentido, el Partido Socialista, el Comunista y la U. G. T. se han dirigido a sus Internacionales.

Esperemos que ahora encuentren posibilidad de entenderse sobre la base de que hay un enemigo: el fascismo, cuyas consecuencias sufren principalmente los adheridos a las que se reunieron en Londres.

## Una gran pérdida para el S. N. F.

El día 31 de mayo ha fallecido el presidente del F. O. de Segovia y miembro del F. P. de la misma localidad, Manuel Bear.

Este compañero, sobradamente conocido en toda la región segoviana, fue fundador de la Agrupación Socialista de Segovia, a cuya organización pertenecía desde entonces. En octubre de 1934 fue condenado a veintidós años de prisión. La amnistía de febrero del 36 le arancó, enfermo y maltratado, del fatídico fuerte de San Cristóbal, de Pamplona. Al escapar el movimiento fascista, el camarada Bear salvó la vida por casualidad, accidentalmente en Madrid. En los primeros días del mes de agosto se enroló en las Milicias Ferroviarias. En ellas, convertidas ahora en una unidad del Ejército regular, había venido combatiendo hasta hace muy pocos días. Las penalidades del frente terminaron de minar su quebrantada salud, y hubo de ser retirado, contra su voluntad, de la línea de fuego. En un hospital militar ha muerto ayer este gran camarada.

Al entuerto, que fue una verdadera manifestación de duelo, asistió el Ejecutivo de la Zona en pleno y una gran cantidad de trabajadores.

Sumamos a la familia de este gran luchador el dolor que nos causa tan irreparable pérdida.

# actividad de los Consejos Obreros

## Corresponsales de RAIL

Los Consejos Obreros continúan nombrando corresponsales para nuestro periódico; además de los hasta ahora nombrados, el Consejo Obrero de Coches-Camas ha designado al compañero Manuel Rabadán Santamaría; el de Villarrobledo, al compañero Froilán Herreros, y el de M. Z. A., al compañero Andrés Ramos.

## Algunas notas para los corresponsales obreros

LA BREVEDAD Cuando un corresponsal obrero se pone a escribir, debe pensar que hay otros varios que lo están haciendo también y que el lector quiere leer a todos. Debe pensar igualmente que, por ahora, RAIL no puede ser sino mensual y que en sus cuatro páginas ha de ocuparse de múltiples cuestiones.

Por ello procurará escribir notas cortas que puedan publicarse sin cortes, imprescindibles cuando son de otro tamaño.

LOS TEMAS Nada de temas generales. Nada de resúmenes extensos de períodos grandes. Primero, porque las cuestiones generales corresponden a la Redacción. Segundo, porque los extensos resúmenes de actividades mezclan lo importante con lo accesorio, sin destacar lo que se precisa sirva de ejemplo.

TRABAJO BUENO En un Consejo Obrero se toman acuerdos importantes, por ejemplo, formar una Brigada de choque para las obras del Ferrocarril de Enlace. Posiblemente, en otros Consejos se seguirá esa idea, de ser conocida. Este es el deber del corresponsal: dar cuenta de ese acuerdo simplemente, sobriamente.

FALTA DE INFORMACION Tenemos el caso del Comedor colectivo del Norte y Coches-Camas. Existía; pero los lectores de RAIL (y RAIL se lee en toda España) no estaban informados, hasta que un camarada hizo, por encargo de la Redacción, la información del número pasado. Esto motivó que los camaradas de Valladolid hablen hoy del suyo y que esto sirva de ejemplo.

Lo malo está en que en el Consejo Obrero del Norte no existe corresponsal y que de esa buena labor del Comedor colectivo no se ha dado cuenta como se debía.

(Seguiremos en el número próximo.)

## ASUNTOS VARIOS DEL METRO

Ni una palabra más. Aprobada por el Comité de Control la propuesta del Consejo Obrero de aumento de salario por circunstancias de guerra, desde el día 1.º de mayo cobrará tres pesetas más el personal masculino y dos el femenino, con la salvedad de que las taquilleras tendrán sobre este aumento una peseta más, como quebranto de moneda.

Creemos que con este acuerdo estará conforme el personal y que servirá a todos de estímulo para superarse aún más en el cumplimiento del deber.

El respeto a la mujer. Objeto de un artículo aparte, que se publicará en la Prensa diaria, es este de la consideración que a la mujer se la debe, principalmente en los lugares de trabajo. No obstante, bueno es que entre nosotros saquemos a luz este tema en momentos como los presentes, en que es tan necesario desarrollar una labor educadora entre la masa obrera.

Hay que hacer comprender al público que viaja en el Metro la injusticia que supone profesar de nuestros e insultos groseros contra las compañeras revisoras, que, ante todo, son mujeres, y, sobre todo, tan dignas de respeto en el desempeño de su cargo como puede serlo un hombre.

Lo es que a los compañeros responsables de estación y mozos muy poco o nada hay que decirles sobre la defensa que deben hacer cada vez que ocurre uno de estos casos, puesto que me consta que todos alientan por igual, el más vivo, las ofensas que el público infiere al personal femenino. También sé que en distintas ocasiones alguno de estos compañeros ha dado rienda suelta a su justa cólera, descargándola sobre más de un desalmado. Pero como de lo que principalmente se trata es de educar, debemos llevar a la persuasión del público inculto que antes de maltratar a una mujer considere, siquiera, «quién le ha echado a él al mundo».

Carteles no oficiales.

## SUSCRIPCIONES

PRIMERA ZONA De la suscripción Pro Víctimas Ferroviarias Para conocimiento de todos los afiliados de los distintos Consejos Obreros afectos a esta primera Zona, damos a conocer la cantidad recaudada hasta el presente momento de la suscripción Pro Víctimas Ferroviarias, la cual asciende a 193.079,20 pesetas.

	Pesetas.
C. O. del Oeste.....	135.302,75
Coches - Camas.....	17.555,65
Ciudad Lineal.....	281,50
Villarrobledo.....	710,15
Villaseca.....	1.138,70
Torrijos.....	513,15
Aranjuez.....	5.943,70
Alcalá.....	13.081,70
Guadalupe.....	7.452,65
Talavera.....	1.139,00
Madrid M. Z. A.....	2.666,95
Santa Cruz de Mudela.....	455,55
Albacete.....	500,00
Manzanera.....	1.932,75
El Escorial.....	1.531,60
De varios Consejos Obreros.....	2.615,35
De varios donativos.....	208,05
<b>Total.....</b>	<b>193.079,20</b>

La distribución de estos ingresos es como sigue:

	Pesetas.
Pro heridos.....	81.689,40
Milicias Ferroviarias.....	151,80
Evacuación.....	11.000,00
<b>Total.....</b>	<b>92.841,40</b>

Queda, por tanto, en poder de la Zona la cantidad de 100.237 pesetas, las cuales este Comité, de acuerdo con la F. N. de la I. F. y sus respectivos Consejos Obreros, se precupan de que se destinen a las necesidades más apremiantes de la situación actual.

El Comité Ejecutivo de la primera Zona se complace en dar a conocer la importancia de la solidaridad de los obreros ferroviarios, e interesa de todos contribuir a esta suscripción, tan beneficiosa para los compañeros ferroviarios víctimas del fascismo.

N. de la R.-Todos los Consejos Obreros han realizado en su campaña de solidaridad, recaudando fondos para las distintas suscripciones abiertas por la actual situación. Este motivo nos envía lista de las mismas, especificando lo Servicios, y algunos inclusive los talleres u oficinas.

Comprenderán nuestros lectores, como asimismo los Consejos Obreros, que, de publicar con todo detalle las listas que nos envían, nos veríamos obligados a restringir espacio en nuestro periódico para cuestiones de más importancia y actualidad. Por otra parte, los Consejos Obreros se apresuran a enviar las listas de referencia, y, en cambio, las

cede a estas cosas el más mínimo interés. Así se explica que el público que viaja en el Metro jamás haya hecho caso del sinnúmero de avisos oficiales que en estaciones y trenes se han fijado con diferentes motivos.

En cambio, tuvieron un éxito rotundo los carteles puestos por los obreros del Metro, trazados a mano, con el fin de que pagara todo el mundo su billete. ¿Qué duda cabe que uno de los factores principales para conseguir que la recaudación saliera del marasmo en que yacía ha sido este de los carteles no oficiales?

Cosa análoga debe hacerse ahora en los trenes para evitar que se fume o se ensucien con papeles y cáscaras de frutas, no sólo en beneficio de la salud de los mismos viajeros, sino también por la de nuestros compañeros de trenes, en los cuales tienen que permanecer tantas horas segundas.

¡Carteles! Carteles no oficiales, en los que se vea la mano, el alma, el sentir del pueblo, puesto que de los avisos fijados anteriormente por la Empresa nadie hace caso de ellos.

Apadrinamiento de una brigada.

Me refiero a la Brigada mixta número 2. A nuestra organización le cabe el honor de apadrinar a esta Brigada de heroicos combatientes, que tantas pruebas ha dado de abnegación y sacrificio en los campos de batalla. ... Este fin, y como homenaje entrañable por la causa que todos defendemos, la organización hará entrega de una bandera a dicha Brigada, en la que figuran compañeros queridos del Metro, a quienes exhortamos que mantengan siempre dignos cumplidores del deber.

¡Camaradas de la Brigada mixta número 2! Os enviamos nuestro saludo más cordial a través de estas líneas, anhelando que con vuestro probado espíritu revolucionario seáis el principal baluarte que señale el principio de nuestra victoria total.

Enrique GOSI



Taller de costura del Norte.

## MAS CONTRA LA CIRCULAR 45

Manifestaciones de la C. O. de Navalmoral en el último Pleno de Zona

Con todo el respeto que nos merece el C. N. de Ferrocarriles, tenemos que manifestar con sinceridad que estamos completamente en contra de la totalidad de lo que dispone en su circular número 45; en unos casos, porque se sale de lo justiciero y razonable, y en otros, por la falta de visión de los problemas que tienen planteados los compañeros ferroviarios.

Además, tenemos que hacer constar nuestra más enérgica protesta por la falta de consideración y ayuda que en dicha circular existe para todos aquellos compañeros que abandonan zonas invadidas por los fascistas, pues resalta el desconocimiento que tiene el C. N. de Ferrocarriles de las vicisitudes y privaciones que estos compañeros y familias han pasado y pasan (y si siguen ignorados tendrán que pasar), pero que, en honor a la verdad, si nada han podido, nada se les ha dado por nadie, a pesar de las condiciones de pobreza en que llegaron a Madrid.

Si embargo, nuestro puesto en la circular circular está en el primer párrafo, donde empiezan a señalarse aquellos casos en los que los agentes no tienen derecho a percibir los emolumentos a que se refiere la ya citada; y yo presencio:

- 1.ª La intención de los que confeccionaron la circular número 45 era anular los perjuicios ocasionados por la guerra al personal, puede haber nadie más necesitado que los evacuados de la zona fasciosa?
- 2.ª Si por falta de remanente en la Caja de los ferrocarriles no pudiera hacerse efectivo este plus, el C. N. de Ferrocarriles, de acuerdo con el Gobierno, fijará la cantidad, ya que de él solicitó la ayuda económica para este fin.
- 3.ª La ayuda que pueda prestarse al resto del personal para hacer frente a la carestía de la vida, como consecuencia de la guerra, es una obligación que la zona fasciosa tiene que asumir.
- 4.ª Que todos vigentes las disposiciones dictadas con anterioridad al movimiento para los compañeros que normalmente presten servicio fuera de su residencia, siempre que no reciban los beneficios de la primera proposición.

## Llamamiento a los ferroviarios de M. Z. A. sobre el ferrocarril de enlace

Esto es un deber como ferroviarios y como ciudadanos: contribuir con nuestro trabajo y esfuerzo al nuevo y urgente trazado de este ferrocarril, para contribuir en parte a ganar la guerra, y hacer a esta población civil, callada y estoica, que sufre los rigores del hambre y de la guerra cruel y maldita, en donde se deja sentir hace tiempo la falta que hace el que nuestros trenes entren libremente cargados de víveres y materiales para nuestra retaguardia industrial, que les sea necesaria como los mismos compañeros de la vanguardia nuestra.

Yo quisiera que todos aquellos compañeros ferroviarios que no trabajan de una manera directa en materiales de guerra y otros servicios tan necesarios como éste, debemos acudir como un solo hombre a este trazado ferrocarrilario, a la mayor rapidez posible, y lo hemos de perder de vista que éstos podrán convertirse en realidad si el Estado no fija todo a la capacidad de sacrificio de nuestros compañeros, contribuyendo con su aportación económica a facilitar los medios indispensables para una explotación racional del ferrocarril.

Hasta el momento presente, ni una sola pata, ni un gramo de carbón, ni otros muchos elementos indispensables, nos han sido facilitados, haciendo con ello más difícil y penosa nuestra labor.

Esperando que en el futuro esto se corrija, y dispuestos a dar por la causa tanto como el que más, están los compañeros de este distrito ferrocarrilario. Para que esto se convierta en realidad, las organizaciones y el Gobierno tienen la palabra.

CORRESPONSAL

Francisco MERINERO

## No existe una justa revisión de sanciones

Por RAMON LAGUNA

El más alto organismo de los Ferrocarriles, el Comité Nacional, hace tiempo que publicó una circular, la número 23, por la que establecía el recibo para todos aquellos sancionados por los obreros que «de buena fe» creyeran que lo habían sido injustamente. Esto, que ya de por sí es ingenuo, porque es seguro que ni uno de los sancionados se acordó de la terrible represión que asoló los hogares ferroviarios.

## CONSEJO OBRERO DE M. Z. A. Analizando una labor

Cumpliendo un mandato, me propongo dar a conocer el desarrollo del Consejo Obrero de M. Z. A.

Al llegar la fecha fatídica para todos los trabajadores, en que los tiranos no quisieron seguir impasibles ante nuestros avances sindicales, que eran a la vez pasos hacia el progreso, los compañeros que integraban el Consejo Obrero se apresuraron a la defensa de los infelices ferroviarios, porque los, por derecho propio, eran los que tenían que conservar, ya que a jirones íbamos mal pagados, dejando nuestra propia existencia en beneficio del accionista.

Se organizó la incautación por los compañeros ferroviarios del tráfico en general, y sin paralizar, se ni trenes, ni talleres, ni oficinas, se empezó a dar la sensación de fuerza. Los compañeros, que hasta entonces fueron mirados de sosiego, eran capaces de ocupar todos los puestos y organizarlos de forma tal, que bastaron pocas horas para que el Gobierno tuviera a su disposición los medios necesarios para llevar tropas y material al sitio en que el traidor nos asediaba más duros golpes.

Con una voluntad de hierro, contrarrestando reparos de parte de la Ejecutiva y la oposición de la desaparecida Dirección, se llevó a efecto la deposición de lo podríamos, y aún con la nerviosidad bien disculpable, cada compañero ocupó su puesto sin vacilación; se llevaron a efecto registros en la estación, para evitar se escaparan los traidores y ayudar de esta forma a una labor policia importante, y se efectuó un tráfico de viajeros nunca conocido.

A partir de estos momentos, estos compañeros, en quienes se tenía el máximo de confianza, celebraron reuniones sin cuento; de estas nacieron los Comités Céntricos y Seccionales, que suponían una aspiración de clase trabajadora, y por error de apreciación en algunos compañeros, esta ambición, conseguida a fuerza de derramamiento de sangre generosa, que a través de muchos años fue la que al feudalismo no le importó verter a torrentes, suponía el máximo en nuestra conciencia sindical y revolucionaria, camaradas, en que es de esta forma como se capacita la clase trabajadora, la que se le deja ya puerta franca para que, con arreglo a su capacidad, pueda escalar puestos, sin que por ser obrero pueda sabotearse.

Ya en marcha los Comités, se presentaron multitud de conflictos, los cuales, resueltos, rectificados, algunos errores observados sobre la marcha. Los obreros del carril aunar sus esfuerzos, y pronto se vio que, aun respirando aires de libertad, todo marchaba bien.

Se organizaron las Milicias Ferroviarias, y estas escribieron en tierras de la Alcarria páginas gloriosas, casi sin armas, faltas de municiones, el ferrocarril no tuvo el fascismo vil, y aún no podía hacer balance de los compañeros que desaparecieron para siempre, dejando en sus hogares la tristeza, héroe anónimo que sólo pudo legar a su familia el sacrificio de su vida en aras de la libertad y de la justicia.

Llegamos a las horas presentes, en que en su mayor parte está divorciada de la masa, y ha sido este Consejo Obrero, identificado con su Zona 1.ª y con los demás que sienten la revolución como nosotros, se dispone a celebrar un Congreso Ferroviario para sentar los cimientos, quizá definitivos, sobre los que descansa la obra redentora de los ferroviarios, y que es de vital importancia para el país. Este Congreso se sabotea una y otra vez, se nos tacha de indisciplinados, y el calificativo que creo merecemos es el de que, viviendo la revolución con todas las consecuencias, queremos ver plasmadas en realidades las aspiraciones de nuestra España y de la gran familia ferroviaria.

Algunos compañeros han brío creído que el Consejo Obrero resiste una labor a veces nada fructífera, que perdi; el tiempo que dedicó a sus reuniones; pero siendo consecuentes con nuestro ideal, siendo un poco generosos con estos compañeros que luchan y se esfuerzan por dar solución a problemas serios, veréis, enjuiciándolo desde el punto de vista de lo que se debe hacer más, que no es posible hacer más, y que contribuyendo se pone a contribuir en estos momentos históricos, no es para que se los critique con acritud, y si pensamos que de la cuntera inagotable de ferroviarios saldrán compañeros quizá más preparados y a los que debe dejarse libre el paso en bien de todos; y mientras tanto, tened confianza en quien os representa, y que en todo momento sabrá dar cuanto pueden, y si preciso fuese, sacrificará su vida en bien de la causa común y de sus compañeros.

Andrés RAMOS

A. S. TERCERO

## Unión y disciplina

En junta general extraordinaria del día 10 del mes en curso fui nombrado corresponsal del órgano de la Zona. Los que llevamos el título de Corresponsal de esta línea envió un saludo fraternal a todos los ferroviarios pertenecientes al S. N. F., y muy especialmente a todos aquellos camaradas que se encuentran en zonas invadidas por mercenarios y extranjeros por el servicio del «cabecilla» que los ordena no ver la privación de libertad de los nuestros, que hermanos de clase, y si al contrario por la guerra de aquellas falsas promesas que los hicieron, las cuales no podrán verse cumplidas, por todas las razones que puedan exponerse, porque no tienen razón de ninguna índole, porque la ley no les asiste y porque el pueblo no les respalda.

«Con ellos, porque al pueblo que se le prohíbe la libertad, se le prohíbe a nosotros, que los niños traviessos encierran en jaulas y al final de sufrir mueren de tristeza por haberles privado de lo que nuestra madre la Naturaleza les dio al venir al mundo.

Compañeros: Dos cosas he de pedir: disciplina, como la tienen aquellos camaradas que se hallan en las trincheras, y unión férrea entre todos, despreciando a los infantes contrarrevolucionarios, enemigos y bandoleros, infiltrados entre los trabajadores para desorientar y entorpecer la labor que llevan a cabo nuestros compañeros. Buscamos economías y discusiones, si no de una forma u otra, trataremos de hacerlas, que nos cuesten los de S. N. F.

Francisco MERINERO

## Ayuntamiento de Madrid







## ORIALES

### Primeros fracasos de la circular número 40

¿A dónde conduce la línea del Comité Nacional?

Esta vez no hemos sido nosotros quienes hemos censurado la famosa circular. El reproche se lo hemos oído a los compañeros que componen la Delegación de Madrid del Comité de la Red Unificada.

Cumpliendo la circular, se han establecido las diferentes Delegaciones con facultad para resolver y dirigir una determinada zona de red. Y resulta, por obra y gracia de estos poderes, que, interpretando cada una a su modo las necesidades de la red, dictan disposiciones contradictorias y se estorban mutuamente en sus funciones. Unas disuelven los Comités de Control, sin pararse a meditarlo, y en cambio, otras, más cautas, acogiendo a que la circular les preceptúa que podrán darlos por disueltos según vayan considerando oportuno, continúan respetándolos en todas las funciones que tenían, tanto de control como de dirección.

Esto se traduce en una situación de inseguridad y desorden que no es posible aceptar resignadamente, teniendo en cuenta que en estos graves momentos la organización de la industria es una de las principales cuestiones que hay que resolver si queremos preparar la retaguardia para ganar la guerra.

De nuevo repetimos nuestro punto de vista en este problema: Reforma del Comité Nacional. Dirección única para toda la Red Unificada. Restablecimiento del control obrero en los justos límites de control que aconsejan las circunstancias.

No puede haber direcciones que se estorben entre sí, que dicten normas con mayor alcance que el marco reducido de su delegación. Esto, con mayores proporciones, es lo que venía pasando con los Comités de Control, que se olvidaban de su misión y se consideraban omnipotentes para obrar a su antojo. Suponemos que el Comité Nacional conocerá esta situación de sus Delegaciones, porque le habrán informado ampliamente sobre las mismas; si no es así, desde estas columnas le llamamos la atención para que ponga remedio.

No es posible que mientras el Comité Nacional establece una tarifa de G. V. de paquetes de encargo para Madrid desde todas las estaciones de la Red Unificada, y viceversa, en combinación con la carretera (tarifa que aquí, por ahora, no analizamos, pero que no renunciamos a hacerlo, dadas sus muchas imperfecciones e incluso incongruencias), tarifa que tiene que regir, como es natural, para todas las estaciones sin distinción, y que de su aplicación tiene que encargarse la Delegación de Madrid preferentemente, ya que en este punto el reparto de los bultos es a domicilio, la Delegación de Albacete dicte una disposición por la cual prohíba a todas las estaciones de su mando el admitir facturaciones, tanto de esta tarifa como de otras, y ordenando sean vendidos en pública subasta los bultos ya facturados, originando reclamaciones de los destinatarios; por lo tanto, es la Delegación de Madrid la que las Cuando, ante la premura de las circunstancias, la Delegación de Madrid ordena la formación de un tren que, partiendo de Aranjuez, estación de su radio de acción, hasta otra fuera no parece natural que, por no haberse puesto de acuerdo



Los piratas del control del Mediterráneo

## EDO FIMMEN EN ESPAÑA

### Ha visitado Madrid, y nos entrega un artículo para RAIL

Nos ha visitado Edo Fimmen, secretario general de la I. T. F., quien ha pasado unos días en España y algunas horas en Madrid.

El camarada Fimmen ha venido a trabajar. No se ha limitado a hacer una visita turística como algunas otras figuras internacionales que vienen a nuestro país. La Internacional del Transporte es uno de los elementos más activos en la solidaridad hacia España. Para laborar prácti-

camente en este sentido es para lo que Edo Fimmen ha estado entre nosotros.

Sin embargo, ha tenido tiempo para visitar el frente. Le hemos acompañado en su visita al cuartel del batallón ferroviario, y con él hemos recorrido nuestras líneas del Puente de los Franceses. El camarada Fimmen ha querido visitar también uno de nuestros trenes blindados que operan en este sector; ha querido conocer



hasta el detalle la participación de los ferroviarios y los trabajadores del Transporte en general en la lucha antifascista. Estamos seguros de que ha quedado grandemente satisfecho.

Cuando la I. T. F. conozca las impresiones directas de dicho camarada sobre nuestro trabajo acentuará la solidaridad en nuestra lucha, en que la democracia mundial tiene ligada su suerte al resultado definitivo de la misma.

No ha querido marcharse el camarada Edo Fimmen sin entregarnos un artículo para RAIL, en el que se recoge sus impresiones y que con gran satisfacción publicamos a continuación:

Al regresar de mi visita a España, llevo conmigo la imagen de un pueblo presto a sufrir y sacrificarse todo por su ideal, por la libertad y por el socialismo.

Lo que he visto me ha dado la firme convicción de que la situación en España, lo mismo desde el punto de vista militar que desde el económico, es mucho mejor de lo que se cree en los países de fuera de España.

No hablo solamente del orden. La Prensa fascista o semifascista se atreve, en los países llamados democráticos, a difundir su propaganda contra el pueblo español, pintando la situación en España como una de las más terribles, sobre todo desde el punto de vista del orden y la seguridad de la población civil. Pues bien: en las ciudades que he tenido la suerte de visitar he encontrado el mismo orden y, me atrevo a decir, más seguridad que en cualquier ciudad de Europa.

Si no fuese por los bombardeos de los aviones rebeldes, por sus cañones, por las casas en ruina y por los soldados que salen al frente o se entretienen en las calles en los días de descanso, bien merecidos, se diría que la vida es normal. Se trabaja, y se trabaja con ardor, sabiendo que por su trabajo intensivo, los que no pueden ir al frente cumplen con su deber hacia su clase y su causa.

Dentro de este cuadro quiero decir hasta qué punto he sido impresionado por el trabajo de las camaradas ferroviarias, haciendo presente que la seriedad con la que los jóvenes camaradas del batallón ferroviario cumplen sus deberes, no ha sido sobrepasada por ninguna otra Sección. Creo pagarles así un homenaje que les es debido. La I. T. F. tiene motivos para estar orgullosa de sus camaradas españoles, y no faltará en mis informes al Consejo Gene-

## Comentarios al último Pleno de la Zona primera

Por LUCIO SANTIAGO

La Zona 1ª del Sindicato Nacional Ferroviario ha celebrado hace quince días, en Aranjuez, el Pleno convocado por el Comité Ejecutivo de la misma, en el cual se han tratado diversos problemas de grandísima importancia para los ferroviarios. Esta reunión tuvo carácter extraordinario, y se hizo para discutir y determinar la posición que debíamos de llevar al Comité Nacional que se iba a reunir el día 25 del pasado mayo.

Las deliberaciones del Pleno han sido minuciosas, y aunque los criterios, en algunas ocasiones, no hayan sido coincidentes, en las líneas generales y en las conclusiones adoptadas se ha vuelto a poner de relieve la comprensión que existe en el conjunto de la Zona y la unanimidad que preside sus acuerdos.

Vamos a trazar unos comentarios en torno a esta reunión, recogiendo la discusión habida y exponiendo los acuerdos recaídos.

### CIRCULAR NUM. 45 Y REGULARIZACIÓN DE SUELDOS Y JORNALES

El Pleno, por unanimidad, ha rechazado la circular núm. 45, en la cual, como es sabido, concedía un plus de guerra para una parte del personal ferroviario, disposición que actualmente se halla en suspenso, a causa del enorme revuelo que ha despertado entre los ferroviarios y las energías protestas de la mayor parte del personal. Entendimos nosotros, en el Pleno, que tal circular iba a sembrar el descontento. El coste de la vida es igual para todos los ferroviarios desplazados en Levante, por ejemplo, y no es justo que el personal que ha ido allí procedente de otros puntos cobre diez pesetas más (esta es la cuantía del plus que se intentaba dar) que el personal residente en aquella región.

Respecto a regularización de los sueldos y jornales, el Pleno de Zona, coincidiendo con los acuerdos hechos públicos por la Zona 4ª, ha considerado que no es el momento de pensar en aumentos de sueldos. Lo que sí es de suma urgencia es unificar las distintas redes, cosa en la que, no obstante hallarse decretada la red única, no hemos avanzado lo necesario. La unificación actual es puramente técnica, ya que las grandes redes siguen conservando su administración propia, su fisonomía particular, e incluso el personal de igual categoría cobra diferentes tipos de salario. Se está dando el caso de hallarse en el mismo taller o en el mismo tren compañeros de igual categoría y la misma antigüedad, que, por pertenecer a diferentes Empresas ferroviarias, cobran salarios diferentes. Sobre este particular, el Pleno estimó que uno de los más esenciales hechos para la unidad de las grandes redes debe ser establecer los escalafones del personal ferroviario, unificando todas las viejas líneas y estableciendo igual tabla de salarios para todo el personal ferroviario afecto a la red única. Como nor-

ma, con objeto de no causar perjuicios al personal, el Pleno consideró que debían igualarse tomando como tipo el más elevado que disfrutase el personal de una determinada línea. Por ejemplo, si los maquinistas de la antigua red del Norte tenían el salario más alto que los maquinistas de las otras líneas, dicho salario de los maquinistas de la red unificada con arreglo a los jornales que cobraban los del Norte. Exactamente igual debe procederse con todas las ramas del ferrocarril. Siempre, claro es, conservando las necesarias diferencias de salario que se desprenden de las distintas categorías y que son necesarias como premio al trabajo más calificado.

Respecto a las cantidades que se perciben por los trabajos de viaje y distas, se tomó el acuerdo de interesar que se reduzca la desproporción que existe entre las que percibe el personal superior y el personal de menor categoría.

Como se ve, todos estos acuerdos difieren de los tomados en principio por el Comité Nacional, quien se limita a presentar como solución el aumento de cuatro pesetas a los sueldos y jornales turísticos (excepto en los trenes de viajeros) y a establecer el sueldo mínimo (diez pesetas), con cuyo aumento seguirían los salarios en idéntico caso que lo están ahora, porque seguirían cobrando diferentes salarios los compañeros de la misma categoría y antigüedad, se procederían de unas a otras Empresas.

El Pleno de Zona también se ha pronunciado contra la supresión de primas y economías al personal que venía percibiéndolas. Hemos entendido que, por ahora, es necesario continuar estimulando al personal con estas recompensas. Sosteniendo estas primas se traduce en economías de carbón, en un mayor celo y vigilancia en el servicio de intervención en los trenes, en un beneficio positivo para el funcionamiento del transporte.

### EL PERSONAL DE CONTRATAS Y LOS TEMPOREROS

La incorporación del personal de contrata a la plantilla de las compañías ferroviarias era una vieja aspiración del Sindicato Nacional Ferroviario. Por serio, al sobrepasar el movimiento fascioso y desorganizar a las viejas Empresas del ferrocarril, en muchos puntos, anticipándose a toda legislación social, el particular, se apresuraron a incluir entre los ferroviarios a los trabajadores afectos a contrata.

El Pleno iba a discutir la fórmula de incorporación de este personal a la Red Unificada, problema que figura en el orden del día de la reunión del Comité Nacional del Sindicato Nacional Ferroviario; pero, anticipándose a la discusión, el organismo que rige los ferrocarriles ha lanzado una orden acordada en el seno de la Red Unificada a las Contratas ferroviarias, con la cual, y no estando conforme con la fórmula que se ha seguido para la admisión de este personal, el Pleno de la 1ª Zona acordó solicitar la suspensión de esta disposición, estudiándose definitivamente la fórmula más conveniente para dar satisfacción a estos compañeros.

En cuanto a los temporeros, se

convino llevar al Comité Nacional del Sindicato la propuesta de hacer fijos a los temporeros que llevan actualmente más de un año trabajando en la red. En cuanto a los compañeros que han trabajado en otras épocas grandes temporadas, que, sumadas, exceden de un año, como actualmente es prácticamente imposible darles ocupación en el trabajo ferroviario, se acordó proponer que se estableciese un escalafón riguroso, para irles acoplando cuando la situación lo permitiera.

### CONGRESO DEL SINDICATO NACIONAL FERROVIARIO

A través de todas las deliberaciones se ha visto una constante preocupación. La necesidad que existe de ir a un Congreso de nuestro Sindicato. Todos los problemas que han esbozado en nuestro Pleno, y sobre los que han recaído acuerdos, son graves problemas que deben tener su mejor solución llevándolos a un Congreso del Sindicato. No es posible tratar estas cuestiones seriamente, por Zonas, para llevarlas al marco estrecho de una reunión del Comité Nacional. En el Pleno de la Zona 1ª se tomó una vez más el acuerdo de proponer en el seno de la reunión del Comité Nacional que se llame a efecto un Congreso en que se resolviesen los problemas que actualmente nos asedian y que hay que afrontar para establecer una buena organización en el transporte ferroviario, necesidad imperiosa para ponerle en condiciones de servir a la causa antifascista y ganar la guerra.

Por último, el Pleno acordó enviar su adhesión al Gobierno del Frente Popular, que representa y guía a nuestro pueblo en la lucha por su independencia.

## Los ferroviarios japoneses logran un aumento de salarios del 10 por 100

TOKIO. En Odawara, cerca de Tokio, acaba de inaugurarse la Conferencia de los delegados de las líneas del Estado, representando a 5.000 obreros. La Conferencia ha sido convocada para discutir el pliego de las reivindicaciones que será presentado al Ministerio de Ferrocarriles. Entre las reivindicaciones figuran el aumento de los salarios en un 30 por 100, la reducción de la jornada de trabajo, etc. El día 5, por la noche, los delegados, acompañados de un millar de ferroviarios llegados de todos los rincones del país para seguir los trabajos de la Conferencia, ocuparon el Club de Ferrocarriles, situado en el centro de Tokio. Parapetándose en el Club, los ferroviarios celebraron un mitin, en el que fue elegido el Comité de Luchas. Los ferroviarios presentaron a Goto, ministro de Ferrocarriles, una serie de reivindicaciones y se negaron a abandonar el Club en tanto éstas no fueran satisfechas. El conflicto de los ferroviarios con la Administración superior fue provisionalmente liquidado al asegurar el ministro a los ferroviarios que los salarios serían aumentados aproximadamente en un 10 por 100 a partir del mes de junio. La Conferencia continuó sus trabajos en Odawara.

## Grupos de emulación de la producción

Por A. GALLEGOS

Se comenta con alguna frecuencia la labor activa de los ferroviarios; sin embargo, considero justo insistir en este tema, porque ello representa reivindicar, en parte, el estigma que con harta ligereza se ha lanzado en algunas ocasiones por quienes no convivían con la realidad. A pesar de ello, la realidad nos está demostrando y poniendo al descubierto valores positivos; es alentador y muy satisfactorio ver a varios compañeros, en el anonimato hasta hoy, cómo se revelan por sus dotes de organizadores tanto en el aspecto sindical como en la organización de la producción.

La capacidad creadora de los ferroviarios se está demostrando especialmente en los talleres, en que están creados grupos de emulación, los cuales, con sus iniciativas, están destruyendo el tópico de que los ferroviarios son unos indiferentes. Estos compañeros, por su conducta, dan un mentis a aquellos que quieren tomarse un anticipo de la victoria; en estos late una verdadera conciencia revolucionaria, y es natural que les repugne semejante proceder. Se preocupan únicamente de intensificar la producción y terminan con los desperdicios de materiales que arrastran las interiores Empresas, que arrojan a la zozoca gran cantidad de materias primas útiles.

Esta preocupación ha dado como resultado que en talleres tan importantes como los de Madrid, Zaragoza y Alicante se han aprovechado diversos materiales desperdichados que representaban un valor muy estimable, para la construcción de útiles destinados a la producción.

Esta forma de proceder demuestra claramente que los ferroviarios ven los problemas desde un punto de vista amplio, y quienes así se comportan demuestran tener una conciencia de clase que para sí quisieran quienes en plan doctrinal y en forma ampulosa no se han recatado en decir: «Los ferroviarios no van a ningún sitio». (No hablemos de los milicianos ferroviarios, porque éstos merecen capítulo aparte.) Sigamos con la

producción, y no es descubrir ningún secreto si afirmamos que los grupos de emulación de los talleres de las antiguas Empresas ferroviarias era deficiente, por el motivo que una mayor importancia en los progresos de los talleres en la producción y en casos de verdadero ingenio; el tiempo invertido en construir un arillo para ser acoplado a una determinada pieza, en virtud de la iniciativa de uno de los grupos se introdujo en la maquinaria una modificación que permite elevar en el noventa por ciento el rendimiento con un menor esfuerzo, obteniendo al propio tiempo un trabajo más perfecto.

Quiere decir esto que ya hemos hecho todo cuanto se puede hacer? Desde luego, no; pero en estos momentos superados en este respecto, es justo lo subrayamos, para que sirva de satisfacción a los indicados compañeros y de estímulo a los que todavía no se han incorporado a dichos grupos de emulación, y que es necesario en estos momentos, ya que éstos han de servir de base en la futura estructura de la producción.

Es indudable que a medida que los grupos de emulación van exponiendo con hecho los progresos de su trabajo, será mayor el contingente de compañeros que se sumarán a estas tareas.

He aquí donde existe un gran campo de actividad. Hay que comenzar a todos los ferroviarios que esta mayor prestación que vienen aportando a la lucha los compañeros componentes de este grupo, sin compensación alguna, va en beneficio de todos los obreros, es decir, que los esfuerzos que se realizan no son baldíos; que al contrario de lo que antes venía sucediendo, que se aprovechaban de ellos unos cuantos avidos, hoy van encaminados a terminar con la guerra y a la vez a encauzar y mejorar la industria de forma que la hagan más beneficiosa para conseguir crear la gran patria de los trabajadores que es el Socialismo.

Trcesna Obrera. Alfonso XI, 4.

## Los acuerdos de la reunión del Comité Nacional celebrada los días 25 y 26 del pasado mayo

Por ARTURO JIMENEZ

Últimos acuerdos tomados en la reunión del Comité Nacional de nuestro Sindicato son de excepcional importancia. En parte de este número damos conocer los acuerdos adoptados en el Pleno de la primera Zona, antecedido a la reunión del Comité Nacional. Como se verá, contando ambas reuniones, en substancial hemos sostenido en nuestra reunión el criterio que ha prevalecido en el Pleno del Comité Nacional.

El problema más espinoso que se planteaba a nuestro organismo nacional era resolver acerca de la circular núm. 45, la cual dispone, como es sabido, un aumento de sueldo para los ferroviarios que están desplazados fuera de su residencia. En este problema el criterio del Comité Nacional ha sido abogar por la anulación de dicha circular; si bien considerando que la situación económica actual aconseja conceder un plus transitorio, se ha tomado el acuerdo de que se conceda el plus, pero con carácter general.

El Comité Nacional ha tomado la resolución de llevar a la dirección de la Red Unificada el acuerdo de que se vaya cuanto antes a la completa unificación de redes ferroviarias, unificándose los salarios del personal de igual categoría de las antiguas redes, tomándose como norma los tipos de salario más altos. Es decir, que los maquinistas, por ejemplo, que actualmente cobran distintos salarios por el hecho de que unas Compañías les retribuyan menos que en otras, en lo sucesivo cobrarán igual salario, tomándose como base el salario más alto entre los maquinistas. Y exactamente ocurrirá en todas las categorías, siempre, claro es, guardándose las diferencias de salario que corresponden a la mayor o menor calificación en el trabajo.

Respecto a los gastos de viaje, aunque se aceptó el criterio expuesto por el Comité Nacional de la Red Unificada, que por una reciente disposición ha señalado la cantidad de 0,40 por hora en dicho concepto, comoquiera que no se cita en la circular más que a maquinistas y fogoneros, se ha tomado el acuerdo de pedir que se haga extensivo al resto del personal este beneficio cuando efectúe recorridos en servicio.

Sobre los compañeros que prestaban servicio en las contratas no ha recaído otro acuerdo que aceptar la disposición dictada por el

Comité Nacional de la Red Unificada, que ha resuelto su incorporación a la plantilla del ferrocarril. En cuanto a los temporeros, se ha entendido que deben ser hechos fijos aquellos que desde enero del año 34 han trabajado trescientos sesenta y cinco días en el ferrocarril, aunque este tiempo lo hayan trabajado en diferentes períodos, y también dar este carácter de fijos a los compañeros temporeros que están prestando servicio en el Ejército popular, para que se les reconozca este derecho cuando puedan acogerse a él.

El Comité Nacional del Sindicato ha estimado válido el referéndum que se hizo para designar los representantes obreros que iban a ir al Comité Nacional de la Red Unificada, por lo cual los compañeros Vicente Martín, Arturo Jiménez y Pedro Moreno Pedraza irán al citado organismo representando a nuestro Sindicato, acordándose también pedir al Gobierno que modifique la actual representación del Estado.

Para mayor eficacia en el trabajo del Comité Nacional de Ferrocarriles y de sus Delegaciones, se tomó asimismo el acuerdo de celebrar reuniones entre la Comisión Ejecutiva y los representantes del Sindicato en el Comité Nacional de la Red Unificada, e igualmente las Zonas con las correspondientes Delegaciones del expresado Comité.

En una de las sesiones del Pleno del Comité Nacional del Sindicato se presentó a dirigirse un saludo Edo Fimmen, secretario de la I. T. F., quien expresó a nuestros compañeros el entusiasmo que siente por la causa del pueblo, y les notificó que su viaje no tenía por objeto realizar una excursión turística, sino que venía a trabajar con nosotros, estrechando las relaciones para aumentar la solidaridad al pueblo español.

El Comité Nacional agradeció y estimó las palabras del camarada Edo Fimmen, veterano luchador de la Federación Internacional del Transporte, teniendo para él frases de fraternal aprecio.

Esto ha sido, en resumen, la reunión del Comité Nacional y éstos los acuerdos tomados. No se aprobó, en cambio, la proposición que presentó la Zona primera relativa a la necesidad de realizar un Congreso de la Organización, en el cual se tratasen más ampliamente los problemas del Sindicato.