

Toda contemplación con los aliados del enemigo, se cubran del carnet que sea, nos parece un crimen contra los trabajadores.

RAIL

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



Aplaudiremos todos los procedimientos que tiendan a destruir hasta la raíz a todos los auxiliares de Franco, los provocadores, los espías.

AÑO II.—NUM. 9

Redacción y Administración: Alarcón, 11

Madrid, 11 de septiembre de 1937

PRECIO, 15 CENTIMOS

El ferrocarril, para la guerra

La construcción del ferrocarril de enlace no debe retrasarse

Es una necesidad de guerra

En Madrid se recibió con gran alegría la noticia: un ferrocarril de enlace en cuarenta días. En toda la España leal se aplaudió este trabajo. No sólo hacíamos la guerra bien, parando al enemigo a las puertas de la capital; nos preocupábamos de todo, inclusive de la guerra, para Madrid.

Se comenzaron los trabajos, se les dió un gran impulso; en pocos días se notó que íbamos a tener ferrocarril muy pronto. Faltaban materiales, había muchos inconvenientes: sin alojamiento para los obreros, sin una perfecta organización de la línea; en algunos casos, hasta sin agua.

El ferrocarril había que hacerlo; lo ordenaba la guerra. Se trabajaba, se buscaban las herramientas y se encontraban. Se subían todos los inconvenientes. Si alguna queja había, inmediatamente se imponía el buen sentido: trabajamos para guerra, es un ferrocarril de guerra, para que a nuestro querido Madrid no le falte nada de alimentos ni otras cosas más necesarias: municiones.

Este era el sentir de los obreros y de la dirección del ferrocarril de enlace. Un gran ritmo en el trabajo, una gran responsabilidad. Comprender desde el primer momento hasta el último el significado y la importancia del trabajo que realizaban. Saber, poner ante todo la consigna: «Es un ferrocarril de guerra; sobre todos los inconvenientes y que construyamos rápidamente».

Han transcurrido los días. Los meses. La dirección ha cambiado. Se pierde la responsabilidad del trabajo que se realiza; ya parece que no es un ferrocarril de guerra. Se habla jocosamente de la guerra.

Se han transcurrido los días. Los meses. La dirección ha cambiado. Se pierde la responsabilidad del trabajo que se realiza; ya parece que no es un ferrocarril de guerra. Se habla jocosamente de la guerra.

Se han transcurrido los días. Los meses. La dirección ha cambiado. Se pierde la responsabilidad del trabajo que se realiza; ya parece que no es un ferrocarril de guerra. Se habla jocosamente de la guerra.

Se han transcurrido los días. Los meses. La dirección ha cambiado. Se pierde la responsabilidad del trabajo que se realiza; ya parece que no es un ferrocarril de guerra. Se habla jocosamente de la guerra.

Se han transcurrido los días. Los meses. La dirección ha cambiado. Se pierde la responsabilidad del trabajo que se realiza; ya parece que no es un ferrocarril de guerra. Se habla jocosamente de la guerra.

Se han transcurrido los días. Los meses. La dirección ha cambiado. Se pierde la responsabilidad del trabajo que se realiza; ya parece que no es un ferrocarril de guerra. Se habla jocosamente de la guerra.

Los capataces ferroviarios ganaban menos que los de otra empresa que tiene determinados tajos. Naturalmente, causaba disgusto esta diferencia y mataba el estímulo de estos compañeros, que se veían en inferioridad de condiciones. Afortunadamente, ya se ha corregido este error.

Hay demasiadas rectificaciones de trabajos realizados. Los responsables, capataces y técnicos no van a los tajos con la frecuencia necesaria. Los obreros lo ven, les causa disgusto, se desaniman. En definitiva, se retrasa el trabajo. Se alargan los cuarenta días.

«Madrid necesita el ferrocarril. El invierno se echa encima, y entonces no se podrá hablar de terminarlo; habrá que contar con el factor tiempo.

El frente de Madrid sufre las consecuencias de no tener ferrocarril. En este frente, plumas autorizadas han dicho que se ganará la guerra. Pero para ello se precisa que todos sepamos cuál es nuestra responsabilidad. Que el recuerdo del noviembre pasado lo tengamos muy presente; que todos nos comportemos como en aquella fecha.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

La actual dirección ha demostrado su incompetencia. Es necesario que ésta pase a otras manos más firmes, mejores organizadoras, que lleven dirección y disciplina al ferrocarril.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

La actual dirección ha demostrado su incompetencia. Es necesario que ésta pase a otras manos más firmes, mejores organizadoras, que lleven dirección y disciplina al ferrocarril.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

La actual dirección ha demostrado su incompetencia. Es necesario que ésta pase a otras manos más firmes, mejores organizadoras, que lleven dirección y disciplina al ferrocarril.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

La actual dirección ha demostrado su incompetencia. Es necesario que ésta pase a otras manos más firmes, mejores organizadoras, que lleven dirección y disciplina al ferrocarril.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

entonces no se podrá hablar de terminarlo; habrá que contar con el factor tiempo.

El frente de Madrid sufre las consecuencias de no tener ferrocarril. En este frente, plumas autorizadas han dicho que se ganará la guerra. Pero para ello se precisa que todos sepamos cuál es nuestra responsabilidad. Que el recuerdo del noviembre pasado lo tengamos muy presente; que todos nos comportemos como en aquella fecha.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

La actual dirección ha demostrado su incompetencia. Es necesario que ésta pase a otras manos más firmes, mejores organizadoras, que lleven dirección y disciplina al ferrocarril.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

La actual dirección ha demostrado su incompetencia. Es necesario que ésta pase a otras manos más firmes, mejores organizadoras, que lleven dirección y disciplina al ferrocarril.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

La actual dirección ha demostrado su incompetencia. Es necesario que ésta pase a otras manos más firmes, mejores organizadoras, que lleven dirección y disciplina al ferrocarril.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

La actual dirección ha demostrado su incompetencia. Es necesario que ésta pase a otras manos más firmes, mejores organizadoras, que lleven dirección y disciplina al ferrocarril.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

La actual dirección ha demostrado su incompetencia. Es necesario que ésta pase a otras manos más firmes, mejores organizadoras, que lleven dirección y disciplina al ferrocarril.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

La actual dirección ha demostrado su incompetencia. Es necesario que ésta pase a otras manos más firmes, mejores organizadoras, que lleven dirección y disciplina al ferrocarril.

Se comenzó a construir un ferrocarril de guerra. Ni un solo momento ha dejado de tener este significado: un ferrocarril por la guerra y para la guerra; su construcción, con un ritmo de guerra.

Trabajo y alegría

Durante el Día del Transporte Ferroviario en la Unión Soviética se superan los tipos de carga y descarga de vagones

Moscú.—Se ha celebrado en toda la U. R. S. S. el llamado Día de los Transportes Ferroviarios.

Con este motivo, hubo fiestas populares en los Parques de Cultura y Reposo, así como grandes mítines. En esta capital, en el Parque de Cultura y Reposo se congregaron doscientos mil ferroviarios y obreros con sus familias. En el Teatro de la Naturaleza, situado en ese Parque, se desarrolló un mitin, y ante veinte mil ferroviarios pronunció un brillante discurso el comisario del pueblo de las Vías de Comunicación, camarada Kaganovich.

En medio de gran entusiasmo se acordó dirigir un mensaje de salutación a Stalin, mensajero que escucharon por radio los millones de ferroviarios y sus familias de todos los pueblos de la U. R. S. S.

Durante esa jornada fueron cargados 118.963 vagones, o sea el 122,4 por 100 del plan establecido, y se descargaron 107.621 vagones, lo que representa el 108,6 por 100 del plan.

Se incorporó a su nuevo cargo el compañero Saturnino Gimeno Cortés. Fraternamente saludamos al nuevo secretario general del Sindicato Nacional Ferroviario.

En la vida de nuestra organización se ha de notar que tenemos un hombre joven en su dirección y que, además, de antemano cuenta con la adhesión entusiasta de los afiliados.

El referéndum por el que fué elegido significó un triunfo aplastante de su candidatura y, por lo tanto, una condena absoluta para la contraria: la presentada por el Comité Nacional.

Es conveniente destacar las bases que se enumeran en el manifiesto adjunto, a la convocatoria. Los obreros ferroviarios han votado a Gimeno porque presentaba una tarea a realizar que, de no llevarse a cabo, nuestro potente Sindicato puede convertirse en un organismo débil, sin contenido y incapaz de llevar a cabo las tareas que las organizaciones obreras tienen marcadas en la actualidad.

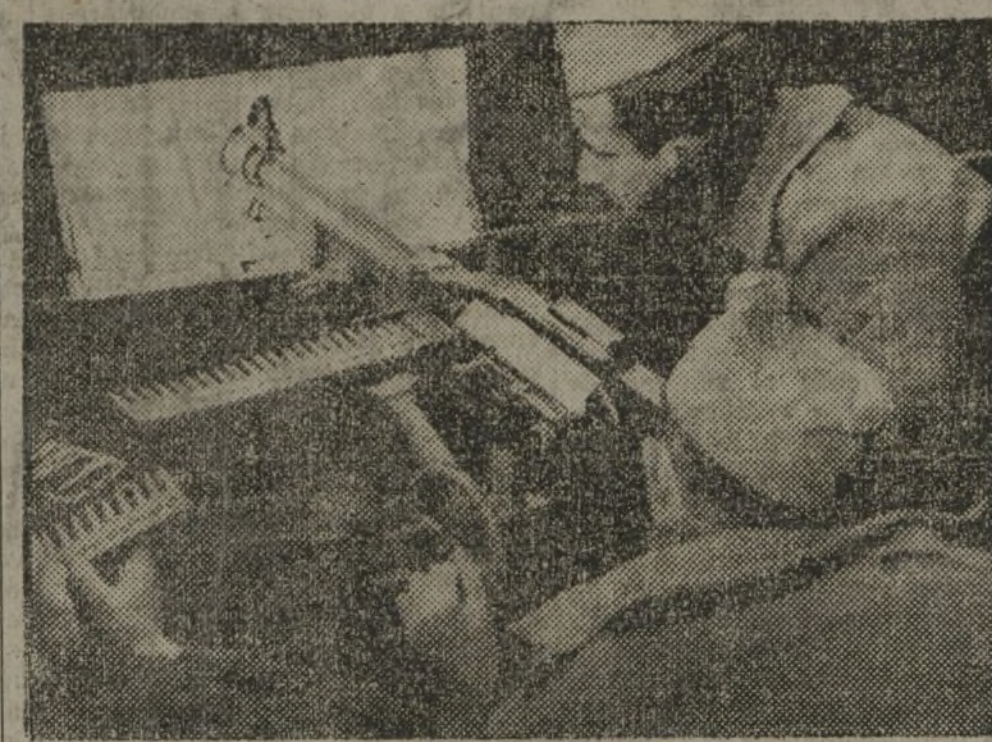
Los ferroviarios de esa zona que el ferrocarril tenga una buena dirección revolucionaria. Conocen, porque los han sufrido, los traspasos que ha dado el Comité Nacional de Ferrocarriles. Están de acuerdo, y así lo han manifestado al votar, en que, cuanto antes, vayamos al Congreso de nuestro Sindicato. Los ferroviarios desean que en su organización haya la más pura democracia sindical.

A grandes rasgos, éstas son las condiciones por las cuales los ferroviarios han emitido su voto; una buena dirección en el ferrocarril, Congreso del Sindicato, amplia democracia sindical y, también, por dar a la organización una dirección de la que hasta ahora carecía.

Sabemos que el compañero Gimeno Cortés no nos defraudará.

Se incorporó a su nuevo cargo el compañero Saturnino Gimeno Cortés. Fraternamente saludamos al nuevo secretario general del Sindicato Nacional Ferroviario.

En la vida de nuestra organización se ha de notar que tenemos un hombre joven en su dirección y que, además, de antemano cuenta con la adhesión entusiasta de los afiliados.



Ferroviarios combatientes.

SALUDAMOS A GIMENO CORTÉS, NUESTRO SECRETARIO GENERAL

Se incorporó a su nuevo cargo el compañero Saturnino Gimeno Cortés. Fraternamente saludamos al nuevo secretario general del Sindicato Nacional Ferroviario.

En la vida de nuestra organización se ha de notar que tenemos un hombre joven en su dirección y que, además, de antemano cuenta con la adhesión entusiasta de los afiliados.

El referéndum por el que fué elegido significó un triunfo aplastante de su candidatura y, por lo tanto, una condena absoluta para la contraria: la presentada por el Comité Nacional.

Es conveniente destacar las bases que se enumeran en el manifiesto adjunto, a la convocatoria. Los obreros ferroviarios han votado a Gimeno porque presentaba una tarea a realizar que, de no llevarse a cabo, nuestro potente Sindicato puede convertirse en un organismo débil, sin contenido y incapaz de llevar a cabo las tareas que las organizaciones obreras tienen marcadas en la actualidad.

Los ferroviarios de esa zona que el ferrocarril tenga una buena dirección revolucionaria. Conocen, porque los han sufrido, los traspasos que ha dado el Comité Nacional de Ferrocarriles. Están de acuerdo, y así lo han manifestado al votar, en que, cuanto antes, vayamos al Congreso de nuestro Sindicato. Los ferroviarios desean que en su organización haya la más pura democracia sindical.

A grandes rasgos, éstas son las condiciones por las cuales los ferroviarios han emitido su voto; una buena dirección en el ferrocarril, Congreso del Sindicato, amplia democracia sindical y, también, por dar a la organización una dirección de la que hasta ahora carecía.

Sabemos que el compañero Gimeno Cortés no nos defraudará.

Se incorporó a su nuevo cargo el compañero Saturnino Gimeno Cortés. Fraternamente saludamos al nuevo secretario general del Sindicato Nacional Ferroviario.

En la vida de nuestra organización se ha de notar que tenemos un hombre joven en su dirección y que, además, de antemano cuenta con la adhesión entusiasta de los afiliados.

El referéndum por el que fué elegido significó un triunfo aplastante de su candidatura y, por lo tanto, una condena absoluta para la contraria: la presentada por el Comité Nacional.

Es conveniente destacar las bases que se enumeran en el manifiesto adjunto, a la convocatoria. Los obreros ferroviarios han votado a Gimeno porque presentaba una tarea a realizar que, de no llevarse a cabo, nuestro potente Sindicato puede convertirse en un organismo débil, sin contenido y incapaz de llevar a cabo las tareas que las organizaciones obreras tienen marcadas en la actualidad.

Un camarada maquinista héroe de nuestra clase

Se han tenido noticias de un hecho que acredita el sacrificio con que se lucha en territorio fascioso a favor de la República. Con motivo de los recientes operaciones que por nuestra iniciativa se han desarrollado en la región Centro, el enemigo se vio obligado a realizar una extensa concentración de tropas en los frentes de Madrid. Uno de los trenes que llevaba tropas rebeldes, formado en Extremadura, era conducido por un maquinista que recientemente había salido de la cárcel, en la que permanecía acusado de tener inclinaciones republicanas. El heroico ferroviario puso la caldera de su locomotora a todo vapor, y al llegar a la estación de Cáceres violentó la marcha y entró en una vía cuyo paso estaba prohibido. Se produjo un choque espantoso, en el que quedaron destruidos el tren que iba conducido por este maquinista y el que estaba en la estación. El número de víctimas fué muy considerable. La primera de las que ocasionó esta catástrofe fué la del abnegado

ferroviario, que la provocó a sabiendas de que le costaba la vida. (Nota del Ministerio de Defensa Nacional.)

No tenemos que añadir sino esto: El heroísmo del camarada maquinista de Cáceres nos exige un deber: el de ser dignos de los antifascistas que luchan contra el fascismo dentro de la España sometida, y el de colaborar con toda nuestra fuerza y nuestra disciplina para que el triunfo por la liberación de nuestros hermanos sea lo más rápidamente posible.

Homenaje a un héroe nuestro

Hemos recibido unos versos dedicados al camarada maquinista que en la estación de Cáceres destruyó un tren de material de guerra. Por ser de mucha extensión no podemos publicar sino las estrofas mejores, que van a continuación:

«A TODA MARCHA
Al heroico maquinista que en Cáceres hizo que el tren que conducía lleno de tropas fascistas y material de guerra embistiera a toda marcha con otro tren que se hallaba parado en la estación.

Entre los varios que vencer pudieron, te rebelde camarada; te dominó la fuerza o la sorpresa, la acometida vil e inesperada. Y te ordenaron conducir un tren cargado de soldados y metralla, para lanzarlo contra tus hermanos.

que allá del otro lado peleaban por defender tu propia libertad y la de toda nuestra especie humana. Y pensaste acaso en tus pequeños, viste el vivir cruel que les aguarda si el criminal fascismo nos venza, y recordando a nuestra «Pasión» pensaste... que es mil veces preferible el morir peleando cara a cara que vivir de rodillas como un siervo.

Y miraste apenado aquella máquina donde ganaste el pan para los tuyos, y a tus ojos acaso amargas lágrimas llevó tu corazón, sensible y bueno. Pero viste lo negro de sus armas, el material de guerra del tirano segando vidas de tus camaradas, y posando tus manos fuertes y firmes sobre el regulador y la palanca, en un adios supremo, inenarrable, lanzaste tu convoy a toda marcha a estrellarse en la noche con tu vida, en holocausto de la noble causa. ¡Debió ser algo horrible, monstruoso, algo para lo que no encuentra la palabra expresión fidedigna! Y sin embargo, era algo de epopeya, una batalla ganada al enemigo noblemente, porque era el estallar de un alma que se eleva rebelde en sacrificio sobre la misma historia de Núñez de Balboa.

Hechos mil veces más pequeños, perpetrados en bronce y en estatua. El tuyo acaso quede en estos versos que mi musa rebelde y proletaria le dedica a tu gesta, que por grandes de la libertad de sindicación y no por parte de camaradas responsables de otro organismo fascista, se ha creído que los fondos de cualquier caja ferroviaria de Cataluña están a la exclusiva disposición de los ferroviarios catalanes; en esto no podemos estar de acuerdo, pues entendemos que el esfuerzo de los trabajadores y el producto del mismo, de los que se nutren las cajas ferroviarias, desde el momento que se han unificado, deben ser para todos los ferroviarios en general.»

El tuyo acaso quede en estos versos que mi musa rebelde y proletaria le dedica a tu gesta, que por grandes de la libertad de sindicación y no por parte de camaradas responsables de otro organismo fascista, se ha creído que los fondos de cualquier caja ferroviaria de Cataluña están a la exclusiva disposición de los ferroviarios catalanes; en esto no podemos estar de acuerdo, pues entendemos que el esfuerzo de los trabajadores y el producto del mismo, de los que se nutren las cajas ferroviarias, desde el momento que se han unificado, deben ser para todos los ferroviarios en general.»

El tuyo acaso quede en estos versos que mi musa rebelde y proletaria le dedica a tu gesta, que por grandes de la libertad de sindicación y no por parte de camaradas responsables de otro organismo fascista, se ha creído que los fondos de cualquier caja ferroviaria de Cataluña están a la exclusiva disposición de los ferroviarios catalanes; en esto no podemos estar de acuerdo, pues entendemos que el esfuerzo de los trabajadores y el producto del mismo, de los que se nutren las cajas ferroviarias, desde el momento que se han unificado, deben ser para todos los ferroviarios en general.»

El tuyo acaso quede en estos versos que mi musa rebelde y proletaria le dedica a tu gesta, que por grandes de la libertad de sindicación y no por parte de camaradas responsables de otro organismo fascista, se ha creído que los fondos de cualquier caja ferroviaria de Cataluña están a la exclusiva disposición de los ferroviarios catalanes; en esto no podemos estar de acuerdo, pues entendemos que el esfuerzo de los trabajadores y el producto del mismo, de los que se nutren las cajas ferroviarias, desde el momento que se han unificado, deben ser para todos los ferroviarios en general.»

El tuyo acaso quede en estos versos que mi musa rebelde y proletaria le dedica a tu gesta, que por grandes de la libertad de sindicación y no por parte de camaradas responsables de otro organismo fascista, se ha creído que los fondos de cualquier caja ferroviaria de Cataluña están a la exclusiva disposición de los ferroviarios catalanes; en esto no podemos estar de acuerdo, pues entendemos que el esfuerzo de los trabajadores y el producto del mismo, de los que se nutren las cajas ferroviarias, desde el momento que se han unificado, deben ser para todos los ferroviarios en general.»

El tuyo acaso quede en estos versos que mi musa rebelde y proletaria le dedica a tu gesta, que por grandes de la libertad de sindicación y no por parte de camaradas responsables de otro organismo fascista, se ha creído que los fondos de cualquier caja ferroviaria de Cataluña están a la exclusiva disposición de los ferroviarios catalanes; en esto no podemos estar de acuerdo, pues entendemos que el esfuerzo de los trabajadores y el producto del mismo, de los que se nutren las cajas ferroviarias, desde el momento que se han unificado, deben ser para todos los ferroviarios en general.»

El tuyo acaso quede en estos versos que mi musa rebelde y proletaria le dedica a tu gesta, que por grandes de la libertad de sindicación y no por parte de camaradas responsables de otro organismo fascista, se ha creído que los fondos de cualquier caja ferroviaria de Cataluña están a la exclusiva disposición de los ferroviarios catalanes; en esto no podemos estar de acuerdo, pues entendemos que el esfuerzo de los trabajadores y el producto del mismo, de los que se nutren las cajas ferroviarias, desde el momento que se han unificado, deben ser para todos los ferroviarios en general.»

DE BRUCKERE, PRESIDENTE DE LA II INTERNACIONAL, HA DICHO

«... Dedico un tributo de admiración a la U. R. S. S., gracias a su ayuda ha sido posible vuestra resistencia. Pero es preciso una acción conjunta de la democracia de todo el mundo para batir al enemigo.»

También se ha referido De Bruckere, presidente de la Segunda Internacional, a la unidad de comunistas y socialistas, y habló de la labor de propaganda iniciada en París en favor de España en estos momentos, y espera que en ella ha de exigir por los hombres y organizaciones del Frente Popular una amplia labor eficaz en favor de la España republicana, labor que harán, en primer término, los socialistas y comunistas.

Es necesario, para conseguir el triunfo, llegar a la unidad del proletariado mundial, e indudablemente, gran paso para llegar a la victoria es la unidad de socialistas y comunistas españoles.

Es necesario, para conseguir el triunfo, llegar a la unidad del proletariado mundial, e indudablemente, gran paso para llegar a la victoria es la unidad de socialistas y comunistas españoles.

Es necesario, para conseguir el triunfo, llegar a la unidad del proletariado mundial, e indudablemente, gran paso para llegar a la victoria es la unidad de socialistas y comunistas españoles.

Es necesario, para conseguir el triunfo, llegar a la unidad del proletariado mundial, e indudablemente, gran paso para llegar a la victoria es la unidad de socialistas y comunistas españoles.

LOS OBREROS DE LA U. G. T. DESPEDIDOS DEL GRAN METRO DE BARCELONA

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

LOS OBREROS DE LA U. G. T. DESPEDIDOS DEL GRAN METRO DE BARCELONA

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

LOS OBREROS DE LA U. G. T. DESPEDIDOS DEL GRAN METRO DE BARCELONA

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

LOS OBREROS DE LA U. G. T. DESPEDIDOS DEL GRAN METRO DE BARCELONA

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

LOS OBREROS DE LA U. G. T. DESPEDIDOS DEL GRAN METRO DE BARCELONA

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

LOS OBREROS DE LA U. G. T. DESPEDIDOS DEL GRAN METRO DE BARCELONA

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

LOS OBREROS DE LA U. G. T. DESPEDIDOS DEL GRAN METRO DE BARCELONA

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

Cuando escribimos las presentes líneas continúa interviniendo la Comisión Ejecutiva del Sindicato, de acuerdo con las resoluciones de la Ejecutiva General de Trabajadores, en la justicia y en la defensa de los intereses de los obreros.

COLUMNA IZQUIERDA

Creación de RAIL. Su historia. Necesidad de un periódico

Por MARTIN

RECUERDO que fué en una de las asambleas que se celebraban en el vestíbulo de la Estación del Norte, cuando me comunicaron la salida de RAIL. Era en los días de octubre de 1936, cuando se tomaban las decisiones de aprender la instrucción militar y organizar los batallones de choque.

Los camaradas hablaban claramente de la situación: "Los fascistas están a treinta kilómetros, y la situación es grave; pero Madrid es invencible si nos decidimos a defenderlo."

Así se hablaba entonces, cuando en otras partes se pensaba en abandonar la capital.

El primer número de RAIL salió el 1.º de noviembre. Su artículo más destacado se titulaba: "Madrid es invencible si movilizamos todos los recursos, en hombres y materiales, que posea."

Supimos que muchos consideraban aquel artículo como una especie de droga para levantar el ánimo. Había escépticos y pesimistas que sostenían, también considerándolo como una ingenuidad.

Pero quienes estaban seguros de que "no pasarían" eran los camaradas que habían de tomar las armas para impedirlo. Y al peso de sus argumentos añadían el de sus vidas.

HACER la historia de RAIL

es algo sencillo, pues va entramada con la de Madrid y la guerra a partir de noviembre.

Quiere esto decir que se hayan olvidado las cuestiones ferroviarias y sindicales? Al examinar la colección de RAIL observamos que en él se han enfocado todos los problemas que preocupan a los trabajadores ferroviarios. Se trata de los técnicos, de los salarios, de las brigadas de choque, del Congreso del Sindicato. En el número 3 se publica un gran documento, que puede servir aún de programa para orientar el trabajo entre los ferroviarios.

Esto ha sido RAIL, y a ello debe su popularidad. Pero es que, además, si se mira la Prensa ferroviaria, no puede encontrarse un periódico semejante. Periódico bien hecho, bien informado, bien orientado, bien dirigido. Periódico cuya salida se esperaba y de cuya popularidad en toda la España antifascista es buena prueba la abundantísima correspondencia que recibía.

DESAPARECE RAIL porque se pone en vigor un acuerdo del Congreso de Salamanca, del año 1931.

Creemos que este acuerdo no podía prever situaciones como la presente, en la que se ha dado, incluso, el caso de que la Comisión Ejecutiva dejó, durante algún tiempo, de publicar su boletín.

Creemos también que un boletín no es suficiente; que es preciso un periódico dinámico que pueda hacer en la retaguardia la labor de orientación sindical que exige la guerra.

Puede existir un acuerdo que impida a las Zonas y Consejos obreros publicar Prensa. Pero lo que no puede evitarse es que exista la necesidad de un periódico como RAIL y que esta necesidad se satisfaga.

Tenemos la esperanza de que así se hará.

POR LA DISCIPLINA

A todos los ferroviarios de la Zona primera

En el Pleno que celebró esta Zona en Albacete el día 24 del pasado mes de julio fué conocido un escrito firmado por algunos jefes y factores de la red unificada.

Discutido ampliamente, fué rechazado y por unanimidad condenado el proceder tan antirreglamentario seguido por estos compañeros y la forma tan poco correcta en que el mencionado escrito estaba redactado. Se tomó el acuerdo de que por parte de los Consejos obreros afectados sea llamada seriamente la atención a los autores del mismo.

Por último, advertimos a todos los militantes del S. N. F. que tanto de éste como de todos los problemas se interesa la Organización, y que tengan especial cuidado en no prestarse a suscribir documentos que no estén previamente avalados por el Sindicato, única manera de no verse envueltos en situaciones que en nada benefician a los trabajadores y a la propia causa antifascista que estamos obligados a defender.—EL COMITE.

Sugerencias para la regularización de escalas

Siempre que se ha tratado de este asunto, tanto en asambleas como en reuniones, artículos periodísticos, etc., ha sido discutida esta cuestión separadamente para sueldos anuales y jornales diarios, considerando para los primeros excesivo el sueldo de 6.000 pesetas y no habiendo, en cambio, de los jornales diarios que perciben algunos agentes directivos de la plantilla obrera y que alcanzan hasta 22 pesetas diarias.

Para demostrar el error que existe en estas apreciaciones, basta con dividir en 365 el sueldo de 6.000 pesetas, y veréis que resulta un jornal diario de 16 pesetas, aproximadamente, mientras que, por el contrario, si multiplicáis por 365 el jornal diario de 22 pesetas, obtenéis el sueldo anual de más de 8.000 pesetas.

Para evitar estos errores conviene en lo sucesivo estudiar la regularización de las escalas a base de sueldos anuales o jornales diarios para toda clase de agentes, sin distinción de ninguna clase.

Por otra parte, generalmente se ha calculado una cuantía análoga en los sucesivos ascensos; pero como el impuesto de utilidades, cédulas y otros se aumentan en un tanto por ciento progresivo a medida que crecen los haberes a percibir por el agente, resulta el ascenso reducido en una progresión a la inversa.

Claro es que, como ya decimos, esto sería eventual y podría ir reduciéndose con la construcción de la vivienda colectiva y la creación de Cooperativas de consumo, que a toda costa hay que fomentar para emanciparnos de una vez del casero y del comerciante sin aprensión.

Existen, por otro lado, agentes que habitan viviendas propiedad de la Red, que llevan como anejo el de no pagar alquileres, el alumbrado, combustible

COCHES - CAMAS

Nuestro deber

En distintas ocasiones hemos dado a conocer a nuestros camaradas ferroviarios lo que puede la voluntad y disposición de los que hasta el principio del movimiento permanecieron ignorados entre los obreros del carril.

A la vista de todos está el esfuerzo que dentro de sus conocimientos y especialidades aportan nuestros compañeros de Coches-Camas a la causa que defendemos contra el capitalismo egoísta, que lucha por hacernos sus esclavos. En nuestros servicios, los que nos vemos obligados a depender de aquella burguesía que usaba del coche-cama y del coche-comedor como artículos de lujo, éramos los primeros explotados por ellos, ya que nuestro empleo nos colocaba bajo su servidumbre, a cambio de unas pesetas con que remuneraba nuestro cometido; este medio de vida, llevado por nosotros a imperatividad de la necesidad, nos diferenciaba un poco de los demás ferroviarios, y tal vez algunos creyeran que por convivir en un ambiente de nuestra humilde clase, habríamos olvidado los deberes de los que, al llegar los momentos de la tragedia que soportamos, permaneceríamos indiferentes ante el deber de los demás. El mentís más rotundo hemos venido a dar; lo acredita nuestra clara actuación; no hay sitio que dependa de los ferroviarios que dependa de la aplicación de nuestro trabajo, en el cual no se hallen los obreros de Coches-Camas cumpliendo a entera satisfacción de todos.

En el número anterior reseñábamos los distintos lugares donde prestamos nuestra colaboración, y hoy, por tratarse de un comedor colectivo donde más cerca nos hallamos de nuestros camaradas ferroviarios, citaremos el establecido en Talleres Generales de M. Z. A. Este comedor empezó a funcionar con personal ajeno a Coches-Camas, en número aproximado de 20, entre camareros y la cocina.

Pasado el tiempo, la Comisión organizadora, con el mejor acuerdo, requirió a sus camaradas de Coches-Camas para que se hicieran cargo del servicio; ni que decir tiene que nuestros compañeros accudieron con el mejor agrado, y allí se encuentran ocho prestando su eficaz colaboración.

Los camaradas de Talleres Generales de M. Z. A. a diario comprobaban cómo aquellos, los acostumbrados a servir en los lujosos coches-comedores a los plutócratas virreyes, con gestos autoritarios daban su aprobación, hoy sirviendo a sus hermanos, los obreros, poniendo en su cometido la mejor complacencia.

Al relatar estos pormenores de ayuda prestada a los camaradas ferroviarios, no tratamos de hacer resaltar nuestra labor; sólo queremos tener la satisfacción del deber cumplido al saber que nos comportamos como obreros dignos y como verdaderos hijos de España.

Coches-Camas, que antiguamente mantenía unos servicios dedicados exclusivamente al lujo y la comodidad de las clases privilegiadas, en la nueva sociedad han de subsistir, ya que constituyen una necesidad que estará al alcance de todas las fortunas.

Manuel RABADAN

Corresponsal del C. O. de Coches-Camas.

NUESTRO PEOR ENEMIGO

Mucho peor que el fascista que lucha en las frentes contra nosotros: mucho peor que los cientos de emboscados que pululan por Madrid, obedeciendo órdenes secretas del servicio de espionaje, lo son, sin duda, todos aquellos que con la careta de trabajadores, y amparándose en la impunidad de alguna organización sindical, se dedican a sembrar el malestar, el confusiónismo y la división entre la masa obrera.

Todas las ideas son dignas de respeto cuando propenden a beneficiar a la Humanidad, y sobre todo cuando se sienten con fervor. Nada hay más repugnante, empero, que militar en este o aquel partido político, afiliarse a una u otra organización sindical sin estos motivos, o por el mero hecho de poseer un determinado carnet que sirva de pantalla a los designios perversos de quienes jamás simpatizarán con ningún noble ideal.

El crecido porcentaje de elementos enemigos que han logrado infiltrarse en las sindicales obreras son los que producen esa agitación ese desconcierto que aumenta cada vez más entre los trabajadores, porque a dichos individuos "straperlistas" unos, "cavernícolas" furibundos los más—sólo les ha llevado a estos sitios fines morbosos de venganza personal o el deseo inícuo de poner en práctica el famoso "divide y vencerás" de los jesuitas, en la imposibilidad de reorganizar en estos momentos aquel oprobioso borregato católico que existía antes de la insurrección militar-fascista.

Ante semejantes maniobras, debemos prevenirnos los trabajadores del Metro. Y que la advertencia que aquí hacemos sea como un alerta que llegue a los ámbitos de las organizaciones y partidos, sólo se lleva a efecto una depuración a fondo de los sujetos desechables que allí se han infiltrado, sino también para que el afán proselitista cese inmediatamente, si no queremos correr el riesgo de quedar mañana a merced de nuestros mayores enemigos...

Encarecemos a los compañeros ferroviarios poseedores de tarjetas de abono para viajar en el Metro que sirvan mostrándolas al personal de las revisiones, al objeto de que los viajeros desaprensivos no se aprovechen y pongan en práctica un nuevo "truco", que ya han intentado algunos, y que consiste en lo siguiente:

Al pasar por una revisión y de repente simplemente "abono", sin enseñar la tarjeta, da lugar a que lo oiga uno de estos viajeros de quienes hablo, el cual, al darse cuenta, tratará de pasar sin billete, repitiendo lo que oyerá el día anterior.

Además, nos vemos obligados a pedir la tarjeta para facilitar la labor que actualmente se realiza, con el fin de hallar las que en estos días han extraviado algunos compañeros ferroviarios.

Miguel SANCHEZ

Los ferrocarriles de vía estrecha deben incluirse en la Red Nacional

Hace mucho tiempo, nuestro Sindicato Nacional Ferroviario se ha venido ocupando de un problema tan trascendental como es el de la unificación de los ferrocarriles. Cuantas veces se ha presentado ocasión planteada a nuestros gobernantes esta cuestión, que afectaba de lleno a la Economía nacional, ya que de llevar a término esta unificación el gravamen que sobre el Tesoro nacional pesa se amortizaría en un no despreciable porcentaje; probablemente, desaparecería.

Este tema mereció siempre nuestra especial preferencia, y en tantas ocasiones como pudimos poética y sinceramente lo abordamos. No fuimos sólo nosotros quienes dedicamos una parte de nuestras actividades a la puesta en marcha de este anhelo de los ferroviarios, sino incluso en el pacto firmado por todos los grupos de izquierda aparece como uno de los proyectos a realizar en su gran programa el de nacionalización de la industria ferroviaria, y a pesar de sus buenos deseos, parece ser que hoy no es el asunto, o lo parecía ser al menos, que no tuvo una solución adecuada. La triste realidad de los hechos nos ha demostrado lo contrario. Es decir, que no es tan difícil como en un principio parecía.

¿Quién no conoce el tren de Aragón? Todos los ferroviarios saben que existe este ferrocarril, del que siempre se habló en tono de tanto guasón. Pues bien: aquel ferrocarril que calificamos muchas de las veces de juguete, ha tenido un gran valor. Momento ha habido en que Madrid entero tenía puesta su mirada y sus esperanzas en la diminuta estación de detrás del Retiro. No soy yo quien deba hacer la alabanza del resultado del gran servicio que este ferrocarril ha prestado a Madrid desde la criminal sublevación fas-

cista. Tampoco es este el momento de dar datos sobre el resultado de su explotación.

Pues bien: este ferrocarril, que forma parte del número cinco que son las redes que parten de Madrid, por obra y gracia de no sé quién queda eliminado del grupo y formando con las otras cuatro, a más de otras de fuera de Madrid, el Grupo del Comité Nacional de Ferrocarriles, dejándonos a nosotros, naturalmente, en una desigualdad de condiciones con relación al resto de los compañeros de profesión que no son para enumerados en este momento, pero que tampoco hay razón para separarnos como seres minúsculos.

Y aquí de mí incertidumbre, que agradecería me aclarasen los altos cargos: Los compañeros del ferrocarril de Madrid a Aragón, ¿somos ferroviarios o no lo somos? ¿Si? Pues sí lo somos, llevados a formar en las filas de los ferrocarriles de grandes redes, y haceo igual con las demás redes que en las mismas condiciones nuestras se encuentren. No creo pretendáis sigan existiendo las diferencias. Ferrocarriles de verdad y ferroviarios de verdad y ferroviarios de verdad.

Enrique GOSI

El aumento en la producción

Hay mucha gente que cree que el problema de aumentar la producción industrial es cuestión exclusiva de salarios, o sea, de aumento en los mismos, bien incrementando éste, o bien creando una prima a la superproducción o simplemente a la producción.

Nada más lejos de la realidad este criterio. Ciertamente es que un trabajador trabajará más a gusto y su rendimiento será mayor si el haber que recibe como pago a su trabajo cubre sus necesidades materiales.

Ahora bien: al querer establecer una producción tipo para sobre ella conceder ese incremento de haber o prima, se tropieza con serios inconvenientes, difíciles de resolver, de una manera empírica, y de aquí que nunca se dé cumplida satisfacción al trabajador. Otra de las causas principales, y que requiere una labor intensa, es la cooperación entre el trabajador y el que dirige. Esta cooperación antes no existía, y hoy debemos procurar por todos los medios que exista, pues ésta es la clave de que la producción aumente.

Evidentemente que en una sociedad industrial organizada científicamente esto no debe producirse, ya que el haber que se asigna al trabajador en cada función debe ser suficiente para que aquél que hace moral y materialmente satisfecho.

El problema de trabajo, esto es, aumento en la producción, determinado en unas ocasiones por las necesidades del orden nacional, como ahora nos ocurre, y otras por la carencia de divisas, otras por la competencia en las industrias, no se alcanza por el aumento de la jornada, como equivocadamente se hace en algunas ocasiones, ni con forzar la marcha en el trabajo, pues en estos casos, si bien en los primeros momentos se acusaría un ligero aumento de la producción, a lo largo, la calidad y cantidad llegaría a disminuir, situándose por debajo de la producción normal, aumentando el número de accidentes, y, por consiguiente, este número de compañeros quedaría fuera del mismo sin producir nada.

Todo esto es consecuencia de la fatiga industrial producida.

El aumento de rendimiento, para que sea eficaz y efectivo, ha de conseguirse aplicando métodos que, lejos de producir la fatiga industrial, la haga desaparecer.

Esto se consigue por medio del trabajo científico, del trabajo y del trabajador. Los resultados que se han obtenido son sorprendentes, y de ello buena prueba la tenemos en Rusia, donde se ha conseguido reducir la jornada, aumentar el rendimiento en un tanto por ciento y, desde luego, aumentar en los jornales.

El primer y de los primeros estimulantes de la imitación, en sus dos aspectos: instintiva e involuntaria, o consciente y voluntaria. Ello exige la eliminación de los malos elementos de trabajo, cuyo contagio es rápido que el de los buenos.

Es necesario que el trabajador tenga ante sus ojos el ejemplo, colocándolo en situaciones de éxito, para que todos, instruidos a los mentes, imiten.

Notas del Metro

NUESTRO PEOR ENEMIGO

Mucho peor que el fascista que lucha en las frentes contra nosotros: mucho peor que los cientos de emboscados que pululan por Madrid, obedeciendo órdenes secretas del servicio de espionaje, lo son, sin duda, todos aquellos que con la careta de trabajadores, y amparándose en la impunidad de alguna organización sindical, se dedican a sembrar el malestar, el confusiónismo y la división entre la masa obrera.

Todas las ideas son dignas de respeto cuando propenden a beneficiar a la Humanidad, y sobre todo cuando se sienten con fervor. Nada hay más repugnante, empero, que militar en este o aquel partido político, afiliarse a una u otra organización sindical sin estos motivos, o por el mero hecho de poseer un determinado carnet que sirva de pantalla a los designios perversos de quienes jamás simpatizarán con ningún noble ideal.

El crecido porcentaje de elementos enemigos que han logrado infiltrarse en las sindicales obreras son los que producen esa agitación ese desconcierto que aumenta cada vez más entre los trabajadores, porque a dichos individuos "straperlistas" unos, "cavernícolas" furibundos los más—sólo les ha llevado a estos sitios fines morbosos de venganza personal o el deseo inícuo de poner en práctica el famoso "divide y vencerás" de los jesuitas, en la imposibilidad de reorganizar en estos momentos aquel oprobioso borregato católico que existía antes de la insurrección militar-fascista.

Ante semejantes maniobras, debemos prevenirnos los trabajadores del Metro. Y que la advertencia que aquí hacemos sea como un alerta que llegue a los ámbitos de las organizaciones y partidos, sólo se lleva a efecto una depuración a fondo de los sujetos desechables que allí se han infiltrado, sino también para que el afán proselitista cese inmediatamente, si no queremos correr el riesgo de quedar mañana a merced de nuestros mayores enemigos...

Encarecemos a los compañeros ferroviarios poseedores de tarjetas de abono para viajar en el Metro que sirvan mostrándolas al personal de las revisiones, al objeto de que los viajeros desaprensivos no se aprovechen y pongan en práctica un nuevo "truco", que ya han intentado algunos, y que consiste en lo siguiente:

Al pasar por una revisión y de repente simplemente "abono", sin enseñar la tarjeta, da lugar a que lo oiga uno de estos viajeros de quienes hablo, el cual, al darse cuenta, tratará de pasar sin billete, repitiendo lo que oyerá el día anterior.

Además, nos vemos obligados a pedir la tarjeta para facilitar la labor que actualmente se realiza, con el fin de hallar las que en estos días han extraviado algunos compañeros ferroviarios.

Miguel SANCHEZ

Los ferrocarriles de vía estrecha deben incluirse en la Red Nacional

Hace mucho tiempo, nuestro Sindicato Nacional Ferroviario se ha venido ocupando de un problema tan trascendental como es el de la unificación de los ferrocarriles. Cuantas veces se ha presentado ocasión planteada a nuestros gobernantes esta cuestión, que afectaba de lleno a la Economía nacional, ya que de llevar a término esta unificación el gravamen que sobre el Tesoro nacional pesa se amortizaría en un no despreciable porcentaje; probablemente, desaparecería.

Este tema mereció siempre nuestra especial preferencia, y en tantas ocasiones como pudimos poética y sinceramente lo abordamos. No fuimos sólo nosotros quienes dedicamos una parte de nuestras actividades a la puesta en marcha de este anhelo de los ferroviarios, sino incluso en el pacto firmado por todos los grupos de izquierda aparece como uno de los proyectos a realizar en su gran programa el de nacionalización de la industria ferroviaria, y a pesar de sus buenos deseos, parece ser que hoy no es el asunto, o lo parecía ser al menos, que no tuvo una solución adecuada. La triste realidad de los hechos nos ha demostrado lo contrario. Es decir, que no es tan difícil como en un principio parecía.

¿Quién no conoce el tren de Aragón? Todos los ferroviarios saben que existe este ferrocarril, del que siempre se habló en tono de tanto guasón. Pues bien: aquel ferrocarril que calificamos muchas de las veces de juguete, ha tenido un gran valor. Momento ha habido en que Madrid entero tenía puesta su mirada y sus esperanzas en la diminuta estación de detrás del Retiro. No soy yo quien deba hacer la alabanza del resultado del gran servicio que este ferrocarril ha prestado a Madrid desde la criminal sublevación fas-

cista. Tampoco es este el momento de dar datos sobre el resultado de su explotación.

Pues bien: este ferrocarril, que forma parte del número cinco que son las redes que parten de Madrid, por obra y gracia de no sé quién queda eliminado del grupo y formando con las otras cuatro, a más de otras de fuera de Madrid, el Grupo del Comité Nacional de Ferrocarriles, dejándonos a nosotros, naturalmente, en una desigualdad de condiciones con relación al resto de los compañeros de profesión que no son para enumerados en este momento, pero que tampoco hay razón para separarnos como seres minúsculos.

Y aquí de mí incertidumbre, que agradecería me aclarasen los altos cargos: Los compañeros del ferrocarril de Madrid a Aragón, ¿somos ferroviarios o no lo somos? ¿Si? Pues sí lo somos, llevados a formar en las filas de los ferrocarriles de grandes redes, y haceo igual con las demás redes que en las mismas condiciones nuestras se encuentren. No creo pretendáis sigan existiendo las diferencias. Ferrocarriles de verdad y ferroviarios de verdad y ferroviarios de verdad.

Enrique GOSI

El aumento en la producción

Hay mucha gente que cree que el problema de aumentar la producción industrial es cuestión exclusiva de salarios, o sea, de aumento en los mismos, bien incrementando éste, o bien creando una prima a la superproducción o simplemente a la producción.

Nada más lejos de la realidad este criterio. Ciertamente es que un trabajador trabajará más a gusto y su rendimiento será mayor si el haber que recibe como pago a su trabajo cubre sus necesidades materiales.

Ahora bien: al querer establecer una producción tipo para sobre ella conceder ese incremento de haber o prima, se tropieza con serios inconvenientes, difíciles de resolver, de una manera empírica, y de aquí que nunca se dé cumplida satisfacción al trabajador. Otra de las causas principales, y que requiere una labor intensa, es la cooperación entre el trabajador y el que dirige. Esta cooperación antes no existía, y hoy debemos procurar por todos los medios que exista, pues ésta es la clave de que la producción aumente.

Evidentemente que en una sociedad industrial organizada científicamente esto no debe producirse, ya que el haber que se asigna al trabajador en cada función debe ser suficiente para que aquél que hace moral y materialmente satisfecho.

El problema de trabajo, esto es, aumento en la producción, determinado en unas ocasiones por las necesidades del orden nacional, como ahora nos ocurre, y otras por la carencia de divisas, otras por la competencia en las industrias, no se alcanza por el aumento de la jornada, como equivocadamente se hace en algunas ocasiones, ni con forzar la marcha en el trabajo, pues en estos casos, si bien en los primeros momentos se acusaría un ligero aumento de la producción, a lo largo, la calidad y cantidad llegaría a disminuir, situándose por debajo de la producción normal, aumentando el número de accidentes, y, por consiguiente, este número de compañeros quedaría fuera del mismo sin producir nada.

Todo esto es consecuencia de la fatiga industrial producida.

El aumento de rendimiento, para que sea eficaz y efectivo, ha de conseguirse aplicando métodos que, lejos de producir la fatiga industrial, la haga desaparecer.

Esto se consigue por medio del trabajo científico, del trabajo y del trabajador. Los resultados que se han obtenidos son sorprendentes, y de ello buena prueba la tenemos en Rusia, donde se ha conseguido reducir la jornada, aumentar el rendimiento en un tanto por ciento y, desde luego, aumentar en los jornales.

El primer y de los primeros estimulantes de la imitación, en sus dos aspectos: instintiva e involuntaria, o consciente y voluntaria. Ello exige la eliminación de los malos elementos de trabajo, cuyo contagio es rápido que el de los buenos.

El aumento en la producción

Hay mucha gente que cree que el problema de aumentar la producción industrial es cuestión exclusiva de salarios, o sea, de aumento en los mismos, bien incrementando éste, o bien creando una prima a la superproducción o simplemente a la producción.

Nada más lejos de la realidad este criterio. Ciertamente es que un trabajador trabajará más a gusto y su rendimiento será mayor si el haber que recibe como pago a su trabajo cubre sus necesidades materiales.

Ahora bien: al querer establecer una producción tipo para sobre ella conceder ese incremento de haber o prima, se tropieza con serios inconvenientes, difíciles de resolver, de una manera empírica, y de aquí que nunca se dé cumplida satisfacción al trabajador. Otra de las causas principales, y que requiere una labor intensa, es la cooperación entre el trabajador y el que dirige. Esta cooperación antes no existía, y hoy debemos procurar por todos los medios que exista, pues ésta es la clave de que la producción aumente.

Evidentemente que en una sociedad industrial organizada científicamente esto no debe producirse, ya que el haber que se asigna al trabajador en cada función debe ser suficiente para que aquél que hace moral y materialmente satisfecho.

El problema de trabajo, esto es, aumento en la producción, determinado en unas ocasiones por las necesidades del orden nacional, como ahora nos ocurre, y otras por la carencia de divisas, otras por la competencia en las industrias, no se alcanza por el aumento de la jornada, como equivocadamente se hace en algunas ocasiones, ni con forzar la marcha en el trabajo, pues en estos casos, si bien en los primeros momentos se acusaría un ligero aumento de la producción, a lo largo, la calidad y cantidad llegaría a disminuir, situándose por debajo de la producción normal, aumentando el número de accidentes, y, por consiguiente, este número de compañeros quedaría fuera del mismo sin producir nada.

Todo esto es consecuencia de la fatiga industrial producida.

El aumento de rendimiento, para que sea eficaz y efectivo, ha de conseguirse aplicando métodos que, lejos de producir la fatiga industrial, la haga desaparecer.

Esto se consigue por medio del trabajo científico, del trabajo y del trabajador. Los resultados que se han obtenidos son sorprendentes, y de ello buena prueba la tenemos en Rusia, donde se ha conseguido reducir la jornada, aumentar el rendimiento en un tanto por ciento y, desde luego, aumentar en los jornales.

El primer y de los primeros estimulantes de la imitación, en sus dos aspectos: instintiva e involuntaria, o consciente y voluntaria. Ello exige la eliminación de los malos elementos de trabajo, cuyo contagio es rápido que el de los buenos.

Es necesario que el trabajador tenga ante sus ojos el ejemplo, colocándolo en situaciones de éxito, para que todos, instruidos a los mentes, imiten.

El problema de trabajo, esto es, aumento en la producción, determinado en unas ocasiones por las necesidades del orden nacional, como ahora nos ocurre, y otras por la carencia de divisas, otras por la competencia en las industrias, no se alcanza por el aumento de la jornada, como equivocadamente se hace en algunas ocasiones, ni con forzar la marcha en el trabajo, pues en estos casos, si bien en los primeros momentos se acusaría un ligero aumento de la producción, a lo largo, la calidad y cantidad llegaría a disminuir, situándose por debajo de la producción normal, aumentando el número de accidentes, y, por consiguiente, este número de compañeros quedaría fuera del mismo sin producir nada.

Todo esto es consecuencia de la fatiga industrial producida.

El aumento de rendimiento, para que sea eficaz y efectivo, ha de conseguirse aplicando métodos que, lejos de producir la fatiga industrial, la haga desaparecer.

Esto se consigue por medio del trabajo científico, del trabajo y del trabajador. Los resultados que se han obtenidos son sorprendentes, y de ello buena prueba la tenemos en Rusia, donde se ha conseguido reducir la jornada, aumentar el rendimiento en un tanto por ciento y, desde luego, aumentar en los jornales.

El primer y de los primeros estimulantes de la imitación, en sus dos aspectos: instintiva e involuntaria, o consciente y voluntaria. Ello exige la eliminación de los malos elementos de trabajo, cuyo contagio es rápido que el de los buenos.

Es necesario que el trabajador tenga ante sus ojos el ejemplo, colocándolo en situaciones de éxito, para que todos, instruidos a los mentes, imiten.

El problema de trabajo, esto es, aumento en la producción, determinado en unas ocasiones por las necesidades del orden nacional, como ahora nos ocurre, y otras por la carencia de divisas, otras por la competencia en las industrias, no se alcanza por el aumento de la jornada, como equivocadamente se hace en algunas ocasiones, ni con forzar la marcha en el trabajo, pues en estos casos, si bien en los primeros momentos se acusaría un ligero aumento de la producción, a lo largo, la calidad y cantidad llegaría a disminuir, situándose por debajo de la producción normal, aumentando el número de accidentes, y, por consiguiente, este número de compañeros quedaría fuera del mismo sin producir nada.

Todo esto es consecuencia de la fatiga industrial producida.

El aumento de rendimiento, para que sea eficaz y efectivo, ha de conseguirse aplicando métodos que, lejos de producir la fatiga industrial, la haga desaparecer.

Esto se consigue por medio del trabajo científico, del trabajo y del trabajador. Los resultados que se han obtenidos son sorprendentes, y de ello buena prueba la tenemos en Rusia, donde se ha conseguido reducir la jornada, aumentar el rendimiento en un tanto por ciento y, desde luego, aumentar en los jornales.

El primer y de los primeros estimulantes de la imitación, en sus dos aspectos: instintiva e involuntaria, o consciente y voluntaria. Ello exige la eliminación de los malos elementos de trabajo, cuyo contagio es rápido que el de los buenos.

Es necesario que el trabajador tenga ante sus ojos el ejemplo, colocándolo en situaciones de éxito, para que todos, instruidos a los mentes, imiten.

El problema de trabajo, esto es, aumento en la producción, determinado en unas ocasiones por las necesidades del orden nacional, como ahora nos ocurre, y otras por la carencia de divisas, otras por la competencia en las industrias, no se alcanza por el aumento de la jornada, como equivocadamente se hace en algunas ocasiones, ni con forzar la marcha en el trabajo, pues en estos casos, si bien en los primeros momentos se acusaría un ligero aumento de la producción, a lo largo, la calidad y cantidad llegaría a disminuir, situándose por debajo de la producción normal, aumentando el número de accidentes, y, por consiguiente, este número de compañeros quedaría fuera del mismo sin producir nada.

Todo esto es consecuencia de la fatiga industrial producida.

El aumento en la producción

Hay mucha gente que cree que el problema de aumentar la producción industrial es cuestión exclusiva de salarios, o sea, de aumento en los mismos, bien incrementando éste, o bien creando una prima a la superproducción o simplemente a la producción.

Nada más lejos de la realidad este criterio. Ciertamente es que un trabajador trabajará más a gusto y su rendimiento será mayor si el haber que recibe como pago a su trabajo cubre sus necesidades materiales.

Ahora bien: al querer establecer una producción tipo para sobre ella conceder ese incremento de haber o prima, se tropieza con serios inconvenientes, difíciles de resolver, de una manera empírica, y de aquí que nunca se dé cumplida satisfacción al trabajador. Otra de las causas principales, y que requiere una labor intensa, es la cooperación entre el trabajador y el que dirige. Esta cooperación antes no existía, y hoy debemos procurar por todos los medios que exista, pues ésta es la clave de que la producción aumente.

Evidentemente que en una sociedad industrial organizada científicamente esto no debe producirse, ya que el haber que se asigna al trabajador en cada función debe ser suficiente para que aquél que hace moral y materialmente satisfecho.

El problema de trabajo, esto es, aumento en la producción, determinado en unas ocasiones por las necesidades del orden nacional, como ahora nos ocurre, y otras por la carencia de divisas, otras por la competencia en las industrias, no se alcanza por el aumento de la jornada, como equivocadamente se hace en algunas ocasiones, ni con forzar la marcha en el trabajo, pues en estos casos, si bien en los primeros momentos se acusaría un ligero aumento de la producción, a lo largo, la calidad y cantidad llegaría a disminuir, situándose por debajo de la producción normal, aumentando el número de accidentes, y, por consiguiente, este número de compañeros quedaría fuera del mismo sin producir nada.

Todo esto es consecuencia de la fatiga industrial producida.

El aumento de rendimiento, para que sea eficaz y efectivo, ha de conseguirse aplicando métodos que, lejos de producir la fatiga industrial, la haga desaparecer.

Esto se consigue por medio del trabajo científico, del trabajo y del trabajador. Los resultados que se han obtenidos son sorprendentes, y de ello buena prueba la tenemos en Rusia, donde se ha conseguido

EDITORIALES

Los despedidos del Gran Metro de Barcelona

Nuestras dos centrales sindicales han firmado un pacto de unidad de acción, que en su primera parte dice: "La C. N. T. y la U. G. T. renuncian en sus propagandas—Prensa, tribuna, etc.—a realizar toda clase de críticas y de ataques de tipo violento contra los postulados sindicales que las informan. Las divergencias doctrinales que separan a ambas organizaciones serán examinadas siempre de forma objetiva con las frases cordiales y fundamentando el razonamiento de las doctrinas sindicales que una y otra central defienden."

En su tercer artículo habla de la libertad de sindicación, y entre otras cosas señala que "En los centros de trabajo, campo, talleres, fábricas, minas, etc., se considerará documento acreditativo de personalidad sindical el carnet que presenten los camaradas, sea de la U. G. T. o de la C. N. T."

El citado pacto, tal como ha sido firmado, entendemos que sólo puede servir para terminar con situaciones como la que ocurre en Barcelona, donde compañeros del Sindicato Nacional Ferroviario, compañeros de la U. G. T., obreros del Gran Metro de Barcelona, se encuentran en la calle y cobrando del Sindicato por haber sido despedidos del Gran Metro. En octubre, los obreros ferroviarios sufrieron, como los demás, las represalias de la burguesía; los Sindicatos, las coacciones entre los compañeros, mitigaban en parte el hambre de estos compañeros; en la actualidad ocurre lo mismo con los 35 ó 37 camaradas de Barcelona; la primera Zona ha organizado una colecta con este fin.

Es inútil que quieran tergiversar los hechos, que intenten aducir razones; nada sirve para encubrir la monstruosidad realizada en Barcelona: Compañeros de la U. G. T. han sido despedidos del Gran Metro por negarse a llevar en su pecho distintivo distinto al de su organización. Estos son los hechos concretos, y nada ni nadie podrá hacerlos variar. Los obreros lo saben y los juzgan en consecuencia.

En un manifiesto o informe del Sindicato de Comunicaciones y Transportes de Barcelona se dice que los obreros de la U. G. T. no han sido despedidos, que se han marchado ellos; se relatan varias asambleas habidas "sin coacción por parte de los compañeros de la C. N. T."; pero a nosotros nos consta que hubo disparos en el exterior, y esto dió motivo para que entrara en el local una supuesta guardia, compuesta de unos treinta tranviarios armados de fusiles, con el fin de "guardar los posibles eventualidades"; pero, en realidad, cobijaron con su atuendo guerrero a nuestros compañeros, algunos de los cuales no intervinieron, ya que no en balde conocían las desapariciones misteriosas de bastantes compañeros del Transporte de la U. G. T.

Dicen también: "Lo que allí hubo fué que los trabajadores en masa propusieron un Comité de Control todo C. N. T., y a propuesta del compañero que presidía, se acordó que pasase a la C. N. T. el pequeño grupo que quedaba de la U. G. T." Así, con toda claridad, se dice: "Nos hemos reunido la mayoría, y acordamos que pasen todos a la C. N. T." Somos auténticamente revolucionarios y de ningún modo podemos caer en la repetición de hechos como el que nos ocupa, realizándolo a la inversa. En el mismo Metro de Madrid tenemos gran mayoría de la U. G. T., unos 1.500 por 150, diferencia respetable; en las demás Redes ferroviarias ocurre cosa parecida; en Madrid, la C. N. T. no tiene mayoría, ni aun siquiera el 30 por 100 del personal en ninguna de las Redes ferroviarias; ¿qué ocurriría si nuestra organización procediera de igual modo que los compañeros de la C. N. T. de Barcelona?

Aquí, no solamente se ha procedido bien, sino que en todos los Comités de Control existe paridad en las representaciones; se han respetado democráticamente las minorías, e inclusive se da el caso de que en algunos servicios los únicos militantes de la C. N. T. que hay son miembros del Control.

Los compañeros despedidos de Barcelona en su informe dicen: "Se reintegrarán al trabajo en cuanto se les asegure que no serán obligados a ostentar el distintivo de referencia, y ni que decir tiene que con el carnet sindical que hasta la fecha tienen."

En abril está dado este informe; aún no se han reintegrado al trabajo; continúan despedidos y cobrando del Sindicato, para lo cual la primera Zona ha organizado una colecta.

El pacto de unidad de acción U. G. T. - C. N. T. servirá para liquidar esta enojosa cuestión, que tan poco dice en favor de la organización causante del hecho y que en la actualidad distancia cada día más a los obreros de ambas organizaciones. La Ejecutiva de la U. G. T. conoce el caso; esperamos que lo solucionará, dando satisfacción a sus afiliados.

¿Qué hay del aumento de sueldo a los ferroviarios?

Las organizaciones ferroviarias, preocupándose de los intereses de los obreros del carril, tienen solicitadas unas mejoras económicas para ellos. En efecto, los ferroviarios tienen un salario bastante bajo, teniendo en cuenta el encarecimiento que han sufrido las subsistencias. Se está dando el caso de marcharse muchos ferroviarios a otras profesiones por hallarse aquellas mucho mejor remuneradas. Y esto no debe ser; los ferroviarios pueden y deben servir a la guerra desde el ferrocarril, como lo están haciendo; pero deben hallar una justa correspondencia a su esfuerzo, teniendo por lo menos un jornal que equivalga al jornal medio que disfrutaban los obreros de otras profesiones.

Sabemos que se ha reunido una Comisión interministerial para estudiar la concesión de este aumento, pero no conocemos el resultado obtenido en sus deliberaciones.

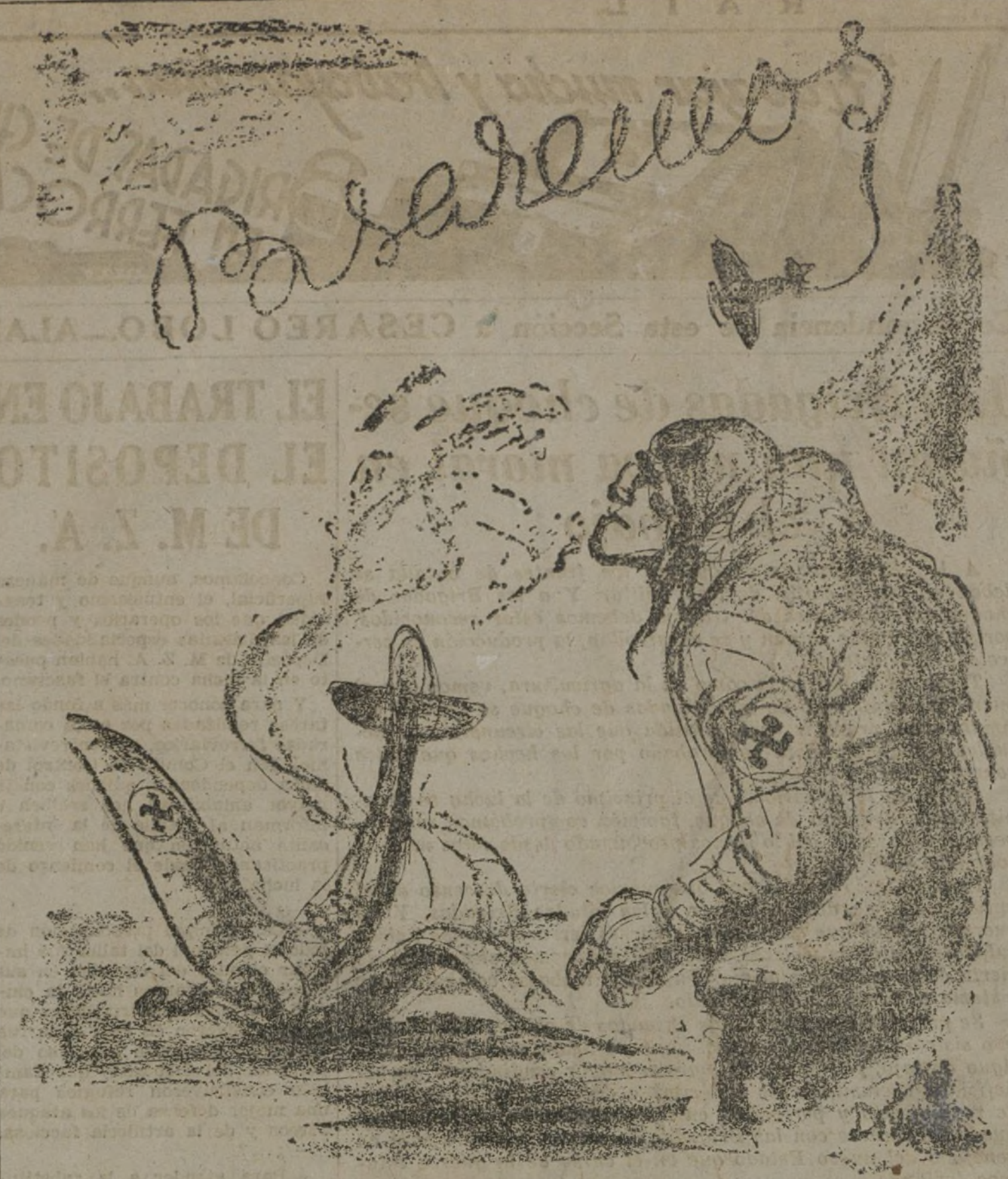
Los ferroviarios fueron siempre defraudados por los viejos Gobiernos de la burguesía; ahora deben ser satisfechos sus aspiraciones, que se mueven en un marco modesto y no piden más que aquello que ya disfrutaban las más extensas capas de trabajadores. Su espíritu de sacrificio y adhesión a la causa antifascista lo están demostrando diariamente con hechos. Pero es necesario que su labor se vea correspondida con estas mejoras económicas que les ponga en la situación de bienestar a que son acreedores.

Tenemos la confianza de que el Gobierno atenderá esta petición y concederá unos aumentos de sueldo a los ferroviarios. Y es también necesario que este hecho se realice cuanto antes, porque la situación económica de los hogares de los ferroviarios no permite mucha espera.

La Prensa extranjera se ocupa de los ferroviarios españoles

En "Der Eisenbahner", periódico suizo, se ha publicado un trabajo refiriéndose a los ferroviarios españoles. Resume toda nuestra actividad, tanto en la guerra como en la marcha del transporte.

Nos complace hacer constar que la verdad se va abriendo camino y que se hace a nuestra clase la justicia que merece.



Un gran mitin...

(Viene de la pág. 3.)

Ilones, y que para dar ese plus tendría que dar otros cinco millones más mensuales el Gobierno que atiende todas las necesidades de guerra, del Orden público, de la Sanidad, de todos los aspectos de la vida del Estado, atenderá a los compañeros ferroviarios.

Compañeros: Yo quiero terminar. Conociendo los puntos de vista de la Zona con respecto a la guerra y con respecto a la unidad con la C. N. T. Con respecto a la unidad con la C. N. T., plan concreto, conversaciones cordiales con estos compañeros, y una urgente. Con respecto al plus de guerra, sostendremos nosotros con nuestra fuerza, que no es posible que la regatee nadie, ante el Gobierno y ante el Estado, el derecho de los ferroviarios a obtener mejores condiciones de existencia.

Si alguien había pensado que desfiláramos y abandonáramos la bandera de los derechos de los ferroviarios puede considerarse equivocado seguramente. Los hombres del Sindicato Nacional Ferroviario hemos luchado en todos los períodos; nos ha tallado la burguesía a fuerza de golpes demasiado duros, y no cedemos a nadie en la defensa de los trabajadores. Por tanto, compañeros, seguid, agrupados en torno nuestro. El camino que os trazamos es duro y difícil, porque es un camino de lucha; pero seguid, compañeros, porque es un camino de victoria. (Muy bien. Grandes y prolongados aplausos acogen las últimas palabras del orador.)

PALABRAS FINALES DEL COMPAÑERO GALLEGOS

Compañeros ferroviarios: En esta gran asamblea surge la iniciativa de un grupo de compañeros, que me han presentado una proposición previa en este sentido y que vosotros diréis si estimáis debe leerse, porque es un punto sobre el que he de girar la unidad de todos los trabajadores. Dico: "Un grupo de ferroviarios del Oeste propone a la Mesa de esta asamblea se dé lectura a unos párrafos de la alocución pronunciada por radio por el compañero Mera, comandante del Ejército y militante de la C. N. T."

A la pregunta del presidente dirigida a la asamblea de si se procedía a dicha lectura, ésta contestó afirmativamente.

Dico: "El que no esté a la altura de los acontecimientos, hace inconsistentemente el juego al enemigo. Los españoles tenemos un compromiso: obedecer. Que los contagios de la retaguardia no lleguen al frente. Son los contagios de la vanguardia los que tienen que imponer a la retaguardia la unión. Cipriano Mera, salido de la cárcel cuando se produjo el movimiento para combatir al fascismo, empuñó el fusil. Cipriano Mera no se prestará a una segunda lucha, porque a MI LADO HAN CAÍDO COMUNISTAS, ANARQUISTAS, SOCIALISTAS Y REPUBLICANOS. HAN FORMADO UN BLOQUE ESPIRITUAL DENTRO DE MI CORAZÓN, y no habrá ningún hombre capaz de basenarse retroceder ni cambiar de opinión. ¡Salud! (Grandes aplausos.)"

Por último, he de manifestar aquí que el Comité Nacional Ferroviario, en el período de lucha y de dominación burguesa, dedicó todo su esfuerzo a organizar y trabajar por el mejoramiento de todos los trabajadores, y desde que ha empezado la lucha civil en España todos nuestros esfuerzos y energías se ponen a contribución para salir triunfante de la misma. Tened la seguridad, camaradas. (Se profieren en el salón vivas al Sindicato Nacional Ferroviario.)

Resumen de la última reunión del Comité Nacional

Por A. GALLEGOS

Durante los días 27, 28 y 29 del pasado mes de julio ha estado reunido el Comité Nacional de nuestro Sindicato, y, como en todas las reuniones de éste, han sido tratados múltiples problemas de suma importancia relacionados con la industria.

Por tratarse de un Pleno ordinario han sido también abordados otros problemas de carácter económico y desenvolvimiento interno de nuestra organización, así como el movimiento de afiliados, que, por cierto, es ampliamente satisfactorio.

Este crecimiento de la organización trae consigo una mayor preocupación, por lo que los militantes del Sindicato hemos de redoblar nuestra actividad para educar socialmente al gran número de compañeros incorporados a nuestra organización, que de buena fe hayan venido a ella, interesándose para que nos ayuden a afrontar las dificultades propias del momento y una serie de cuestiones que han surgido como consecuencia de las circunstancias actuales.

Nuestro Sindicato, en sus reuniones, se ha propuesto terminar con una serie de entorpecimientos provocados por una incompetencia producto del desconocimiento de la industria ferroviaria, o, mejor dicho, del problema del transporte, y que la incompetencia de unos compañeros les lleva a querer administrar éstos por sectores.

Nuestra organización ha dicho con entera claridad que es preciso nacionalizar todos los transportes para hacer desaparecer cuantas cortapisas o entorpecimientos impidan una buena coordinación y una administración centralizada que haga desaparecer el barajuste existente, en el que una rama del transporte atesora millones y se adjudican unos sueldos y pluses superiores a los que perciben otros obreros que desempeñan idénticas funciones, sembrando la envidia y el consiguiente malestar entre los demás compañeros de la industria.

Otro problema de suma importancia ha merecido la preocupación de las reuniones del Comité Nacional, cual es la de proponer al Comité Nacional de Ferrocarriles la creación de escuelas de capacitación profesional, para lo cual está dispuesto a prestarle su apoyo incondicional.

A ningún ferroviario se le ocultará la importancia que esto tiene, dada la transformación que se está operando en las normas de explotación y que al término de la guerra estas normas serán superadas.

La responsabilidad que recaiga sobre todos nosotros cada vez será mayor, y es preciso que una vez creadas estas escuelas acudamos a ellas y nos preocupemos sobre la marcha de los acontecimientos y sin desatender nuestro trabajo de activar el triunfo de la guerra, capacitándonos lo más posible.

Paralelo a este problema fué tratado con reiteración machacona lo referente al sueldo tope de los técnicos, considerando intolerable que continúe sin resolverse; parece que existe por parte de algunas representaciones—y por fortuna no por la del Sindicato Nacional Ferroviario—que este asunto de tanto interés para nuestra industria no se resuelva, siendo incomprensible que pueda existir tanto interés en persistir en un error que la realidad nos está demostrando hasta la saciedad que los técnicos no se improvisan.

Ahora bien: sin jefes, sin responsables, sin encargados, como queráis llamarlos, no es posible que funcione el ferrocarril; son muy importantes los servicios que presta, y de tal trascendencia alguno de ellos, que se hace preciso que la responsabilidad de su ejecución recaiga en algún compañero caracterizado.

Siendo, pues, necesaria la existencia de responsables en cada una de las dependencias de la Red, y mucho menos especializados en industria tan compleja como es la de ferrocarriles.

Es indudable que el Sindicato Nacional Ferroviario, a pesar de todos los inconvenientes, seguirá persistentemente por el camino de la eficacia, no adoptando jamás actitudes inconvenientes, y mucho menos si todos los militantes del mismo nos ponemos a la altura de las circunstancias y recordamos algo que por muy sabido acaso se nos olvida, y es que la organización es el fin, y el resultado de la conducta observada por todos nosotros; que tenemos unos principios y unas aspiraciones cuya consecuencia depende del comportamiento, mejor dicho, del interés que todos pongamos no con frases, sino con hechos.

Como en tantas otras reuniones celebradas por este organismo, fué tratada la importante labor que viene desarrollando la I. T. F. en beneficio de la causa antifascista, cuyo comportamiento ha tenido el pláceme unánime del Comité Nacional. Esta conducta, unida a la ya recia tradición de lucha que viene observando este organismo, permite asegurar que nuestro Sindicato, por su actitud de siempre frente a las antiguas empresas ferroviarias, así como por sus relaciones internacionales, tiene suficientemente acreditado el título de eje del movimiento del transporte ferroviario español.

El Congreso del S. N. F.

Por R. LAGUNA

Con paso lento vamos avanzando en nuestro Sindicato. En la última reunión del Comité Nacional, se ha llegado al acuerdo de celebrar el Congreso del Sindicato, caso de ser convocado el de la U. G. T.

Un acuerdo condicionado a que la U. G. T. se reúna en Congreso es restar importancia a los graves y numerosos problemas que hoy día tenemos planteados los obreros ferroviarios.

Hablar de la necesidad de la celebración del Congreso de nuestra organización no es precisamente para preparar el de la Central sindical a que pertenecemos; más bien al contrario. Una vez celebrados los Congresos de los Sindicatos, la U. G. T. tendría que celebrar el suyo.

Los Sindicatos celebran sus Congresos pasado un período de tiempo reglamentario, o cuando las necesidades de la organización así lo prescriben. En la actualidad no es necesario que el Congreso para demostrar que la situación interna de los mismos, que su labor como tal organización, que sus tareas en la organización de la industria, y sobre todo la situación actual, exigen adoptar métodos nuevos, y sólo a un Congreso corresponde señalar las directrices necesarias para que los Sindicatos realicen una labor eficiente en pro de la causa antifascista.

Concretándonos al Sindicato Nacional Ferroviario, con señalar la fecha en que se celebró el último Congreso—1933—tendremos suficiente juicio para asegurar la necesidad de reunirlos. Pero no es esto sólo; es nuestra industria la que representa más posiciones negativas y poco eficaces en los momentos actuales. En el ferrocarril, al implantar el sueldo mínimo de diez pesetas, de hecho se impuso este jornal igualitario, que si se resolviera una situación, en la actualidad es contraproducente en grado extremo. A la vista tenemos sus resultados: indisciplina, falta de estímulo y, en general, un gran desprecio al trabajo.

A los técnicos se les señaló el sueldo máximo de 8.000 pesetas, medida contraproducente también. Las perspectivas económicas de los técnicos, su estímulo, sus iniciativas, vinieron al suelo con este sueldo máximo, que lo ganan trabajando en cualquier parte, y quizá con menos responsabilidad.

Podemos asegurar que la actividad del Sindicato está estancada. Los ferroviarios tienen por resolver bastantes problemas; su organización aún no les ha dado una línea a seguir en todas las cuestiones que la situación plantea. Todo lo más, la Ejecutiva se ha limitado a dar por hecho lo que la iniciativa de los demás ha resuelto. Tomemos por ejemplo el control obrero, o la actuación del Comité Nacional de Ferrocarriles. Aún no nos ha dicho la Ejecutiva cómo ha de funcionar el control, qué papel juegan los obreros en los Comités, etc.

El Comité Nacional ha dictado disposiciones en ningún modo están de acuerdo con los principios y normas de nuestro Sindicato—circulares 40, 45 y otras—. La Ejecutiva se encierra en su círculo, y nada quiere saber de los latentes problemas ferroviarios, y mucho menos de la situación interna del Sindicato.

Cierto es que el nuevo secretario general se ha incorporado ya a su cargo; pero esto no es suficiente; nuestra organización tiene problemas pendientes por resolver, tanto de orden interno como generales del transporte ferroviario, que sólo un Congreso puede darles solución definitiva.

ALGO SOBRE LOS TECNICOS

Circular número 40 del Comité de Explotación pretende dar una dirección y marcar un solo criterio en la estructura ferroviaria, y a fuerza de concretar y aclarar los conceptos, los deja mucho más confusos que estaban anteriormente. Deseando llevar la seriedad a la masa de ferroviarios que sigue con enorme interés el momento actual, estamos unas veces tan absurdas y dicta unas disposiciones tan apartadas de la realidad, tan distanciaditas del común sentir de la mayoría, que de llevarse a la práctica forzosamente han de producir malestar.

Tal sucede, por ejemplo, con lo que hace referencia al personal técnico: coloca al frente de cada servicio central a un técnico, pero no determina claramente qué atribuciones ha de tener, y apreciables tan absurdas y dicta unas disposiciones tan apartadas de la realidad, tan distanciaditas del común sentir de la mayoría, que de llevarse a la práctica forzosamente han de producir malestar.

Esta falta de concreción en separar las responsabilidades de ambos ha de engendrar divergencias de criterio, que irán en perjuicio del ferrocarril.

Sea cualquiera la solución que se dé a este problema, queda en pie el más importante, y sobre el cual nada se dice: el de la selección de los jefes o responsables; si queremos que los servicios funcionen con eficiencia, hay que transformar profundamente toda la complicada armazón que nos legaron las antiguas Empresas, y en primera línea se halla este asunto de la Jefatura.

Ahora bien: sin jefes, sin responsables, sin encargados, como queráis llamarlos, no es posible que funcione el ferrocarril; son muy importantes los servicios que presta, y de tal trascendencia alguno de ellos, que se hace preciso que la responsabilidad de su ejecución recaiga en algún compañero caracterizado.

Siendo, pues, necesaria la existencia de responsables en cada una de las dependencias de la Red,

El Congreso de nuestro Sindicato no puede supeditarse a que la U. G. T. celebre el suyo. El S. N. F. tiene una gran responsabilidad siempre, y en los actuales momentos mucha más. Por tanto, cuanto antes se celebre el Congreso antes liquidaremos la situación de incertidumbre y vacilaciones que en la actualidad se sigue.

El acuerdo del Comité Nacional es de que, caso de celebrarse el Congreso de la U. G. T., que se celebre el nuestro. O sea, se reconoce en principio la necesidad del Congreso, pero se supedita a cuando no celebre la U. G. T.; Por qué esta demora? ¿Es que los problemas ferroviarios, específicamente del transporte, es que el problema de dirección del ferrocarril, es que la situación económica de los obreros, es que los problemas de la organización, como son los señalados de la Ejecutiva, no tienen importancia? ¿Por qué abandonarlos de tal modo? No lo sabemos, ni creemos que nadie tenga razonamientos justos para demostrar tal acuerdo. Se mire por donde se mire, tal acuerdo significa una forma de dar de lado al problema, de mantener unas posiciones a espaldas de los obreros y una grave subestimación del problema ferroviario, de las necesidades de los obreros y de la situación interna de nuestro Sindicato.

Los que así proceden tienen que recapacitar y darse cuenta de la grave responsabilidad que contraen ante los obreros ferroviarios y ante todos los antifascistas. Esperamos que con la actuación del nuevo secretario general se rectificará esta negativa sistemática a celebrar nuestro Congreso, y que éste se celebrará con toda urgencia.

Sobre el pacto suscrito por la U. G. T. y la C. N. T.

Cada día las masas obreras de la ciudad y del campo sienten con más intensidad todo cuanto a la unidad, en todos sus aspectos, se refiere. Cuantos pasos en este sentido se den han de verse respaldados por el entusiasmo de todos los obreros. Por esta misma causa no pueden pasar sin comentar los hechos de esta índole reflejados por los acuerdos de las dos Centrales sindicales y de las dos organizaciones clasistas del ferrocarril.

¿Puede satisfacerse el alcance que se da a los documentos firmados? Indudablemente que no. Los pactos y los compromisos entre los trabajadores no pueden quedar en balaces. Los documentos que firman los trabajadores han de ser sobre bases concretas y con todo el alcance que las circunstancias y la propia situación del país aconsejen. ¿Se ha tenido esto en cuenta? No; no se ha tenido en cuenta; se ha olvidado a propósito, ya que ni por casualidad se puede suponer que los responsables en representación de ambas Centrales sindicales ignoren los problemas planteados con la organización del Ejército por la creación de la suficiente industria de guerra para nutrir a los frentes, el abastecimiento de la vanguardia y la retaguardia, la necesidad de crear reservas militares, el orden en la retaguardia, la lucha contra la espionaje y el agio, la depuración de los organismos antifascistas, etc., que en todo cuanto coincidamos sea aprovechado, dando un contenido positivo de realizaciones prácticas a nuestros trabajos sobre las necesidades inmediatas, que al culminarlas favorezcan las posiciones obreras.

Hemos de repetir que a ningún trabajador puede parecerle mal que las Centrales sindicales y los propios Sindicatos busquen puntos de coincidencia, tanto para fortalecer la unidad como para ganar la guerra. Pero ni con mucho, insistimos, se han cubierto estos extremos en el pacto que comentamos. Si de algo se caracteriza el valor del material que ha motivado este artículo, es por su contenido negativo. La preocupación de nuestros compañeros no parece ser otra que defender a las organizaciones de posibles enemigos (?), situados en las filas de ambas Centrales sindicales.

En cuanto al documento firmado por el S. N. F. y la F. N. I. F., puede ser sometido a una serie crítica, basada en los mismos términos, en las mismas razones que lo hemos hecho al de la U. G. T. y C. N. T. De nuevo afirmamos que nos congratula que se fortalezcan las corrientes de cordialidad entre los obreros del ferrocarril, que es tanto como decir de ambos Sindicatos. Pero no basta con esto. ¿Es ésta, acaso, la única cuestión de nuestra industria? ¿Acaso no es menester ponerse de acuerdo en problemas que requieren la mayor atención y vigilancia, como son un buen orden en el trabajo, un concepto de la disciplina y de la responsabilidad de cada uno de los ferroviarios, de los técnicos, de la labor de seguimiento ferroviario?

Es precisa la unidad, pero no en abstracto. Unidad del proletariado para ganar la guerra, por una fuerte y disciplinada retaguardia, por una potente industria que atienda a todas las necesidades de la lucha, por una disciplina responsable en el trabajo. Pero todo ello con unas bases concretas, claras, terminantes, que permitan a todos los sectores antifascistas la crítica de los defectos de organización o de apreciación de línea de conducta, a fin de evitar, en la medida de lo posible, que a pesar de la firma del mencionado pacto se puedan suscitar diferencias de criterio y se realicen ataques de crítica Central sindical a otra. Hemos de comprender que esto, que se ha producido ya en todos los sectores sindicales incluso en el ferroviario, no surge por casualidad. Es motivado por la falta de concreción del pacto firmado, que pese a que se habla de ataques verbales y críticas conductas, éstos se producen es difícil no incurrir en ellos si no sabemos de antemano

novar los mandos para que de ellos se puedan sacar los jefes, a desearlos de transporte para con público, el m hasta la flexible debida de la plataba.

El sistema señalado, refrendado de las debidas garantías con el fin de evitar mixtificaciones o complicaciones perniciosas para el normal desenvolvimiento del ferrocarril, sería el más eficaz. Serviría para desterrar tanta rutina como existe entre nosotros y renovería los procedimientos tan anticuados que se oponen al progreso ferroviario.

El ejemplo seguido para la formación del Ejército popular nos dice bien a las claras lo que debemos hacer en el ferrocarril: re-

Nuestros héroes

Los ferroviarios en primera línea

Procede de Sevilla, se llama José Jiménez Collado, es mozo de tren. Combatió al fascismo toda su vida. El 18 de julio, al estallar el movimiento, luchó en Sevilla hasta que no pudo más remedio que huir. Tomó parte en los combates de Extremadura, llegó a Madrid e inmediatamente se enroló en la columna Voluntaria de Andalucía, en la que combatió hasta que pasó al Arma de Caballería.

En la actualidad, por su comportamiento, por su heroísmo, es el comandante de los escuadrones de Caballería Jesús Hernández. De un reportaje de E. de Castro, publicado en "Heraldo de Madrid", recordamos lo siguiente:

«EL SABLE PARTIDO»

A uno de los lados del frente quedó un grupo de enemigos, que con una ametralladora trataba de defenderse. El comandante Jiménez, seguido de unos cuantos jinetes, se lanzó sobre ellos en medio de las ráfagas de la máquina. El enemigo pretendió darse a la fuga; sólo un soldado, pistola en mano, encallaba al comandante, pero antes que el arma pudiera funcionar, Jiménez ha descargado un terrible golpe con el sable y el fascista cae a tierra con el cráneo destrozado. El comandante continúa su carrera para unirse a los suyos; pero no advierte que el arma cortante que lleva en la diestra se ha partido en dos pedruzcos.

Los ferroviarios nos honramos con camaradas del valor y de la capacidad del compañero Jiménez, y nos enorgullecemos contar en nuestras filas con camaradas que dan todo lo que son en la guerra contra el fascismo.