

Para que el pueblo juzgue

Los obreros ferroviarios responden a las acusaciones de que fueron víctimas

Hablan los afectados

A las falsas afirmaciones vertidas por el fascismo respecto a la actuación de los trabajadores del riel, los compañeros ferroviarios de la C. N. T. responden con una sobria, sencilla y concreta relación de hechos.

Hemos recibido en nuestra redacción la visita de varios camaradas ferroviarios, miembros del Comité de Relaciones C. N. T. De la entrevista habida, damos un informe, que por ser fiel reflejo de los acontecimientos, desvirtúa en absoluto, las falsedades en las más horribles versiones por quien más y mejor debiera saber la verdad y ajustarse a ella en beneficio de la clase trabajadora y en justo reconocimiento a los esfuerzos y sacrificios realizados por los obreros ferroviarios, tanto de la C. N. T. como de la U. G. T. combatientes luchas de ellos en los frentes y calles otros en el cumplimiento de su deber.



PARA QUE SE ENTERE QUIEN DEBE ENTERARSE

Cuando estalló el movimiento fascista, las estaciones fueron inmediatamente tomadas por los trabajadores de la F. N. Y. P. (C. N. T.). El pueblo los vio luchar como fieras, atacar y defenderse hasta morir. En los lugares donde no logró vencer a los fascistas, la C. N. T. tomó el material rodante, edificios, electra, y organizó en pocas horas los servicios. A los tres días, cuando ya se habían empezado a regularizar los servicios de trenes, el B. N. P. (U. G. T.) mandó sus representantes.

Al apoderarse los compañeros de la C. N. T. de las estaciones, organizaron los primeros trenes militares en los que partieron las primeras columnas de milicianos, asegurándose primero la libre circulación por medio de trenes exploradores. El fervor revolucionario y el espíritu de lucha de los obreros ferroviarios les indujo a doblar jornadas para ejercer la necesaria vigilancia de vías, puentes, túneles, estaciones, etc.

No fueron pocos los compañeros que partieron los primeros, ocupando las posiciones más peligrosas de vanguardia. De pronto surgió la absoluta necesidad de blindar máquinas y vagones para el frente. Los ferroviarios, por su propia iniciativa y en poco tiempo adaptaron maquinillas conveys. Un buen número de carruajes fue también transformado en coches-hospitales.

A pesar de que el material estaba en pésimas condiciones; a pesar de haber tenido que luchar con dificultades enormes por falta de material móvil, pues, como puede comprobarse con datos estadísticos, acusar un constante descenso en la existencia de material, debido a que una parte considerable ha ido quedando en las líneas de más allá de Tarragona controladas por Valencia; a pesar de la lucha constante, impropia, por conseguir materias primas, especialmente carbón; a pesar de todo, siempre se aseguraron todos los servicios de trenes sanitarios y militares y jamás se suprimió totalmente el tráfico en Cataluña, cosa que ha sucedido alllende el límite de Tarragona, donde todavía campan por sus fueros no pocos jefes y jefecillos.

No obstante el fantástico aumento de las materias primas, que en muchos aspectos rebasa el 200 por 100, se sigue manteniendo, en aras de la economía común, los mismos precios de transporte que antes del 19 de julio.

NUESTRA POSICION

No pretendemos eludir esfuerzos ni sacrificios. Sólo pedimos comprensión

Nosotros no ignoramos que en nuestra organización ferroviaria hay mucha que perfeccionar que se observan algunas deficiencias en los servicios, pero preguntamos: ¿Puede haberse algo más perfecto, y quién podría hacerlo en medio de las enormes dificultades con que chocamos? No hay revolución que no tuviera errores y fallos propios de todo ensayo. La nuestra no puede ser una excepción; pero nosotros empleamos nuestro mayor esfuerzo e inteligencia para que esos errores y esas fallos sean mínimos y prontamente subsanados.

Hemos hecho todo, de la parte. Sólo pedimos colaboración en nuestra obra y comprensión de la misma. Venido el fascismo, desapareció el peso terrible de la guerra, alianzas las dificultades que ourtan nuestras actividades, demostramos nuestra capacidad, ya comprobada en parte, para organizar, dirigir y explotar nuestra industria.

NUESTRA COLABORACION CON LOS ORGANISMOS OFICIALES

Hemos colaborado y ayudado a todos los organismos oficiales de Cataluña, especialmente a la Generalidad, al Consejo de Defensa. Por tratarse de un asunto de guerra se omite dar más detalles, pero de nuestra colaboración, lealtad y nobleza pueden hablar, entre otros, Díaz Samartín, García Oliver, Guarnier, Matilla, Gumbau, Juan Pons, Terrats de la Comandancia de Armas, etc. Además de la Comandancia de Armas, de nuestra colaboración y cooperación pueden informar, entre otros, Ventosa, Ponsal, Martró (presidente de la Federación de Sindicatos Agrarios de Cataluña), etc.

El Consejo de Economía. Aparte de la labor realizada para asegurar la electrificación de ferrocarriles, nos permitimos al interior que puede dar bastantes datos las dificultades encontradas en ferrocarriles. El Consejo de Abastecimiento. Después de

CNT - UGT



COMO VIVEN LOS FERROVIARIOS

Vamos cómo han vivido y cómo viven. Antes del 19 de julio, y después, hasta octubre, los jornales oscilaban, término medio, entre 6 y 8 pesetas. En octubre fueron elevados a 10 pesetas, que es lo que en la actualidad cobra la inmensa mayoría. ¿Se puede pedir mayor solidaridad? Tal como están los precios de las substancias, ¿no son los jornales de privaciones y hasta hambre? Para dar pan a sus hijos, los obreros ferroviarios se han visto obligados a votar un plus de guerra de 100 pesetas.

Los que hoy los detractores deberían recordar que, en aras del ideal de libertad, por el cual, todos los sacrificios son pocos; los trabajadores del riel, en un arranque de generosidad no comprendido ni correspondido, renunciaron a implantar un aumento del 15 por 100 del jornal y disminución de la jornada de trabajo decretados en los primeros momentos por la Generalidad de Cataluña.

JORNADAS DE TRABAJO

Puede de 48 horas, como mínimo, excepto para el personal de oficinas, que ya antes trabajaba 36 horas.

Es preciso decir que en los primeros meses de guerra, cuando la lucha reclamó de todos la máxima colaboración y diligencia, los ferroviarios no miraban al reloj para retirarse a descansar, no marcaban límites a la duración de la faena, trabajaban hasta quedar agotados.

DESCANSO

En los primeros meses de guerra y por razones bien comprensibles, no suprimió toda tregua, sabían que pesaba sobre ellos una gran responsabilidad, que cuanto mayores fueran los sacrificios, tanto mejores los frutos; y con el pensamiento suprimieron el descanso quincenal vigente desde los tiempos de la burguesía, mientras los funcionarios oficiales holgaban sin límites.

Ahora, creen los trabajadores ferroviarios que el deber del sacrificio no debe pesar exclusivamente sobre ellos. Fiden, pues, las mismas condiciones de trabajo que el resto de los trabajadores.

Como mueren los ferroviarios en su lucha contra el fascismo

Escribe Juan del Arroyo

No es sólo en las actividades de vanguardia, en las líneas de fuego donde lucha el ferroviario. En sus propios lugares de trabajo, elegidos por el fascismo para atacar, luchan y mueren nuestros humildes compañeros. Modestamente, calladamente. Son las legiones de los héroes anónimos, los que no venían el llamativo y vistoso uniforme militar de nuestros bravos ejércitos que dicen de idealidad y de coraje sin límites, los que no venían nunca sus estigmas en los periódicos, de los que no se relatarán tal vez sus heroísmos. Son los que de dónde, los hombres, los ferroviarios que se alejaron momentáneamente. Hace falta descomponer, hay que dejar libre la vía, hay que retirar el material que perturba la circulación. Y aquellos hombres, aún negros del humo de las explosiones, cubiertos de tierra que levantan las bombas sudorosas y jadeantes luchan con los fierros retorcidos y con las molas de piedra y ladrillo, arrancándoles sus vitallas. Y al descansar para quitarse el sudor que inunda sus caras, para lanzar una mirada de odio allí por donde se fueron, para lanzar su puño crispado en mueda y terrible amenaza y para lanzar una blasfemia contra un dios inexistente, que ya su alfiler le enseñaran a amar y que él ha aprendido a aborrecer.

El trabajo pasó, la vía quedó libre, se ha instalado un teléfono provisional y la comunicación ha quedado restablecida. El hombre llama pidiendo la salida de un tren, que es admitido. Ha comenzado nuevamente el movimiento como si al no hubiera pasado nada. Pronto la estación se verá llena de gritos, de risas, de himnos y voces de triunfo. Son nuestros soldados que pasan al frente con el optimismo y la fe retratados en su semblante.

Sólo los ferroviarios conservan una sombra de tristeza por el compañero que perdieron, que permanece todavía allí, apartado y oculto para no enturbiar el entusiasmo de nuestros muchachos.

En los últimos que hoy sacarán trenes militares, los que hacen circular el material de guerra que avanza en los frentes, los que retoran los heridos a la retaguardia, los que, con gritos descomulgados unas veces, con sonrisas persuasivas otras y con lágrimas en los ojos algunas, ponen en marcha estos trenes de evacuación, de tantas vidas que han salvado de las garras de los fascistas.

De ahí el odio de estos, su rabia y su cólera impotente contra los ferroviarios y el ferrocarril.

Ha llegado la aviación enemiga, proyectando sus sombras negras sobre los rieles. El personal ha buscado un relativo refugio contra las bombas y las ráfagas de las ametralladoras enemigas.

Pero allí, junto al teléfono, con el auricular al oído y la

SI SE LES PROPORCIONA UTILLAJE Y MATERIAS PRIMAS, LOS TRABAJADORES DE LA C.N.T. SE COMPROMETEN A REPARAR TODO EL MATERIAL, Y AYUDAR CON MAS INTENSIDAD LAS INDUSTRIAS DE GUERRA.

MILITARIZACION

Se corre por ahí la opinión de que los ferrocarriles hay que militarizarlos, pues se dice que somos unos irresponsables, espías, saboteadores, malos obreros, etc. Nosotros queremos que el pueblo sepa cómo somos y cuáles somos. Pero lo cierto es, que si se quieren prestar servicios eficientes, bien controlados y continuos, es preciso que Guerra tenga sus medios propios de transporte y locomoción, separados de los servicios civiles. No es posible que los unos dependan y estén expuestos, recíprocamente, a las contingencias de los otros.

En atención a los momentos que vivimos, estamos dispuestos a renunciar a todo descanso, como nuestros hermanos del frente, siempre que el personal del Estado, todos los funcionarios oficiales y demás trabajadores se impongan la misma moral de guerra.

DE LOS COMPANEROS AFECTOS A LAS INSTALACIONES ENCLAVADAS EN LA LINEA DE FUEGO, NINGUNO HA ABANDONADO SU PUESTO.

Es sólo ya puede dar una idea del esfuerzo imponderable realizado por los trabajadores ferroviarios, pues a todas las dificultades enumeradas, se suma la actitud del Estado; que, cuando paga, sólo lo hace por mitad o cuarta parte de la tarifa general.

A pesar de todo esto, los trabajadores se han preocupado, de acuerdo con el Consejo de Defensa de Aragón, de construir un ramal de vía estratégico en las operaciones de guerra, que va desde Azaila a Zuera, a fin de asegurar el suministro de carbón de Urtilias a las Industrias de Cataluña. Comercialmente, este ramal no sólo no es una obra provechosa, sino que significa una ruina; sin embargo, en atención a las necesidades y a la situación general, se han aportado a esa obra entusiasmo, técnica, obreros y materiales.

Y, pese a todos los obstáculos derivados de la guerra y de la transformación económica en marcha, se ha establecido la electrificación de las líneas de red de M. Z. A., de acuerdo con la Comandancia de Economía, y se ha facilitado un buen número de locomotoras para las líneas de más allá de Tarragona, lo cual importa un índice no despreciable de nuestra capacidad y de nuestra colaboración constante a la causa del pueblo, que es la nuestra.

PRODUCCION

Las empresas ferroviarias tenían el utillaje completamente abandonado y los almacenes vacíos; aquí fué mejorado por quienes tenían el deber de hacerlo, y, carentes de materias primas, es lógico y natural que no pudiera realizarse el trabajo como era de costumbre, con arreglo a las circunstancias de lucha actual.

Sin embargo, corresponde hacer constar que, trabajos encargados a las otras empresas, a pesar de haber costado más que los hechos en estos talleres, han resultado con mayores deficiencias.

La verdad que los trabajos de gran reparación o construcción no pueden realizarse en estos talleres, pero es por falta del utillaje necesario.

CUANDO LA AVIACION ARRASA LA TIERRA CON SU METRALLA CRIMINAL, LOS OBREROS FERROVIARIOS NO TIENEN NI BUSCAN REFUGIOS, PERMANECEN EN SUS PUESTOS, COMO OTROS TANTOS COMBATIENTES DE IMAGINARIAS TRINCHERAS, A VEGES NO MUY LEJANAS DE LA LINEA DE FUEGO.

Lo que dice la prensa extranjera de los ferroviarios españoles

«Der Eisenbahner», de Berln, reproduce un artículo publicado por «El Mundo», órgano de la Asociación Sueca de Ferrocarrilarios, que a su vez lo tomó del periódico burgués sueco «Allandstidning».

En este artículo se dedican grandes elogios a los ferroviarios españoles, que con tanto entusiasmo luchan por la República. Lo reproducimos íntegramente: «El pueblo español no olvidará nunca el papel magnífico desempeñado por los ferroviarios durante la lucha por la defensa de su libertad.

Los ferroviarios españoles han constituido siempre un elemento progresista. Una compañía ferroviaria les ha pagado siempre muy mal, prestando servicios sufriendo en su empresa. Por otra parte, el Estado tuvo que subvencionar constantemente a estas compañías, hasta el punto de haberlas, frecuentemente, de convertir la red ferroviaria en una empresa del Estado. Pero los obreros conocen muy bien las causas de las pérdidas de estas sociedades. Las direcciones ferroviarias se hallaban simultáneamente al frente de otras empresas, principalmente de las administradoras del material ferroviario, y lo mismo que los grandes accionistas, tenían verdadero interés en que el negocio fuera ruinoso, puesto que el Estado pagaba el déficit. Es de esperar, por consiguiente, que en procecho de sus propios intereses perjudicaban a sabiendas a los ferrocarriles. Así obstaculizaban, por ejemplo, la electrificación, proyec-

tada y la realización de otros planes del go; por ejemplo, desde Aranjuez a Madrid, cuando esta línea se encontraba modernizar y mejorar los ferrocarriles españoles.

Hoy, los obreros y los empleados de todas las compañías se han unido en una sola asociación, haciéndose cargo de la administración. El resultado es que sólo en casos muy raros hay que recurrir de las reservas y que a pesar de la disminución del tráfico, el balance, por vez primera, arroja un superávit. En vez de pérdidas hay ganancias, y después de terminada la guerra habrá que contar con un desarrollo económico de los ferrocarriles.

Los ferroviarios han hecho todavía más. Su voluntad de sacrificio y su espíritu emprendedor son ejemplares. Desde el primer momento, el personal ferroviario se puso al lado del Gobierno legítimo, procediendo a la construcción de trenes blindados, que si bien no pueden sustituir a los tanques, han sido de gran utilidad en los sectores de Huesca, Teruel, Tarragona, la Rioja, Mérida y otros sitios. Hay que considerar no sólo el valor práctico, sino también el valor moral de este gesto de los ferroviarios.

También han transformado —sin ser obligados— los vagones de primera clase en ambulancias sanitarias. Los empleados no han dudado en ocupar los puestos de los obreros que habían ido al frente. Los ferroviarios han conducido los trenes a través del fuego enemigo