



ORGANE DU 1^{er} RÉGIMENT DE TRAIN DES BRIGADES INTERNATIONALES

1^{er} année

SAMEDI 12 JUIN 1937

Numéro 2

United Youth Day at the American Squadron of the Transport Regiment

The bugle blew and every man of our squadron stood in assembly: "Today is United Youth Day". This is to be a day of work and pleasure. Thousands of Youth in the States will march and sing today to signify their solidarity with us and to stimulate us to greater efforts in defeating fascism. We too will sing and march. Furthermore we will respond to them by increasing our efforts beginning this very day.

First we invited the participation of the first and third squadrons. Then we organized ourselves into shock brigades—the mechanics, the carpenters, the canteen and library, and sports. Every man of the outfit volunteered to participate in a division. We decided that the morning would be spent in work, the afternoon in play, and the evening in political education and song and dance.

After the assembly the divisions met and planned their work. Then every man went to his work with voluntary zest and all worked like cogs of the same machine.

At noon the bugle called dinner. Everyone quit work. While eating we heard the reports of the sections and informally discussed the work. First and foremost, a new comradely spirit had grown. A consciousness of an added blow against fascism was realized. Comrades Ornitz and Koble of the mechanics' brigade reported twenty-seven trucks ready to roll—well greased, oiled, generators checked, both major and minor repairs completed. Comrades Shulman and

Day of the carpenters' section reported the completion of three truck bodies. Comrades Valluch and Rucker of the canteen committee declared and later proved that the canteen was beautifully decorated, the piano fixed, the counter built, tables well placed, space made for the library, and the books put in order. Comrades Clark, Strong, and Wellman of the sports committee announced that a volley-ball court had been built, a ping-pong table set up, a baseball diamond laid out, and contestants and tournaments arranged.

After lunch we had our "Spanish siesta". All out for the swimming meet". A dip in the Jarama and amid much splashing the competition began—backstroke, dashes, and relays. The ping-pong

tournament arranged by Comrade Hendler and other sports followed. We then proceeded to a late meal with the healthiest of appetites. The cook not to be outdone by the others had prepared a special meal and plenty of it.

Again an assembly was blown and we gave three rousing cheers for Ralph Bates, English author and American Political Commissar, who came to discuss with us the healthy changes of the new government. Following his talk the discussion began—honk, honk—an automobile from the Etat Major and orders to move. We rolled convinced that no carelessness or accidents could be tolerated (and so far there aren't any) and determined to do our utmost.

BOB STECK



Three Jolly, Comrades Take, Time Ovt, To Face the Birdie



Anton, Commissaire de guerre.

Nous sommes heureux d'insérer dans le 2^{ème} numéro de notre journal les photographies des deux chefs désormais inséparables qui surent durant les heures les plus difficiles organiser la défense héroïque de Madrid et qui nous en

sommes certaines conduiront les armées du Centre à la victoire complète.

★

We are happy to insert in the second number of our newspaper the pictures of two leaders, forever inseparable, who organized the heroic defense of Madrid during its most trying hours and who, we are sure, will lead the armies of the Center to final triumph.

★

Es con satisfacción que insertamos, en este segundo número de nuestro periódico, las fotografías de dos jefes, de aquí en adelante inseparables, que supieron, durante las horas más difíciles, or-

ganizar la defensa heroica de Madrid y de los cuales estamos seguros conducirán el Ejército del Centro a la victoria final.



Général Miaja.

CULTURAL LIFE IN THE REGIMENT

Before discussing a subject, my teachers always told me, one must define all vital terms. However, since no one of the innumerable multitude who have essayed a definition of culture has ever succeeded to anyone's satisfaction save his own, I shall leap right into the middle things, as it were, and say at once (bluff, unpretentious fellow that I am) that I think culture is algreat thing, just about tops, in fact, if served up with a sizeable grain of salt. Another fact to hold in mind is that Rome was not built in a day, even if the trains do run on time.

Now culture, as I think I have already said, is a fine thing, and, within reason, the more of it the better. Frinstance, the author of this learned monograph once met a young lady who was, beyond all possible probable doubt cultured. She was not precisely a candidate for Miss America's crown, having big feet, somewhat shapeless and, I fear, rather heavy legs which she insisted on encasing in black lisle stockings, a moon-shaped face, and black lack-lustre hair which she never combed. Lest the reader suppose that I am too severe in calling hera trifle homely, I shall add the painful details that she wore very thick tortoise-shell spectacles, spoke in a deep base voice, and did not like to be hugged, she said, because it tickled. But she had culture; let there be no doubt on that point.

Well, one fine mellow day in

the autumn of 1873 (this was when the dollar had not yet submitted to the shame of adulteration with rubber and was still worth a hundred cents—you could walk into any Tom McAn shoe store and ask them to give you a hundred pennies for a dollar and by Jove they'd do it only you'd have to carry the pennies), this young lady and the author, for as such I shall hereinafter refer to myself, having met by merest chance over a Western sandwich in a White Tower Lunch Joint, were taking a stroll down Fifth Avenue (the lady had accidentally dropped her handkerchiefs and I picked it up, thus commencing a life-long friendship). It was one of those rare afternoons when first hint of winter bites the air and the spirit of football stalks the crystal-clear atmosphere beneath a sharp, although abating sunlight. From the street came the gentle tread of well-groomed horses and the click of metal tires, as sleek carriages glided past us. In the park young boys pursued various sports in the full aura of the dying year, and hawkers plied their trade amongst the many whom the day had lured forth to bask in its balm. Little did we think, she and I, as we strolled toward Fifty-eighth Street inhaling the champagne-like fragrance of that never-to-be-forgotten afternoon, that disaster had marked us for its own.

In a flash, it happened; I was left without the power of speech.

He was a burly fellow, with a cruel cut to his mouth and only one eyebrow, which, however, ran all the way accross his face. With one hand he was making a gesture toward raising the filthy rag wich served him for a cap, while the other he was offering me—Oh Heaven! preserve me from such horror!—salacious post-cards. Oh! the shame of it; I was overwhelmed, but at length managed to speak.

"Be on your way, sir", I said in a squeaky voice which I had intended to make stern and authoritative. "Be off with you, you low cur."

In vain; the fellow made no move. "Well", I demanded in a fierce treble, "will you depart and leave us in peace?" To my dismay, he replied in some foreign language which I could not understand. "Usted tiene que perdonarme, señor, he said, to the best of my recollection, "pero soy argentino. No hablo inglés ni una palabra ni nada. ¿No quiere usted tarjetas postales?" and again he offered his unspeakable merchandise, while I bit my nails in impotent rage. (Here's where culture comes in). At this point and to my intense surprise and immeasurable relief, the young lady whom I have mentioned above came to my rescue. SHE SPOKE SPANISH!! "No sé, a decir verdad, si el caballero quiere, pero yo quiero mucho. Tendría usted la bondad de darme un surtido completo?"

Of course, I had not the faintest idea what they were talking about, but I saw her take a copy of each of his objets d'art, and place them in her dainty handbag, where they remained until late that evening when we had the very dickens of a time examining them by the light of an oil lantern behind J. P. Morgan's haystack. Afterwards, we had some lemonade and said good-night, but not to each other. So you see how important culture is.

Now here in this by heck regiment, we must fill our liesure time, and there is nothing so filling as culture except, perhaps, bread pudding. We also must arrange our lives here so that we do not grow bored or weary, for lack of diversion. Here cultural pursuit have a great value, for culture is always carried about with

one, it takes up no room in one's baggage, and there is no danger of forgetting it behind. Another thing which we as members of the International Brigade should remember about culture (and a characteristic of it which makes me extremely happy to be engaged in cultural work) is that all genuine culture, all culture that merits the name, is entirely international in charecter. No scientist, no literary artist whose ac-



Notre camarade Pincon Com. des Armements et Transports des B. I.

complishments are other than the product of his press agent, ever pays the slightest attention to the nationalist twiddle-twaddle which is embroiling the world in flames we are helping to quench. The fascist states are culturally dead, and this is not the least surprising, for the concepts of fascism can permit no life or scope to culture, and it withers. So remember, gentle readers and esteemed comrades, we are helping culture; let it also help us.

MELNIKOFF

READ IN OUR NEXT NUMEBR

1. "The Present Tasks of the First Transport Regiment", by A. Pin, Political Commissar.
2. "Our Quartermaster's Department - Its Schedule", by A. Urbansky, Quartermaster.
3. "Technical Page", by Jacques Kuntz, Commandant of the 1st Trans. Reg.
4. "A Rolling - Schedule", by Raymond Devignon, Secretary of the General Staff.
5. "The Spanish Lesson", by Juan Virgili y Giol.



De noviembre de 1936 a junio de 1937 Soigne ta voiture

Noviembre 1936. Esta fecha, camaradas, es la fecha del nacimiento del Servicio de Transportes de nuestras Brigadas Internacionales.

No es inútil echar hoy una mirada en el pasado y de hacer un balance del trabajo realizado y que aun se está realizando por aquellos que han sido los "pioneros" de nuestros transportes.

Noviembre 1936. Un gran local, atestado de maderas, hierros y paja, venía a ser afectado a nuestras Brigadas Internacionales, al igual que algunos camiones, diez ni uno más.

Con el local y estos camiones, tres de nuestros camaradas: J. CUNTZ, actual Comandante de nuestro primer Regimiento de Tren; R. Thibault, Comandante

das Internacionales y de nuestro V Cuerpo de Ejército, que ha sido citado como ejemplo en el último número del periódico "Acero", en un artículo titulado "Nuestro Cuerpo de tren".

Sí, todo no ha ido sin dificultades para llegar a este resultado.

Había que hacer duras experiencias, mas de estas experiencias, que costaron trabajo, fatigas y tiempo, buenas enseñanzas se han sacado y se siguen sacando.

Hoy, un magnífico Parque de Autos, con "boj" para camiones de la Sección mecánica ligera; Administración perfecta, dormitorios, restaurante, biblioteca, sala de música, oficinas de las Secciones Militares y Políticas, es un modelo que puede citarse como ejemplo.

El Regimiento de Tren que todos vosotros conocéis, está citado como ejemplo por nuestro Cuerpo de Ejército, no solamente por el Cuerpo, sino por todos los Cuerpos del Ejército de la España republicana.

Tenemos nuestras tiendas de campaña, nuestra sala de lectura, nuestras cocinas, todo instalado al gran aire, lo mismo que el aparato administrativo.

Nuestro trabajo ha merecido la atención, felicitándonos el Estado Mayor.

Nuestro Escuadrón mecánico, que en un momento dado no funcionaba lo bien que queríamos, trabaja ahora con gran rendimiento y a satisfacción general, a pesar de las dificultades diarias que un tal trabajo en la campaña representa.

En fin, también disponemos de una magnífica Usina de reparación, que puede hacer cara a todas las necesidades: la Usina número 1.

Esta arma magnífica ha sido, bajo la dirección de nuestro amigo Tiro, forjada al curso de largos meses de trabajo.

Hoy en día, una fundición, tornos, múltiples máquinas, taller de "motos", de electricidad, de carpintería, de carrocerías, oficinas de estudios, amplios almacenes; en fin, una instalación magnífica. Se ha hecho del local lleno de maderas, una Usina modelo.

He aquí la obra de uno de los "pioneros" de nuestros transportes.

Todo esto no se ha hecho solo; través de España, las máquinas,

los materiales, los útiles; ha habido necesidad de hacer los planos, dar las indicaciones, seleccionar los trabajadores; trabajo arduo que se ha tenido que realizar asegurando, al mismo tiempo, el servicio de reparaciones.

Construir en marcha, tal ha sido el emblema.

Hoy el Ejército está forjado; el militante, el trabajador de Casa Renault, nuestro amigo Tiro, puede estar satisfecho del trabajo realizado.

Los que lo conocen, lo estiman y pueden darlo en ejemplo.

De todo esto hay que extraer una gran lección:

Es, gracias a la perseverancia, al trabajo incansable, a la voluntad de hierro, que tenemos hoy, principios de junio de 1937, nuestro primer Regimiento, nuestro Parque, nuestra fábrica.

Seamos perseverantes, trabajemos siempre lo más posible.

Estiremos cada vez más siempre nuestra voluntad, para mejorar nuestro Regimiento.

Ninguna dificultad debe ser imposible para antifascistas que quieren vencer al fascismo.

Ya hemos vencido bastantes dificultades; encontraremos aún otras nuevas; debemos vencerlas, y las venceremos.

El ejemplo de aquellos que en los últimos meses de 1936, con un mal local, materiales insuficientes, una comida rara y no siempre apetitosa, crearon e hicieron progresos a pasos agigantados en nuestros transportes, debe ser copiado.

A. PIN

Comisario Delegado de Guerra del primer Regimiento de Tren de las Brigadas Internacionales.

Si tu soignes attentivement ta voiture, ton camion où moto le rendement de ta machine sera supérieur et tu auras autant de confiance dans les convoies, que si tu comptais avec un autre bon ami. Quand tu voudras la faire partir, elle partira. Au contraire, si tu ne t'occupes pas de la soigner tu auras continuellement des ennuis,



Les instruments de travail de Queipo de Llano a radio Seville

des "pannes", tu augmenteras la quantité d'accidents, et en peu de temps ta voiture sera abimée. Tu auras de continuelles réparations qui la rendront inutile pour un certain temps, temps bien nécessaires dans ces moments.

Pour ton intérêt et pour le collectif, soigne La voiture que le proletariat mondial t'a confié.

VIRGILI



VIRGILI

Adolf. =
Benito. =
Adolf. =

Benito =

Allo... Allo... Benito !!!
Oui - qu'y a t'il -
J'ai la frousse, ils ont le 1^{er} Regiment
de train. -
N... de D... il nous manquait plus que ça



60 m



60 m



60 m



60 m



60 m



60 m

In convoy keep about 60 m. from the truck in front and stay on the right so that traffic can pass.

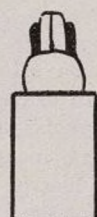
En convoi tiend toi toujours a environ 60 metres de la voiture qui est devant toi et tiend toi a droite pour qu'une voiture puisse te doubler.

In couvoi halte dich ungefehr 60 m. von dem vagen der vor dir fehrt, u. bleib immer auf rechten seite, dass ein andere vagen dich enwechen kan.

En convoi, estate siempre a 60 m. del coche que está delante de ti, y lleva siempre tu derecha, para que pueda pasar otro coche.



200 m



200 m

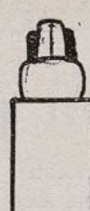


When warned of aerial attack, increase distance to 200 m.

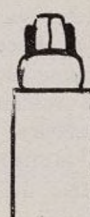
Si l'aviation ennemie est signalee, augmente ta distance jusqu'à 200 metres.

Wenn ein Angriff seitens des feindlichen Aviation droht, erweitere den Abstand sofort auf 200m.

Si la Aviación enemiga es señalada, aumenta tu distancia hasta 200 metros.



200 m.



200 m

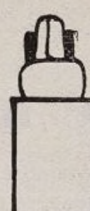


If an aerial attack commences, take the opposite side of the road from the truck in front and reduce speed.

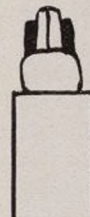
Si l'aviation commence a bombarder met toi du côté oppose que celui qui est devant toi et ralanti ton allure.

Wenn das Bombardement beginnt geh auf die entgegengesetzte Seite als der Wagen, der vor dir faehrt und vermindere die Geschwindigkeit.

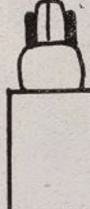
Si la Aviación empieza a bombardear, métete del lado opuesto del que está delante de ti y afloja la velocidad.



200 m



200 m



If the aviation commences a bombardment and machin-gun attack, halt in the position and space prescribed and seek shelter at a distance from the truck.

Si l'aviation bombarde et mitraille le convoi arrête toi en tenant toujours la distance et la position prescrite dans de tel cas et met toi a l'abri loin de ta voiture.

Wenn die feindlichen Flieger gleichzeitig mit Bomben und Maschinengewehren angreifen halte an, immer in der vorgeschriebenen Distanz von 200 m und suche in der Umgebung deines Wagens Schutz.

Si la Aviación bombardea y ametralla el convoi, parapétate, teniendo siempre la distancia y la posición dicha en estos casos, y ponte tú aparte de tu coche y a distancia.

LA VIDA CULTURAL

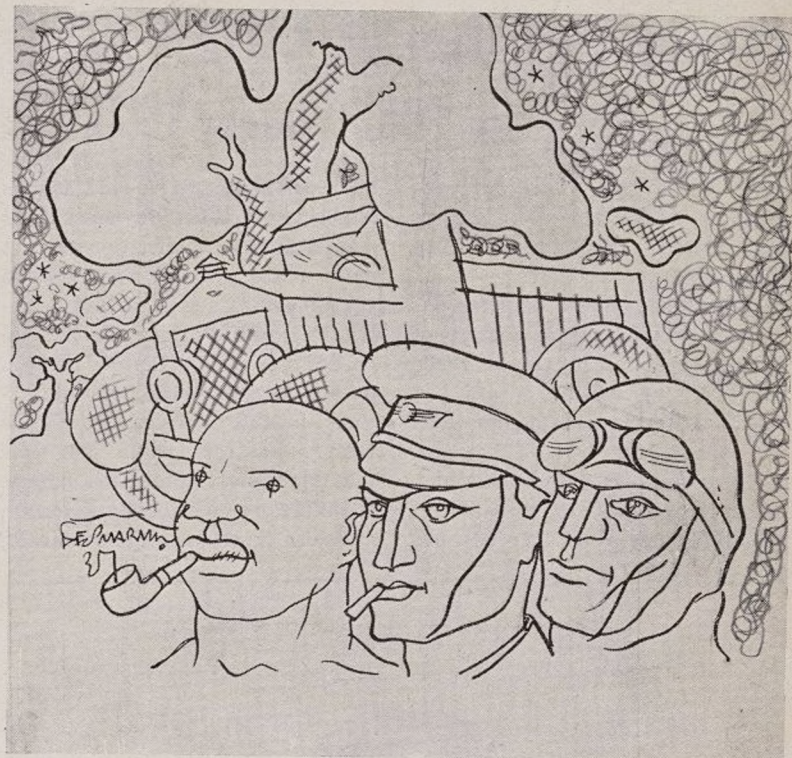
Puede ser que haya camaradas que se extrañen un poco de los esfuerzos que se han hecho en nuestro Regimiento para mejorar la vida cultural; pero no hay que buscar las razones muy lejos, porque la utilidad de la cultura durante la guerra es tan manifiesta como grande. Estamos aquí en calidad de antifascistas militantes, es decir, que somos verdaderos internacionales. Si la cultura auténtica es completamente internacional, por esto ella es un aliado fuerte y útil para nosotros. No se exagera al decir que la cultura es antifascista como nosotros, porque ya se ha visto cómo ha sido tratada en los países totalitarios y cómo muere bajo las botas negras mussolinohitlerianas. Es a nosotros a quienes corresponde ser los portaestandartes de nuestra época, y la cultura puede ayudarnos mucho a cumplir este deber.

También veamos cómo las ocupaciones culturales pueden mejorar nuestra moral y ayudarnos así

en nuestro trabajo. Cuando se ha hecho un convoy de algunos días, se llega al campo cansado, espiritual y físicamente. Entonces hay que encontrar un descanso para el espíritu, y para esto las ocupaciones culturales son muy eficaces. Se puede descansar espiritualmente leyendo, discutiendo y estudiando. Esto es para el espíritu lo que los deportes son para el cuerpo. Hay que cultivar los dos.

Además, y nadie lo pondrá en duda, un camarada bien culto puede luchar con más eficacia contra el fascismo, porque comprende mejor el fin de la lucha y porque sabe con más exactitud los medios a emplear contra nuestro enemigo común. Así, la cultura es útil, a la vez, a las fuerzas antifascistas, haciéndolas más eficaces, y a los camaradas, individualmente, dándoles un descanso y el placer de educarse mejor.

MELNICOFF



**CAMOUFLAGE YOUR
TRUCK CAREFULLY;
THE SAFETY OF THE
REGIMENT WILL BE
INGREASED THE-
REBY**

**TARNE DEINEN WA-
GEN GUT; UND DIE
SICHERHEIT DES RE-
GIMENTS WIRD VER-
GRÖSSERT**



**CAMOUFLE BIEN TON
CAMION; LA SÉGURI-
TÉ DU REGIMENT EN
SÉRÁ AUGMENTÉE**

**"CAMUFLA" BIEN TU
CAMION; LA SEGURI-
DAD DEL REGIMIEN-
TO SERÁ MAS PER-
FECTA**

LA VIE CULTURELLE

Peut-être y t-il des camarades qui s'étonnent un peu des efforts que l'on fait dans notre Régiment, pour améliorer la vie culturelle? Mais on n'a pas à chercher très loin les raisons, parce que l'utilité de la culture pendant la guerre même est aussi manifeste que grande. Nous sommes ici en qualité d'Antifasciste militants, c'est à dire que nous sommes des vrais Internationaux. Or la Culture authentique est tout à fait internationale et pour ça, elle est un allié fort et utile pour nous. L'on n'exagère point en disant, que la culture est Antifasciste comme nous, parce que l'on déjà vu comment elle est traitée dans les pays totalitaires et comment elle meurt sous les Bôttes noires hitleromussoliniens. C'est à nous d'être les portes fambleau de notre époque et la culture peut nous aider beaucoup à combler ce devoir.

D'ailleurs, voyons comment les occupations culturelles peuvent améliorer notre moral et aider ainsi notre travail. Quand on a

fait un convoi de quelques jours, l'on rentre au camp fatigué spirituellement aussi bien que physiquement. Il faut alors trouver un délassément pour l'esprit aussi et pour cela les occupations culturelles sont très efficaces. On peut se reposer spirituellement en lisant, en discutant, en étudiant. Ces choses sont pour l'esprit, ce que les sports sont pour le corps, il faut les cultiver toutes les deux.

En outre et personne n'en douterait, un camarade bien cultivé peut lutter plus efficacement contre le fascisme, parce qu'il comprend mieux le but de la lutte et parcequ'il sait plus exactement les moyens dont il faut se servir pour vaincre notre ennemi commun. Ainsi, la culture est utile à la fois aux forces antifascistes en les rendant plus efficaces, et aux camarades individuellement en leur donnant un délassément et le plaisir de s'éduquer d'avantage.

MELNICOFF

De novembre 1936... A juin 1937...

Novembre 1936. Cette date camarades, est la date de naissance des services transports de nos Brigades Internationales.

Il n'est pas inutile de jeter aujourd'hui un regard en arrière et de faire un bilan du travail réalisé et qui se réalise encore par ceux qui furent les pionniers de nos transports.

Novembre 1936! Un vaste local, encombré de bois, de paille, de ferrailles, venait d'être affecté à nos

que Parc Autos, d'où sont sorties plusieurs sections de Transports des Brigades Internationales, et enfin notre premier régiment de train, orceuil des B. I. et de notre V^e corps d'armée qui l'a cité en exemple dans le dernier numéro de son journal *Acero*, dans un article intitulé "Notre corps de train". Oui tout n'alla pas sans mal pour arriver à ces résultats. Il fallu faire de dures expériences, mais ces expériences qui coûtèrent,

qui à un moment donné ne fonctionnait pas trop bien, travaille maintenant à plein rendement à la satisfaction générale, malgré les difficultés journalières que représentent un tel travail en campagne. Et enfin nous avons une magnifique usine de réparations qui peut faire face à toutes les nécessités. L'Usine numero 1.

Cette arme magnifique a été sous la direction de notre ami Tirot, forgée au cours de longs mois de travail. Aujourd'hui, une fonderie, des tours, de multiples machines, des ateliers de carrosseries, des bureaux d'études, de vastes magasins, un casernement magnifique.

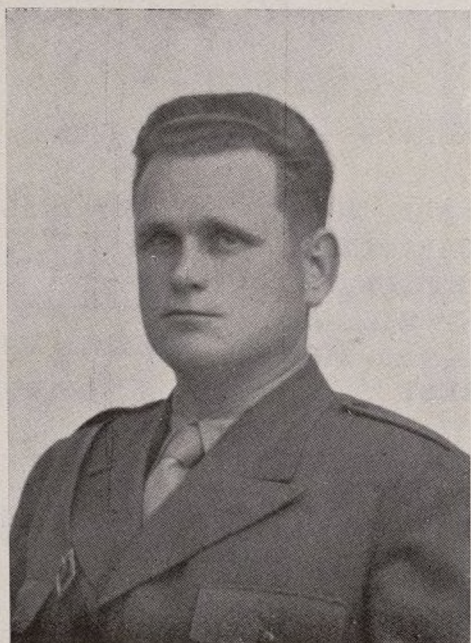
Voilà l'œuvre d'un de ceux qui furent les pionniers de nos transports. Tout cela ne s'est pas fait tout seul, il a fallu chercher à travers l'Espagne les machines, les matériaux, les outillages, il a fallu, tracer des plans donner des directives, sélectionner des ouvriers. Travail ardu qu'il a fallu réaliser tout en assurant le service réparations. *Batir en marchant*, telle fut la devise. Aujourd'hui l'arme est forgée, le mi-

litant, l'ouvrier de chez Renault, notre ami Tirot peut être heureux du travail accompli. Ceux qui le connaissent l'estime et peuvent le donner en exemple. De tout cela il faut tirer un grand enseignement, le principal: c'est grâce à la persévérance, au travail opiniâtre, à une volonté de fer que nous avons aujourd'hui début de juin 1937, notre 1er régiment, notre Parc Autos, notre usine. Soyons persévérant, travaillons toujours d'avantage, tendons toujours plus notre volonté, pour améliorer notre régiment. Aucune difficultés ne doit être insurmontable pour des antifascistes, qui veulent vaincre le fascisme. Nous en avons déjà vaincu pas mal, nous en rencontrerons d'autres nouvelles, nous devons les vaincre, nous les vaincrons.

L'exemple de ceux qui dans les derniers mois de 1936, avec de mauvais locaux, du matériel insuffisant, une nourriture rare et pas toujours appétissante, créèrent et firent progresser de grands pas nos transports, doit être suivi.

A. PIN...

Le Commissaire politique du premier Régiment.



Notre ami Tirot, Chef technique de l'Usine n° 1

Brigades Internationales, ainsi que quelques camions, 10, pas un de plus.

Avec ce local et ces quelques camions, trois de nos camarades, Jacques Cuntz, actuel commandant du 1er régiment, Raymond Thibault, commandant du parc, et Pierre Tirot, chef technique de l'Usine n. 1, urent la lourde tâche de bâtir, créer, organiser nos premiers transports.

Cestes, tout ne fut pas rose à cette époque héroïque, ou avec rien, il fallait faire tout.

Malgré toutes les difficultés sans nombres, nos camarades sont arrivés au magnifique résultat que nous avons aujourd'hui, Juin 1937.

Le local encombré est aujourd'hui une usine de réparations modèle et la petite section de transports est devenue notre magnifique

travail, fatigues, temps, de bons enseignements furent tirés et sont encore tirés aujourd'hui.

Actuellement, un magnifique Parc Autos, avec box pour camions, section mécanique légère, appareil administratif, dortoir, restaurant, bibliothèque, salle de musique, bureaux des sections politique et militaire est un modèle qui peut être servit en exemple. Un régiment de train que tous vous connaissez, est cité en exemple, par notre corps d'armée, non seulement pour le corps mais pour tous les corps d'armée d'Espagne républicaine.

Nous avons nos tentes, nos salles de lectures, nos cuisines, tout installé en plein air, de mem qu'un appareil administratif. Notre travail nous a valu des félicitations de l'Etat Major.

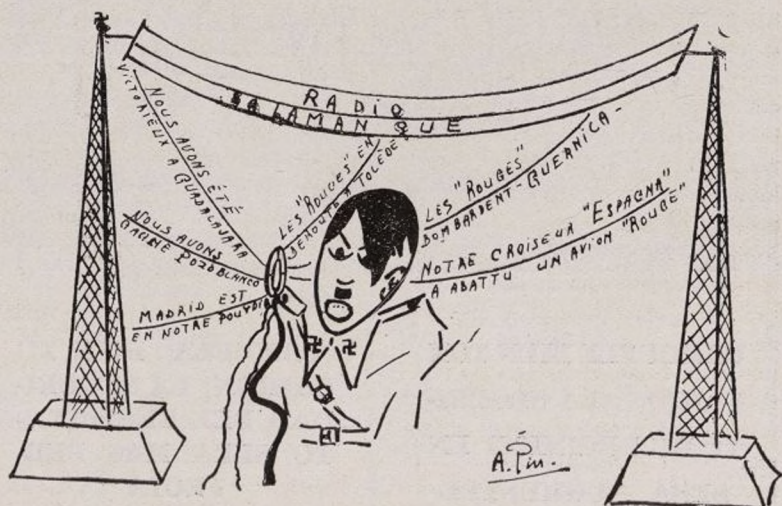
Notre escadron, de mécanique

Leer en nuestro próximo número

- 1.° "Los deberes actuales del Primer Regimiento de Tren", de A. Pin, Comisario Político.
- 2.° "Nuestra Intendencia, su balance", de A. Ourbansky, Oficial de la Intendencia.
- 3.° "Página técnica", por J. Cuntz, Comandante del primer Regimiento de Tren de las B. I.
- 4.° "Un balance del rodaje", de R. Devignon, Secretario del Estado Mayor.
- 5.° "La lección de español", de J. Virgili.

Lire dans notre prochain numero

- 1.° "Les tâches actuelles du 1er régiment de train", de A. Pin, Commissaire politique.
- 2.° "Notre intendance... son bilan...", de A. Ourbansky, officier de l'intendance.
- 3.° "Page technique", de J. Cuntz, commandant du 1er R-T.
- 4.° "Un Bilan de roulement", de R. Devignon, secrétaire de l'Etat Major.
- 5.° "La leçon d'Espagnol", de Virgili.



Von november 1936...

Bis juni 1937...

November 1936—in diesem Monat, Kameraden, wurde das Transportwesen der Internationalen Brigaden geboren. Es verlohnt, einen Blick ruckwaerts zu tun, eine Bilanz zu machen dessen, was schon verwirklicht worden ist und dessen, was noch als Aufgabe steht vor denen, die die Pioniere unseres Transportwesens waren.

November 1936... Ein wuestes Lokal, voll von Holz, Stroh und altem Eisen wurde den Brigaden zugeteilt. Gleichzeitig damit bekamen wir 10 Autos. Mit diesen Autos und diesem Lokal begannen 3 unserer Kameraden, Jacques Cuntz, Kommandant des Ersten Autoregiments, Raymond Thibault, Kommandant des Autoparks und Perre Tirot, technischer Leiter der Autoreparaturwerkstaette des Parks die schwere Aufgabe.

In dieser heroischen Epoche, in der man mit nichts alles schaffen musste, war nicht alles rosig. Aber trotz der zahllosen Schwierigkeiten sind unsere Kameraden zu den grandiosen Ergebnissen des Juni 1937 gelangt.

Das wueste Lokal ist heute eine moderne Reparaturwerkstaette, die kleine Autosektion hat sich zu unserem herrlichen Autopark entwickelt, aus dem mehrere Transporteinheiten fuer unsere Brigaden hervorgegangen sind, und schliesslich "Unser erstes Autoregiment", Stolz der Brigaden und des V^o Armeekorps, dessen Zeitung "Acero" uns in seiner letzten Nummer als Musterbeispiel zitiert hat. Sicher war es nicht ganz leicht, um zu diesen Ergebnissen zu kommen. Man musste bittere Erfahrungen machen, die viel Arbeit, Muehe und Zeit kosteten, aber heute sind sie gemacht und dienen uns. Heute kann der Park mit seinen Boxen, seiner mechanischen Abteilung, seinem administrativen Apparat, seinen Schlafsaelen, seinem Restaurant, seiner Bibliothek und seinem Musiksaal, seinen politischen und militaerischen Bueros als Beispiel dienen. Ein Autoregiment, das nicht nur fuer unser Armeekorps, nein, fuer alle Armeekorps

der republikanischen Armee Vorbild ist, ging aus ihm hervor.

Wir haben unsere Zelte, unsere Lesesaale, unsere Kuechen, alles im Freien. Wir haben unseren administrativen Apparat und all das hat uns Beglueckwuensungen seitens des E. M. eingebracht.

Unser technisches Eskadron, das eine gewisse Zeit nicht zur voelligen Zufriedenheit arbeitete, funktioniert jetzt zur Befriedigung aller, trotz der Schwierigkeiten, die diese Arbeit unter freiem Himmel mit sich bringt. Und schliesslich haben wir ja unsere Werkstatt N^o 1, die allen Notwendigkeiten gewachsen ist. Diese wunderbare Schoepfung wurde in monatelanger, muhseligster Arbeit von unserm Freund Tirot erzeugt. Es sind entstanden eine Giesserei, Tuerme, die vielfaeltigsten Maschinen, Karosseriewerkstaette, Versuchsanstalten, weitlaeufige Lagerraeume, grossartige Unterkunftsgedaende.

Das ist die Schoepfung eines derer, die berufen waren, Baumeister unseres Transportwesens zu sein. Das kam alles nicht von selbst, man musste kreuz und quer durch Spanien reisen, um Handwerkszeug, Maschinen und Material zu finden, man musste Plaene schmieden, Auftraege geben und Arbeiter auswahlen. Harte Arbeit, die geleistet werden musste, um den Reparaturdienst zu sichern. Aufbauen, das war die Devise, und der Kaempfer und Arbeiter von Renault, Genosse Tirot kann heute stolz und gluecklich auf die geleistete Arbeit sein. Die, die ihn kennen, achten ihn und er ist fuer sie beispielgebend.

Aus all dem gilt es, eine grosse Lehre zu ziehen: Dank ihrem Opfermut haben wir heute unser Regiment, dank ihrem eisernen Willen den Autopark, unsere Reparaturwerkstatt. Arbeiten wir in ihrem glorreichen Sinne, um unser Regiment zu verbessern. Keine Schwierigkeit ist unueberwindbar fuer Antifaschisten, die siegen wollen. Wir muessen vorwaertsstuermen, ueber alle Schwierigkeiten hinweg, zum endgueltigen Sieg. Dem Beispiel derer aus den letzten Monaten 1936 muessen wir folgen.

A. PIN

LECCIÓN NÚM. 1

Mots = Palabras.

Où = Adónde.

Est = Está.

Le = El.

La = La.

Je = Yo.

Suis = Soy.

Route = Carretera.

Village = Pueblo.

Accident = Accidente.

Essence = Gasolina.

Moteur = Motor.

Fleuve = Río.

Manger = Comida.

Froid = Frío.

Chaud = Caliente.

Droite = Derecha.

Gauche = Izquierda.

Jour = Día.

Soif = Sed.

Nuit = Noche.

Phrases = Frases.

Esp.—¿Adónde está la carretera que va a Madrid?

Fr.—Où est la route qui va a Madrid?

Esp.—Soy de las Brigadas Internacionales.

Fr.—Je suis des Brigades Internationales.

Esp.—¿Adónde puedo conseguir gasolina?

Fr.—Où puis-je avoir de l'essence?

Esp.—Allí, a mano izquierda, donde está el garaje.

Fr.—Là-bas, a main gauche, où il y a le garage.

Conjugación del verbo Ser.

Conjugaison du verbe Etre.

Infinitif: Etre.

Infinitivo: Ser.

Modo indicativo.

Indicatif-Present.

Yo soy = Je suis.

Tú eres = Tu es.

El es = Il est.

Ella es = Elle est.

Nosotros somos = Nous sommes.

Vosotros sois = Vous êtes.

Ellos son = Ils sont.

Ellas son = Elles sont.

Observación.—Indicamos que se hagan ejercicios y sean entregados en limpio al responsable del grupo correspondiente; serán co-

regidos y devueltos a los camaradas.

Observation. — Les camarades doivent faire des exercices, ils les donneront au responsable de leur groupe. Ils seront corrigés et retournés aux camarades a qu'ils appartiennent.

First Spanish Lesson.

Primera lección de español

Words = Palabras.

Where = Adónde.

Is = Está.

The (m.) = El.

The (f.) = La.

I = Yo.

Am = Soy.

Road = Carretera.

Village = Pueblo.

Accident = Accidente.

Gasoline = Gasolina.

Motor = Motor.

River = Río.

Food = Comida.

Cold = Frío.

Warm = Caliente.

Right = Derecha.

Left = Izquierda.

Day = Día.

Thirst = Sed.

Night = Noche.

Sentences.

¿Adónde está la carretera que va a Madrid?

Where is the road to Madrid?

Soy de las Brigadas Internacionales.

I am a member of the International Brigade.

¿Adónde puedo conseguir gasolina?

Where can I obtain gasoline?

Allí, a mano izquierda, donde está el garaje.

There, to the left, at the garage.

Conjugation of the verb TO BE.
Conjugación del verbo SER.

Presente del indicativo.

Present indicative.

Yo soy = I am.

Tú eres = Thou art.

El es = He is.

Ella es = She is.

Nosotros somos = We are (m.).

Nosotras somos = We are (f.).

Vosotros sois = You are (mp.).

Vosotras sois = You are (fp.).

Ellos son = They are (m.).

Ellas son = They are (f.).

Note:

m = masculine. f = feminine.

p = plural.

Erfahrungen der mechaniker an hand der bisherigen transporte.

Als wir das erste Mal als Mechaniker einen Transport begleiten sollten, forderten wir gewisse Ersatzteile und Werkzeuge. Der damalige Vorgesetzte verweigerte das mit der Begründung, dass wir auf der Strecke doch keine grosseren Reparaturen ausführen könnten. Unsere bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass diese Auffassung verkehrt ist. Einige Beispiele mögen das beweisen.

Mehr als zehn Wagen sind schon auf der Strasse stehen geblieben, weil der Vergaser nicht genügend Benzin erhielt. Die Ursache ist eine Verstopfung der Benzinpumpe oder des Vergasers. Diesem Uebel konnte man vorbeugen, indem man Siebtrichter beschafft und sie beim Tanken auch immer verwendet, denn unser Benzin ist sehr unrein. Beim Transport am 5. Mai versagten an 2 Wagen die Benzinpumpen. Wir konnten die Reparatur nicht vornehmen, weil wir keine Ersatzpumpe mitführten, sondern diese erst vom Lager geholt werden musste. Hätten wir die Pumpen bei uns gehabt, so hätten wir viel Zeit und Brennstoff gespart. Bei einem anderen Wagen stellten wir während der Fahrt einen geringen Fehler fest. Wir forderten den Chauffeur auf zu warten, bis sein Wagen abgeschleppt oder an Ort und Stelle repariert wäre. Er folgte diesem Rat nicht, sondern fuhr solange weiter, bis sich das Rad nicht mehr drehte. Hätten wir die nötigen Ersatzteile bei uns gehabt, hätten wir die Reparatur in weniger als einer Stunde machen können und der Wagen hätte die Fahrt fortsetzen können. So wurde ein grosser Schaden verursacht, mittels eines Schweissapparates mussten wir den Wagen provisorisch fahrtbereit machen. Solche Dinge sind ein grosser Material, Benzin und Zeitverlust. Ein anderer häufiger Defekt ist das Versagen der Zündkerzen. Versagt eine oder gar mehrere Kerzen, so läuft sich der Wagen sehr schnell heiss, was andere Defekte mit sich bringt. Auch diesem Übel hilft man auf einfachste Art ab, indem man einige Zündkerzen mit sich führt. Diese Beispiele lassen sich beliebig vermehren. Sie zeigen aber die

Richtigkeit unserer alten Forderung, dass ein Mechaniker, der Transport begleitet, nur dann wertvolle Hilfe bringen kann, wenn er die nötigsten Werkzeuge und Ersatzteile mit sich führt; denn ohne Werkzeug und Ersatzteile ist er ebenso wertlos wie ein Auto ohne Benzin.

Einige Male stellten wir fest, dass im Differential überhaupt kein Fett vorhanden war und infolgedessen die Rollenlager festbrannten. Öfters fanden wir auch



MAIER, Délégué politique de l'E. H. R.

Wagen, an denen gewisse Teile falsch montiert waren. Häufig mussten wir feststellen, dass Schäden durch ungenügende Schmierung verursacht wurden, besonders dort, wo die Schmierlippen schwierig zugänglich sind oder dass sie dadurch, dass sie schon trocken sind, schwer zu schmieren sind. Das kommt besonders häufig bei den Bremsstangen vor, welche dann hängen bleiben und Schäden an den Achsen verursachen.

Zum Schluss wollen wir alle Kameraden im kollektiven Interesse des Regiments noch einmal ersuchen, den Ratschlägen der Mechaniker zu folgen, ihre Wagen gründlichst und oft genug zu schmieren, alle losen Schrauben anzuziehen, damit unser Regiment die bestmögliche Arbeit leisten kann. Beherzigt unsere Losung vom 1. Mai:

Unser Material ist Eigentum des Weltproletariats!

Seid Euch dessen bewusst!

ALFRED LOEWY

Leçon 1. -- 1 Lektion

Wort = Palabra.

Adónde = Wo.

Está = Ist.

El = Der.

La = Die.

Yo = Ich.

Soy = Bin.

Carretera = Landstrasse.

Pueblo = Dorf.

Accidente = Unfall.

Gasolina = Brennstoff.

Motor = Motor.

Rio = Fluss.

Comida = Essen.

Frio = Kalt.

Caliente = Warm.

Derecha = Rechts.

Izquierda = Links.

Día = Tag.

Noche = Nacht.

Frases = Sätze.

¿Adónde está la carretera que va a Madrid?

Wo ist die Landstrasse nach Madrid?

Soy de las Brigadas Internacionales.

Ich bin von den Internationalen Brigaden.

¿Adónde puedo conseguir gasolina?

Wo kann ich Brennstoff bekommen?

Allí, a mano izquierda, donde está el garaje.

Da unten, zu linker Hand, wo die Garage ist.

Conjugación del verbo SER.

Konjugation des Verbum SEIN.

Infinitivo: SER.

Infinitif: SEIN.

Modo indicativo.

Gegenwart des Indikatif.

Yo soy = Ich bin.

Tú eres = Du bist.

El es = Er ist.

Ella es = Sie ist.

Nosotros somos = Wir sind.

Nosotras somos = Wir sind (weiblich).

Vosotros sois = Ihr seid.

Vosotras sois = Ihr seid (weiblich).

Ellos son = Sie sind.

Ellas son = Sie sind (weiblich).

Observación.—Indicamos que se

hagan ejercicios y sean entregados en limpio al responsable del grupo correspondiente; serán corregidos y devueltos a los camaradas.

Die Kameraden sollen Uebungen machen, die sie ihrem Gruppenverantwortlichen geben. Sie werden korrigiert und den betreffenden Kameraden zurückgesandt werden.

Plusieurs articles très intéressant de nos camarades et plusieurs traductions n'ont pas passés dans ce numéro.

Vous les lirez dans le prochain journal.

LA REDACCION

Voranzeige: in unserer naechsten numer schpeiben.

A Pin ueber: "Die naechsten Aufgaben unseres Regiments".

A. Urbanski ueber: "Die Arbeit unserer Intendanz".

J. Cuntz ueber: "Technische Fragen".

R. Devignon ueber: "Kilometerbilanz".

J. Virgili: "Spanischer Unterricht".

