

# STYLING

1938

BONI  
NAVAL



Ayuntamiento de Madrid



# ¿Cuánto tiempo

dedicas a tus  
caprichos?...

...¿Y cuánto  
al estudio?





## EDITORIAL

# EL SERVICIO DE TREN DEL EJÉRCITO EN LAS OPERACIONES DE TERUEL

Nuevamente volvemos a analizar las operaciones de Teruel, que han culminado en la total reconquista de la plaza para la España leal, habiéndose ya convencido el conglomerado faccioso, después de haber perdido muchos miles de sus hombres, que Teruel ya no hay quien nos lo arranque. Prueba concluyente es de que tenemos un Ejército al que sin temor alguno podemos calificar de magnífico; pero de nada nos serviría si no estuviera dotado de todo lo necesario.

El Transporte es, sin duda alguna, el servicio auxiliar de nuestro Ejército que juega el papel más fundamental.

Las guerras modernas necesitan que los ejércitos sean movidos con rapidez y precisión, para lo que exigen unos medios de transporte que en todo momento tengan asegurada toda necesidad.

En las últimas operaciones de Teruel, no solamente han sido cubiertas, sino superadas todas estas necesidades.

La perfecta organización, unida al entusiasmo y heroísmo de los soldados, mandos y comisarios, son los factores que han intervenido para que el Servicio de Tren haya sido el que ha sabido superarse en las operaciones de Teruel.

Decía el parte facilitado por el Ministerio de Defensa Nacional: «La movilización de una tal masa de hombres y medios de combate se efectuó con rapidez y precisión.» Las declaraciones del Ministro de Defensa dicen claramente el papel tan formidable que el Servicio de Tren ha cubierto en las operaciones de Teruel.

Es bueno, sin embargo, resaltar las condiciones en que el Transporte se ha movido en Teruel. En un terreno accidentado, cubiertas de nieve todas las carreteras, hasta el extremo de cerrarse todos los puertos, el Servicio de Tren, con su perfecta organización, con el valor y heroísmo de sus soldados del Transporte, salvaron todas estas grandes dificultades, logrando cubrir todos los objetivos sin perder un solo vehículo.

Esto quiere decir que tenemos un Servicio de Tren organizado, con disciplina, que ha dejado de ser ya la obsesión de nuestros Estados Mayores.

Estas operaciones nos han servido, pues, para poner de relieve en primer lugar, la calidad de organización de los altos mandos del Transporte, así como el valor y el espíritu de sacrificio de los conductores.

Si en esta operación se han conseguido cifras de balance, hasta ahora desconocidas, tropezando con dificultades de duplicidad y existencia de diferentes organismos rectores del Transporte, es indudable que movido todo por una sola dirección y a la orden de un solo mando, las cifras obtenidas en las operaciones de Teruel estarían muy por bajo de las que se obtendría con esta centralización.

Si recelos pudiera haber respecto a la capacidad de organización, evidente es que van desapareciendo en la medida que los mandos del Transporte van obteniendo libertad para organizar su actividad. En este sentido, las operaciones de Teruel, sirven para destruir dudas y vacilaciones.

La experiencia nos demuestra la necesidad de que todos los efectivos del Transporte en el territorio leal dependan de un solo mando, permitiendo a nuestro glorioso Ejército, disponer de un Servicio de Tren, orgullo de la capacidad creadora de nuestro pueblo y del acierto de la organización de las fuerzas de la República democrática.





En los momentos actuales de nuestra guerra se hace notar la necesidad de capacitar a nuestros mandos subalternos para que ellos sean los orientadores inmediatos de los soldados en lo que a técnica militar se refiere.

Los soldados del Hipomóvil somos unos de los que más necesitados estamos de toda clase de capacitación ya que la mayoría somos oriundos de pueblos y aldeas en donde hemos dedicado la mayor parte de nuestra vida a trabajos campesinos, por lo que estamos un poco alejados de la cultura, que en estos momentos tanta falta nos hace.

Se acaba de realizar un cur-

sillo de capacitación para los delegados políticos de nuestras Compañías del Transporte.

Que no sean ellos solos. Que inicien, auxiliados por los maestros de las Compañías y por todos los camaradas que estén preparados para ello, cursillos para los mandos medios y para los soldados. Teniendo todos un perfecto sentido de nuestra misión en la lucha, cumpliremos nuestra obligación más perfectamente y el riesgo de incurrir en responsabilidades por ignorancia será menor.

En muchas armas de nuestro Ejército el analfabetismo ha desaparecido, y el nivel de la cultura general de los soldados se ha elevado en gran manera,

gracias a la labor del mando, de los Comisarios y de los camaradas maestros, milicianos de la cultura.

Forjemos un Ejército potente, técnicamente, y culto espiritualmente para demostrar al mundo que los verdaderos españoles luchan, a la vez que por su libertad, por el progreso y la cultura.

Creemos escuelas de capacitación en el cuartel y en el campo, para que dediquemos nuestros ratos de ocio a perfeccionar los conocimientos de nuestros deberes militares y a aprender todo aquello que se ignore. Así cultivaremos nuestra inteligencia y podremos ser mucho más útiles para la misión que se nos encomiende. Reconocido es que el soldado ignorante se acorbadaba con más frecuencia y pierde antes la moral de combate; en cambio, el culto, más convencido de su deber y el porqué de nuestra lucha, es más activo en sus obligaciones, sortea mejor el peligro y resulta ser más disciplinado.

Cursillos de conferencias de temas militares a cargo de compañeros de capacidad, que sirviéndonos de distracción puedan sernos útiles para completar la educación militar. Con una perfecta orientación militar del soldado se conseguirá disciplina, organización y respeto a los mandos.

No desmayemos en la campaña. Al enemigo se le combate con todas las armas: la cultura es una de las más importantes. Con cultura y capacidad, nuestra aportación a la causa y al triunfo será más beneficiosa e intensa.

A. PEÑALBA

Sold. 4º Comp. del 1.º B. M. H.





# ¿Hasta cuándo?



Hago esta pregunta, porque albergo en mi pecho la esperanza de que un día no lejano se impondrá el buen sentido en la retaguardia, y, al igual que los que luchan en los frentes, sin volver la cabeza para saber quién manda, henchidos de coraje y valor, fijan su vista en el enemigo y, disparo tras disparo, pagan con igual y merecida moneda a quien traidora y cobardemente asesina a nuestros hermanos, que no cometieron otro delito que el de hallarse en sus pueblos, hollados por las hordas de Franco y sus satélites.

Una fe inquebrantable, un solo ideal, una sola y única consigna fué la que movió a toda España el 18 de julio del 36, a todos los españoles dignos, a los que sudaban, a los que todo lo han merecido siempre y todo se les ha negado, contra los que, no conformes con tenerlos sumidos en la miseria e ignorancia hasta esa fecha, pretenden someterles ahora por la fuerza de las armas, que ese pueblo les dió para defender su integridad nacional, a un régimen ignominioso.

Un solo ideal y una sola consigna, la que nos da el ejemplo nuestro Gobierno del Frente Popular, que sabe conducirnos sabiamente, que se desvela y sacrifica por practicar el verdadero sentir del pueblo. Si sabemos que únicamente unidos se ha de hacer sentir nuestra razón, y unida a ella la fuerza, luchemos siguiendo el consejo de nuestro Gobierno y el instinto de nuestra existencia.

Se hace cada día más necesaria nuestra unión para vencer a los traidores e invasores que desangran nuestro pueblo, vejan a nuestras madres y violan a nuestras mujeres y hermanas. En los frentes mueren nuestros mejores hermanos, que tanta falta nos han de hacer muy pronto; unámonos y luchemos todos, como hermanos que somos, hasta limpiar nuestro querido y ensangrentado suelo de esa maldita casta, ruina de nuestra España en todas las épocas; llevemos en el pensamiento el mayor ideal que deben conservar los pueblos: ¡La independencia de su Patria!

No olvidemos, camaradas, un solo momento que hay regiones en España que sufren horribles martirios sus habitantes. Una de ellas (puedo dar fe por haber recogido noticias horripilantes que no menciono, aunque me merecen suficiente crédito) en la Coruña (provincia), especialmente en los pueblos pesqueros, de los que no ignoráis su riqueza. Se obliga a las mujeres a salir en las embarcaciones con un solo hombre de patrón; éste no ha de ser menor de sesenta años, y no han de volver al puerto si no traen pesca que satisfaga sus ambiciones o necesidades. Sólo queda excluída de estos trabajos la que ordene el cura o un feroche alemán o italiano, que la utiliza, después de otros servicios, en dar clases de latín e instrucciones fascistas a los hijos de los españoles degenerados. Así como ellos cumplen las instrucciones que les dan sus amos extranjeros, asesinando a los que se niegan a arrancar carbón de las minas y lavar sus ropas gratis o por no saludar a su estilo, nosotros necesitamos unirnos para exterminarlos.

Si esto es así, camaradas, no hay más remedio que obedecer la consigna: Unión estrecha para aplastar a los asesinos del pueblo.

**F. REY MARTINEZ**

Delegado político de la 7.<sup>a</sup> Cía. del 1.<sup>er</sup> B. L.



# SUPERANDONOS

En los pasados días asistí a la inauguración de la Escuela de Capacitación técnica, que el Sindicato de Obreros del Transporte ha inaugurado.

Gran visión de realidad la de estos camaradas, que conscientes del momento que vivimos, inauguran, en los momentos actuales, una Escuela, en donde no sólo van a preparar técnicamente a una porción de nuestra juventud para que lleguen a nuestras filas del Ejército del Transporte perfectamente capacitados y dispuestos a dar el máximo rendimiento, que logra la capacitación, sino que a la vez, en esta Escuela, se formarán cuadros de técnicos, que tan necesarios han de ser para laborar por la nueva España que hemos de crear, cuando con nuestro triunfo conquistemos la paz y con ella el período constructivo en el que todos tenemos que laborar y en donde tan necesarios nos serán

cuadros técnicos, cuadros preparados para rápidamente reconstruir la economía nacional, la economía de todos.

Todas las especialidades del trabajo debieran seguir este ejemplo que dan los camaradas del transporte mecánico.

No olvidemos que la guerra es el medio al que nos han obligado para conquistar las libertades y bienestar a que el pueblo tiene derecho; pero el fin, es la creación de este bienestar y la justa administración de nuestra victoria en donde precisamos de hombres capacitados.

Hagamos, pues, la guerra con toda nuestra fe y entusiasmo, pero creemos hombres para el mañana, que ya la guerra, desgraciadamente, nos ha consumido parte del mejor plantel que las organizaciones tenían.

Constantino CALZADA



TODO HURTO DE TRABAJO EN LA RETAGUARDIA ES UN INSULTO A LOS COMBATIENTES; ES DEBILITAR EL APOYO QUE ESTAMOS OBLIGADOS A PRESTARLES; ES TRABAJAR PARA EL ENEMIGO. EL ESFUERZO INTENSO EN EL TRABAJO DE LA RETAGUARDIA ES, POR EL CONTRARIO, LA MAYOR GARANTIA PARA EL COMBATIENTE DE QUE SU SACRIFICIO Y PENALIDADES SON COMPARTIDAS POR ELLA, PARA ALENTARLE Y AYUDARLE HASTA LA CONSECUION DE LA VICTORIA DEFINITIVA



# índice de legislación

(Continuación)

## PLANTILLAS

O. C. 19 marzo 1937 ("D. O." 73). Publica la plantilla que ha de constituir la Jefatura del Servicio y Compañía del Tren Automóvil como Organismos Ejecutivos del Transporte en cada Cuerpo de Ejército.

Plantilla que ha de constituir un Batallón Local de Transporte Automóvil.

Plantilla que ha de constituir una Compañía del Tren Automóvil divisionaria.

Plantilla que ha de constituir una Sección del Tren Automóvil como Organismos Ejecutivos del Transporte en cada Brigada.

Plantilla que ha de constituir el Parque Automóvil del Ejército.

## PLANTILLAS

O. C. 4 abril 1937 ("D. O." 109). Publica la plantilla del Grupo del Tren Automóvil del Ejército.

## PLANTILLAS

O. C. 10 abril 1937 ("D. O." 97). Publica la plantilla a que habrá de ajustarse el Regimiento Motorizado de Ametralladoras.

## PLANTILLAS

O. C. 29 abril 1937 ("D. O." 113). Publica plantilla de un Batallón Hipomóvil de Transporte a lomo.

## PLANTILLAS

O. C. 9 mayo 1937 ("D. O." 114). Publica plantilla de un Batallón Hipomóvil de Transporte rodado.

## PLANTILLAS

O. C. 11 mayo 1937 ("D. O." 114). Publica plantilla de un Regimiento de Etapas y de un Batallón de Enlace de dicho Regimiento.

Decretos, órdenes y disposiciones relacionadas con el Servicio de Transportes, publicadas a partir de la creación del SERVICIO DE TREN DEL EJÉRCITO—Decreto de 31 de enero de 1937 ("D. O." núm. 28)—hasta el 31 de octubre de 1937 ("D. O." núm. 216).

## PLANTILLAS

O. C. 26 julio 1937 ("D. O." 181). Incrementando la plantilla asignada a la Escuela Automovilista del Ejército en la Sección cuya plantilla se publica.

## PLANTILLAS

O. C. 14 agosto 1937 ("D. O." 220). Dispone queden suprimidos de las plantillas de las Unidades del S. T. E. los coches ligeros de mando sustituyéndolos por motos con carro lateral. En los Batallones de Transportes, Jefaturas de los Servicios de Retaguardia y Transporte de Ejército y Cuerpos de Ejército quedará uno para los jefes de estas Unidades y Dependencias.

## REQUISA DE MATERIAL AUTOMOVIL

O. C. 5 julio 1937 ("D. O." 164). Dictando normas con arreglo al artículo 13 del Decreto 30 enero 1937 ("D. O." 28) para la ejecución de las requisas del material automóvil y cuantos elementos se relacionen con el Servicio de Tren del Ejército en armonía con el vigente Reglamento de Estadística y Requisición. Publica modelos.

## SERVICIOS AUTOMOVILISTICOS

Orden de la Secretaría de 6 septiembre 1937 ("D. O." 215). Publica instrucciones para cumplimiento de la Orden de la Presidencia del Consejo de Ministros del 3 del actual ("Gaceta" del 4 de igual mes) referente al Servicio automovilístico en los diferentes departamentos ministeriales.

## SERVICIO DE TREN DEL EJERCITO

O. C. 9 octubre 1937 ("D. O." 250). Dispone se dé carácter especial a todas las Unidades que integran el Servicio de Tren del Ejército, así como a los servicios que aquéllos desempeñen.

(Continuará.)



# P R I N C I P I O S ★ D E

# EL ELECTRICIDAD

Para que los camaradas poco entendidos en estas cuestiones puedan darse más clara idea de las características y modo de circular de una corriente eléctrica, y los artículos que sucedan a éste sean más entendidos y mejor aprovechados, creo necesario tengan unas breves nociones de las diferentes causas que intervienen en la marcha de una corriente a través de un hilo conductor.

Estas son:

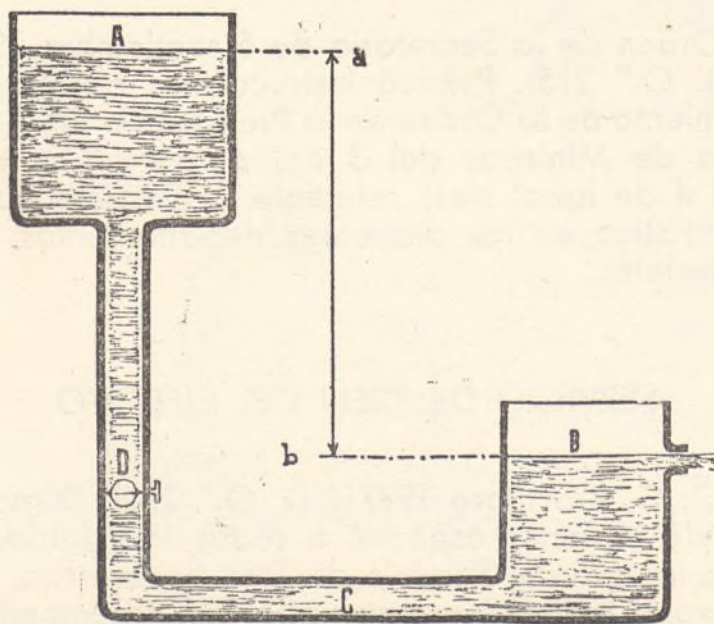
1ª La causa en virtud de la cual la corriente se establece; es decir, la diferencia de potencial o voltaje.

2ª El obstáculo o dificultad que presenta el conductor a la circulación, o sea la resistencia.

3ª La cantidad de electricidad que pasa por un punto del conductor en una unidad de tiempo; es decir, la intensidad o amperaje.

La circulación de la corriente llega a ser mejor comprendida comparándola con el movimiento que se produce en el agua de dos depósitos colocados a distintos niveles.

Supongamos dos depósitos (fig. 1ª), A y B, colocados a distintos niveles, comunicados por un tubo o cañería, C, que los une, la cual tiene una llave de paso, D,



( Fig. 1.ª

para interrumpir la circulación. Si tenemos el depósito superior lleno de agua y la llave de paso cerrada, es natural que no habrá movimiento, por lo que diremos que está en reposo. Pero si se abre la llave, el líquido se precipitará con una rapidez proporcional a la diferencia de nivel y al diámetro de la cañería, perdiendo, sin embargo, parte de su ímpetu debido a la resistencia que a su paso ofrece la cañería que hace de conductor.

Tenemos, pues, tres elementos que intervienen directamente en esta corriente hidráulica. Son: 1ª Diferencia de niveles, representada por a y b. 2ª Diámetro de la tubería, y 3ª Resistencia de la misma.

Aplicaremos estas observaciones a la corriente eléctrica. La diferencia de nivel en el agua es la diferencia de potencial o fuerza electromotriz, causa de la corriente. La corriente de agua camina del depósito más alto al de más bajo nivel. La electricidad, análogamente, se dirige del potencial más alto (positivo) al más bajo (negativo).

La resistencia que el agua experimenta al pasar por el tubo depende de la longitud, naturaleza y diámetro del mismo. Análogamente, la resistencia que la electricidad sufre a su paso por un conductor está en relación con la longitud, diámetro y naturaleza del hilo conductor. Siendo, por tanto, mayor la intensidad de la corriente cuanto mayor sea la diferencia de potencial y más pequeña la resistencia. De igual manera, la corriente de agua será muy grande si la diferencia de niveles en los depósitos es considerable y la resistencia ofrecida por el tubo conductor al paso del líquido es muy reducida.

## CIRCUITO ELECTRICICO

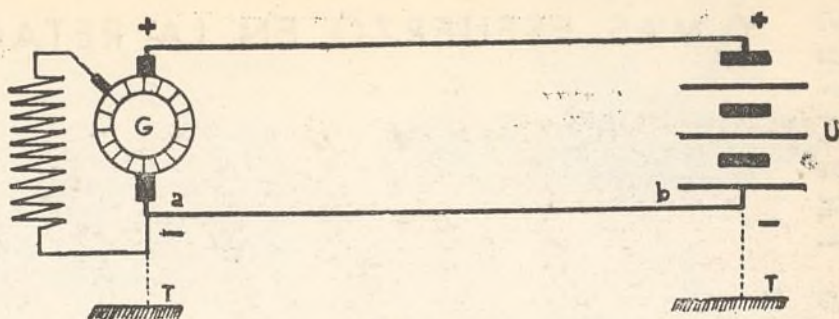
La electricidad no se traslada de un punto a otro si la materia que se emplea para su transporte no ofrece



un camino continuado, en el cual, después de alejarse más o menos del punto de partida, retorna al de origen. Este camino, representado por un hilo conductor y recorrido por la corriente, es lo que se llama un circuito eléctrico.

El circuito está cerrado cuando la corriente lo recorre como queda explicado; pero si por causas que pueden ser de diversos géneros, el camino se corta o interrumpe en cualquier punto, la corriente cesa, diciéndose entonces que el circuito está abierto o interrumpido.

En la fig. 2ª tenemos: Un generador (dínamo) de corriente, **G**, conectado con una batería, **U**, y en disposición de comunicar a ésta la corriente producida. El punto de salida de la corriente es el polo positivo del generador, y el de entrada, el negativo. El conductor **a, b**, que sigue la corriente a su salida de la batería para volver de nuevo al generador, designase con el nombre de conductor de retorno o hilo de vuelta. En algunos casos (la mayoría de los constructores de automóviles



(Fig. 2.ª)

así lo hacen) cabe suprimir este último hilo mediante la disposición presentada en la figura por las líneas de puntos. El terminal negativo de la batería se pone en comunicación con el chasis, **T**, y lo mismo se efectúa con el de igual signo del generador.

La armadura metálica del automóvil, como buen conductor de la electricidad, sustituye o reemplaza al hilo, con evidente economía para los gastos de instalación y simplifica notablemente el sistema de alumbrado, encendido y arranque de los automóviles así contruídos.

Lorenzo CANDELAS

Comisario de la 5.ª Cía. del 1.º Batallón Local.

## C A P A C I T A C I O N

El día 4 del corriente fué clausurado brillantemente, con asistencia de todos los camaradas jefes, el primer Cursillo de Capacitación de Delegados políticos de nuestros Batallones del Servicio de Tren del Ejército.

Entusiasmo grande el de los camaradas Delegados con este Cursillo, que les permitió escuchar magníficas lecciones dadas por los camaradas conferenciantes, que han de servirles prácticamente en el desempeño de su misión difícil, y seguramente en funciones de su cargo recordarán valiosos consejos recibidos que eleven su labor a la altura que su responsabilidad exige.

Estos Cursillos de Capacitación debieran repetirse en ciclo constante y pasar por ellos todos los Delegados políticos de nuestro Ejército.

Es necesaria la capacitación de estos camaradas, que tan compleja y difícil misión tienen confiada en sus Compañías.

Es necesario modelar y afianzar sus criterios, pues que educadores son de la base.

«El primero en avanzar y el último en retro-

ceder» es consigna que todos guardan, y prueba es de ello el gran número de estos camaradas que han caído en la lucha, dando ejemplo fructífero a sus soldados.

Pero nuestro Ejército ya ha cambiado, y aunque la consigna se mantenga cuando sea menester, es necesario que el Delegado se capacite en muy diversas materias necesarias para nuestra guerra, precisas para su delicada misión y también para preparar la gran labor que en la paz nos espera.

Hoy todo es necesario para la guerra, para vencer, pero a la vez todos debemos prepararnos para administrar luego nuestra paz y crear todos unidos una España nueva que sea verdaderamente nuestra España.

Capacítense a nuestros soldados, a nuestros Comisarios, a nuestros jefes, que a medida que logremos esta superación acortaremos la distancia que nos separa de la victoria.

Que este primer Cursillo que el día 4 se ha clausurado sea el comienzo de nuestra siembra en las inteligencias de nuestros bravos combatientes.



Y MAS ESFUERZO EN LA RETAGUARDIA QUE NUNCA



La guerra continúa...

.... y las hojas del calendario de un nuevo año empiezan a arrancarse.

Aprovechemos este motivo para hacer un balance y anular todo lo que nos haya sido un lastre en el anterior año de lucha, y pongamos en práctica todas aquellas enseñanzas que las exigencias de la guerra nos mostró.

Sabemos que las guerras actuales, crueles, frías y metódicas, cualquiera que sea su carácter o sus motivos, no conocen la flaqueza ni saben de sentimentalismos. Sabemos también lo certero de nuestra victoria. Ello debe impulsarnos a perfeccionar, a robustecer nuestras defensas para que este año de 1938 sea el de la gran victoria de la democracia sobre el fascismo. Que en este año que comienza sea el pueblo español el que con su triunfo marque a todas las democracias, al proletariado del Mundo entero, cómo se triunfa de la tiranía y se recobra el derecho de regirse un pueblo según sus propios designios y libre albedrío.

## TENEMOS UN GRAN EJÉRCITO DEL PUEBLO...

Podemos enorgullecernos en la hora presente de poseer un gran Ejército. Lo saben mejor que nosotros las tropas de Franco que mellaron sus dientes y quebraron sus cuernos en los campos de Teruel.

Fruto magnífico de un año en que calladamente, mientras se luchaba y resistía, se forjaba este gran Ejército al calor del sacrificio del verdadero pueblo español, que puso en él sus mejores combatientes, señaló a sus jefes y junto a ellos puso a sus comisarios, fieles mantenedores de este espíritu, de esta disciplina, de este deseo que en todos alienta de luchar y vencer.

Cuando un Ejército es del pueblo y cuando el pueblo está pronto a convertirse en Ejército, no hay armamento ni tropas, por potentes que sean, que puedan vencerle.

Horas duras y amargas se pasaron, pero ahí está, vedle, magnífico y triunfal.

## ...PERO AUN HACE FALTA ROBUSTECERLE MAS

Potente es nuestro Ejército, pero es necesario que lo sea más. En este año que comienza no hay que dar tregua al enemigo; hay que atacar por todos los sitios, hay que estar prontos para cubrir las órdenes de nuestro Mando único.

Todas nuestras Unidades han de convertirse en Brigadas de choque; hay que inculcar el mismo espíritu de lucha, camaradas comisarios, a todos los combatientes; hay que capacitar más y más a nuestros mandos; hay que capacitar más y más a nuestros soldados; no debéis descansar en vuestra labor, camaradas de las Milicias de Cultura, creación magnífica de nuestro Gobierno. Hay que reforzar aún más nuestras reservas y capacitarlas. Hemos de prepararnos todos para cuando seamos llamados a robustecer estas reservas.

Hemos de vivir y sentir todos la guerra, y cuando nuestro Gobierno del Frente Popular precise de nosotros, el pueblo entero y unido, que dé un paso y diga: «¡Presente!».

## MORAL DE RETAGUARDIA PARALELA A LA DEL FRENTE

La seguridad de victoria forjada por nuestros soldados no puede ser malograda ni retardada por los que tienen el deber y su puesto en la retaguardia. Intensifíquese la producción en fábricas y talleres, estimúlese al campesino para que sus tierras, las que la República ya le dió como conquista lograda de nuestra lucha, produzcan más y mejor; sanéese la retaguardia de esos elementos desaprensivos, cuando no francamente criminales, que obstruccionan y trabajan para el enemigo y engordan su bolsa comerciando con nuestro dolor. Mano dura para ellos y con nuestra indiferencia no seamos cómplices inconscientes y anulemos la labor positiva de nuestro Gobierno.

## POLÍTICA FIRME DE GUERRA PARA LA GUERRA

Nuestro Gobierno del Frente Popular tiene sobre sí la responsabilidad de la guerra, y, como norte, ganarla, y entre tanto verter en Decretos las conquistas del pueblo, y a ello sacrifica todo lo que no responda a este mandato.

Ese es el camino de todos los españoles que quieran ganar la guerra: sacrificar todo lo que no responda directamente a esta necesidad. No obstaculizar este mandato que nuestro Gobierno tiene y ayudarle en tan ardua tarea.

A los Gobiernos de antes, que jugaban con el pueblo, guerra y obstáculos se les puso; a este Gobierno del pueblo, del Frente Popular, obediencia a sus mandatos, renunciamento a todo lo que sólo sea nuestro y no de todos, hasta que se conquiste la victoria.

## UNIDAD PARA VENCER EN NUESTRA GUERRA

En el nuevo año ha de ser realidad el clamor que sale de todos los lugares de convivencia de los trabajadores: ¡Unidad!

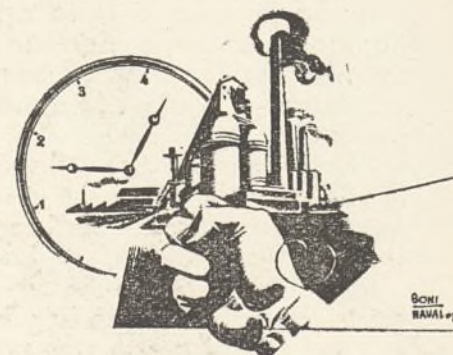
Es necesario que todos nos agrupemos bajo la bandera única del Frente Popular, que ha de conducirnos a la victoria. Bajo esta bandera caben todos los antifascistas. La afinidad que a todos nos liga es la idea de vencer al fascismo; ese es el Frente Popular. Nuestro Ejército ya le vence. Venezámosle los demás en la retaguardia, no dejando intersticio para que se filtre el enemigo. Unidad de todos los trabajadores para que nuestras industrias de guerra reciban un solo impulso: el de rendir el máximo trabajo, que de él precisa nuestro Ejército. Unidad, para demostrar al Mundo que con ella se derrumbará ese último reducto que mantiene el capital: el fascismo.

## EL TRANSPORTE, ARMA DECISIVA EN EL AÑO 1938

Nuestro Ejército es potente. Nuestro armamento, magnífico y el necesario para vencer. Nuestra moral de lucha, como jamás la superó ningún ejército. Sólo es necesario que a este Ejército y a este armamento los demos la movilidad necesaria para que sus golpes certeros hieran al enemigo como en Teruel supieron hacerlo y como se repetirá cuantas veces nos lo propongamos. Nuestros conductores conocen ya su responsabilidad y se saben soldados.

Nuestra Dirección General del Transporte ha demostrado suficiencia para conducir el Transporte por el camino de la victoria.

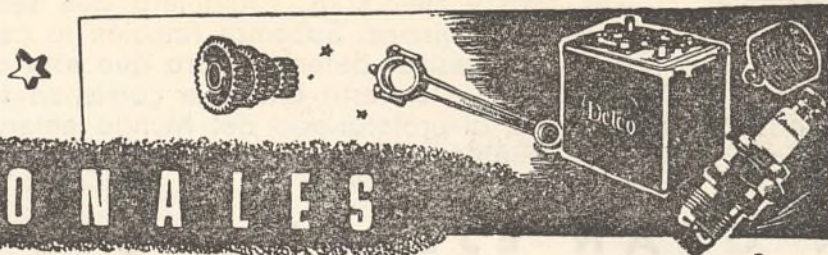
En el presente año todos los transportes se pondrán bajo un mismo mando; también ellos harán la Unidad, porque también ellos quieren la victoria.





# apuntes

## PROFESIONALES



Nosotros, los obreros del Transporte, a las órdenes de un patrono o bien defendiendo una pequeña emancipación, hemos sabido sacar a nuestros coches rendimientos insospechados, y aun a veces trabajar hasta casi con las manos.

Si para defender tan mezquinos intereses supimos trabajar tanto y tan bien, hoy, que trabajamos por causa mucho más elevada, por la emancipación social, por la liberación definitiva del obrero, ¿por qué toleramos que nuestros coches queden detenidos por pequeñas averías? ¿Es que se nos olvidó el oficio?

Yo aportaré mi grano de arena, siquiera sea para los menos prácticos.

1º El carburador se desborda.—Puede ser debido a: La válvula de aguja no aplica bien contra su asiento, por haberse interpuesto alguna suciedad o haberse torcido. La boya está perforada y al llenarse de gasolina se queda en el fondo de la cuba. Una reparación provisional puede hacerse buscando la picadura. Se abre otro agujero en el lado opuesto y será fácil vaciar el líquido que tenga dentro. Después, y estando frío el flotador, se taponan ambas averías con jabón y podrá continuar el viaje hasta poder reponer la boya o repararla.

Si el coche no tiene depósito de reserva, es prudente llevar siempre un bidón pequeño de gasolina que permita llegar hasta el surtidor más cercano. Sea depósito de reserva o bidón, no hay que olvidarse de llenarlo.

2º El agujero de respiro del tapón del depósito está obstruido.—Tanto que la alimentación al carburador sea por gravedad o sea por nodriza o bomba aspirante, el tapón de llenado del depósito debe tener un pequeño orificio por donde entre aire a medida que se gasta la gasolina. Si se obstruye, ésta no saldrá. Importante: En caso de pérdida del tapón, debe ponerse otro igualmente roscado. Jamás un tapón de corcho o de trapos, porque fácilmente se cae (y más en un accidente), con el gravísimo peligro de un incendio violento y explosión.

(En cambio, en los pocos coches en que la alimentación es a presión, como en el camión Hispano, lo que ha de cuidarse es taponar todo agujero del depósito por donde pueda escaparse el aire que se envía para empujar la gasolina al carburador.)

El depósito de nivel constante de los carburadores suele llevar en la tapa o en sus proximidades un agujerito de respiro; ver que no esté obstruido. Se pulsa el excitador para inundar el carburador. Si la gasolina rebosa, como debe suceder, seguramente la avería consistirá en que los surtidores están obstruidos. Estos se limpian soplando con fuerza, nunca con un alfiler o alambre, que podrían falsear el calibre, destruyendo el reglaje del carburador. También debe limpiarse la cuba completa, con gasolina, para quitar el agua y barro que suele depositarse en ella y que pueden ser la causa de esta avería. (Si el repostado de gasolina se hace con latas o bidones, póngase en el embudo una gamuza limpia y seca; filtra perfectamente y no deja pasar el agua.)

Si el carburador no se inunda, se debe comprobar si la gasolina llega a la cuba. Para ello se desempalma el tubo de cobre que viene del depósito o nodriza, y si por éste sale la gasolina, habrá que limpiar el depósito de nivel constante y sus conductores de entrada, fijándose en que la válvula de aguja no esté pegada en su asiento, impidiendo el paso de la gasolina.

Si la gasolina no saliera por el tubo de llegada al carburador, debe limpiarse el filtro de salida del depósito o nodriza y ver si la tubería está obstruida. Se limpia desempalmándola en sus extremos e inyectándola aire con la bomba de los neumáticos.

Si es la alimentación por nodriza, la avería puede consistir, además, en alguna de las causas siguientes:

Nodriza descebada.—Suele suceder cuando se ha marchado mucho rato con el motor apurado a plena carga; por ejemplo, subiendo una cuesta prolongada. Se desenrosca el tapón de la parte alta y se echa gasolina. Si, acabada ésta, el motor se para, véase si la entrada de aire de la nodriza está obstruida.

El tubo de vacío que va desde la tubería de aspiración a la nodriza tiene flojos sus empalmes. Deben repararse y las entradas de aire taparse con jabón o cinta aisladora. Lo mismo puede suceder en el tubo que va desde la nodriza al depósito; una entrada de aire impide la aspiración de la gasolina.

Nodriza estropeada.—Si ninguna de las causas anteriores es la productora de la avería y el conductor es un mecánico cuidadoso, puede desmontar la nodriza para ver si el defecto está en su interior. Pruébese el juego de los resortes y válvulas, y si éstas se hallan limpias y se encuentran bien, las averías más probables serán:

Flotador perforado.—Una reparación provisional puede hacerse en la misma forma que se hizo para la boya del carburador.

La compuerta no cierra.—Puede ser debido a la acumulación de suciedades, que se lo impiden, o a una deformación.

Si la alimentación es por bomba a presión, deben revisarse los órganos de ésta en caso de no conseguir presión después de haber repasado las tuberías y depósito y comprobar que no hay fugas.

Si la alimentación es por bomba aspirante, se ve si no funciona en que no pasa gasolina por el vaso de cristal que suelen llevar, y debe revisarse la tubería que va hasta el depósito, por si hubiera alguna rotura o fisura por donde entrase el aire.

Otra avería puede obedecer a un mal reglaje del carburador. Es difícil que se presente en los motores provistos de carburador automático moderno, que lleva sus piezas (surtidores, condensador y difusor) apropiadas y fijas para el motor de que se trata.

### COMO SE INTERPRETA EL COLOR DE LA PORCELANA DE LAS BUJIAS

Negro brillante con escorias, hollín.—Exceso de aceite, que arde mal el cilindro. Si solamente una o dos bujías presentan este color, es que hay subida de aceite por los segmentos.

Negro mate, grasiento.—Exceso indebido de gasolina.

Negro mate.—Indica un pequeño exceso de gasolina. Es color que corrientemente tienen las bujías, sobre todo si el coche marcha en población, pues los carburadores modernos dan una mezcla algo rica en las marchas moderadas y ralenti.

Marrón oscuro.—Color producido por una carburación exacta.

Blanco o amarillo.—Falta de gasolina. Si sólo una bujía presenta este aspecto, es que hay en la admisión de ese cilindro una entrada de aire indebida.

EL COMISARIO DEL BATALLON LOCAL



# Cuidemos nuestras ARMAS

Sabemos que para que un motor marche bien, es necesario que el que está a su cargo se ocupe y sienta un poco de amor hacia él y esté siempre atento a los sonidos extraños que pudieran señalar algún desperfecto, bien por falta de aceite o porque cualquier conducto de engrase estuviese obstruido, y en este caso, si el que está a cargo de él cuida todos los días, en sus ratos libres, de este motor, observará en seguida la falta y al instante la podrá corregir. De esta forma siempre su motor estará dispuesto para cualquier servicio. Pues si esto mismo lo hacemos con el ganado que el Gobierno nos ha encomendado para defender la República y aplastar al fascismo, tendremos la obligación de tener presentes todas las necesidades del ganado, del cual somos responsables todos los que tenemos que manejarlo.

Por tanto, debemos estar siempre atentos y vigilantes a las características de cada mulo, pues sabemos que todos no tienen la misma resistencia, y esta circunstancia la tendremos presente cada vez que haya que hacer un convoy, y de esta forma los mulos no sufrirán estos descuidos, que pueden acarrearles enfermedades.

También hay que tener presente la hora exacta del pienso, salvo cuando están destacados en el frente, que por las necesidades del servicio resulta a veces imposible. También es preciso estar vigilantes de las patas, pues es muy corriente que en terreno duro queden con frecuencia desherrados, y en ese caso, si no se tiene esto presente, puede salirles una aguada o bien se pueden aspear, pues

son casos corrientes que se presentan con alguna frecuencia. Hay que procurar que en el sitio señalado para cuadra esté el piso lo más seco posible, pues es muy fácil y muy corriente en estos animales que en época de invierno, y más en la Sierra, donde existe la nieve varios meses, que se les abran los cascos, o sea los llamados galápagos.

Son muy corrientes las rozaduras, que pueden evitarse en parte si el conductor de un mulo pone un poco de celo en su cometido, debiendo tener presente, siempre que haya que embastar, que la manta que ponga debajo del baste esté bien estirada, y al colocar el baste le levantará bien, pues de esta forma se evitará que la manta se pueda arrugar. Después, una vez apretada la cincha, la retranca y el pechopetral, se revisa-

rá si el baste se mueve, y si algo se nota, antes de cargar al mulo se puede corregir. Una vez cargado el mulo, observaremos que la cincha queda algo floja, debiendo entonces apretarla, con objeto de que en la marcha no se balancee la carga, y con esto evitaremos el que con tanta frecuencia se rocen los mulos, dificultándoles para el trabajo con perjuicio del servicio.

El material es digno de nuestros cuidados, y hay que hacer lo posible para preservarle del agua y de todo aquello que pueda perjudicarlo.

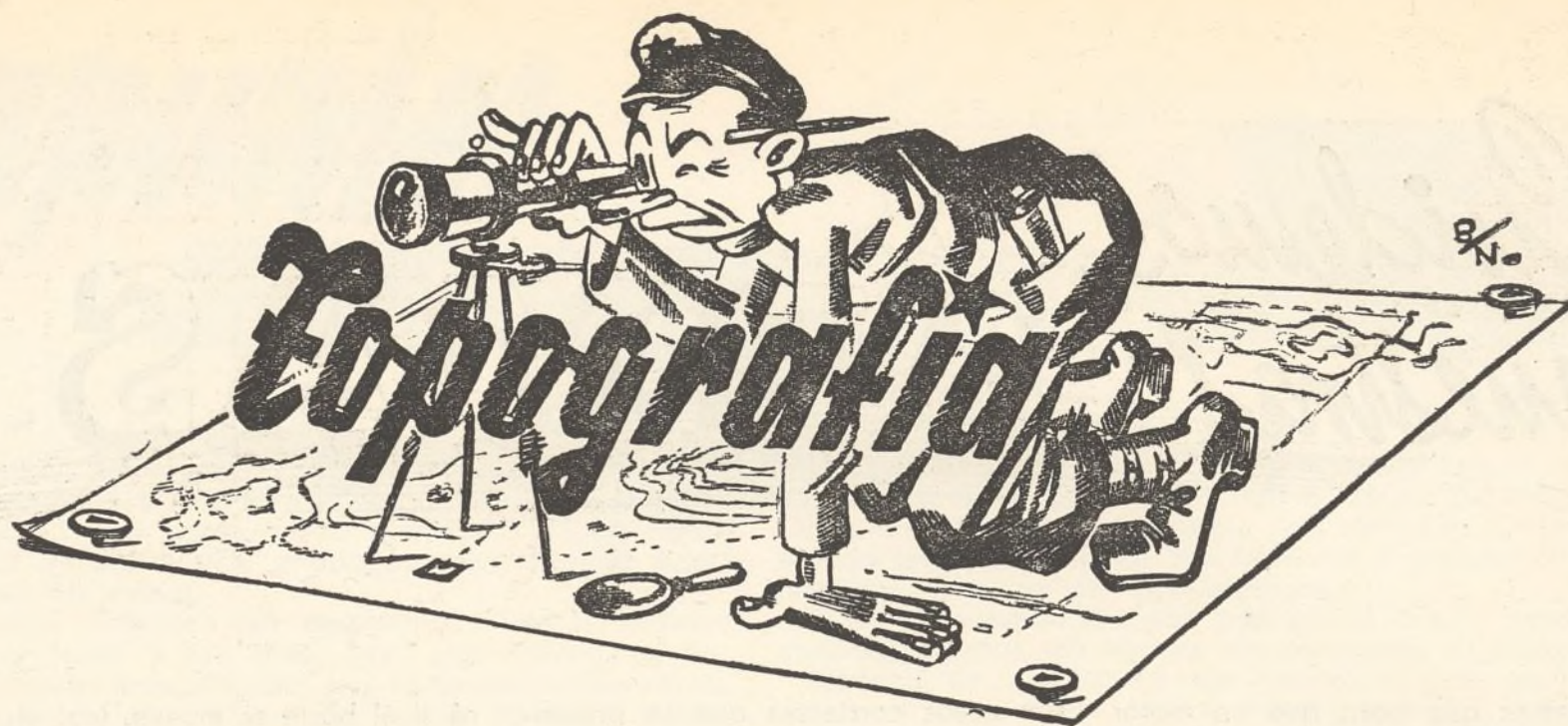
Es conveniente evitar el cambio de manos, designando a cada uno su mulo y su material, y de esta forma poder controlar las faltas de celo en el cuidado.

José TOJAR

Sarg. del 1.º B. M. H.







(Continuación.)

Sabemos ya que en un **plano** se representan todos los accidentes, naturales y artificiales, que el terreno contiene, empleándose signos convencionales para representarlos. Estos signos son diferentes, según planos y países, aun cuando guardan bastante analogía entre sí. El Instituto Geográfico y el Servicio Cartográfico del Ejército, tiene cada uno también sus signos convencionales para determinar los accidentes del te-

Para comprender la forma cómo en Topografía se determinan en el **plano** las ondulaciones o diferencias de nivel de un punto del terreno, estudiaremos unos cuantos principios geométricos.

### PROYECCIONES

Proyección de un punto en el espacio es el pie de la perpendicular trazada desde ese pun-

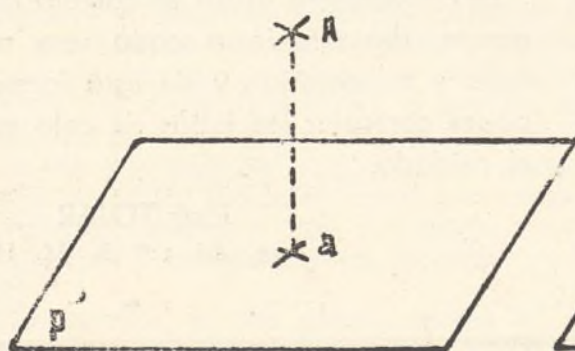


FIG. 1

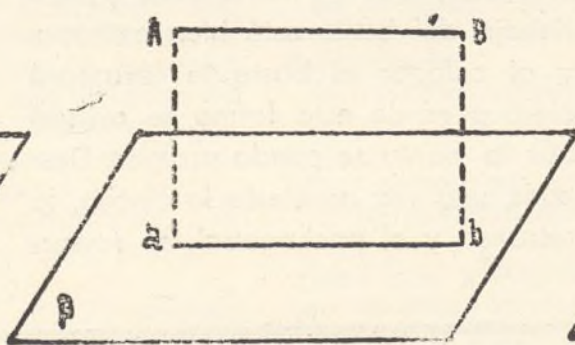


FIG. 2

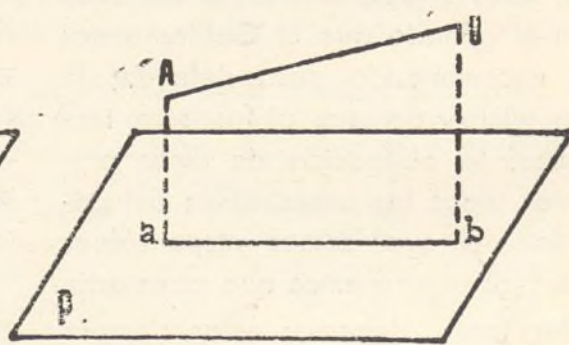


FIG. 3

reno, aun cuando algunos de ellos sean comunes a ambos Servicios.

A la terminación de estas nociones daremos algunos de los signos que ambos Servicios emplean.

No es suficiente para dar idea de un terreno, determinar en el **plano** los detalles planimétricos que contiene su superficie, por ejemplo: ríos, caminos, carreteras que lo cruzan, puentes, poblados, arboledas, etc.

Es necesario también que determinemos las ondulaciones del terreno: cuestas, crestas o divisorias, barrancos, y en una palabra, la representación de su relieve, conocimiento de gran valor en el aspecto militar.

to hasta el plano horizontal llamado de proyección o de comparación.

Fig. 1. Fig. 2. Fig. 3. Fig. 4. Fig. 5.

1º Así. Proyección del punto A (Fig. 1), sobre el plano P, es el punto a, y la recta Aa que los une se llama altura de proyección.

2º Proyección de la recta AB (Fig. 2) sobre el plano P, es la proyección de todos sus puntos sobre dicho plano, siendo suficiente proyectar sus extremos y unir por una recta ab los dos puntos proyectados, y esta recta es la proyección pedida.

Si la recta AB es paralela al plano, la proyección ab es de igual longitud que la recta proyectada.



Cuando la recta a proyectar no es paralela al plano (Fig. 3), la proyección es de menor longitud que la recta proyectada, o sea,  $ab < (1) Ab$ , y entonces se dice que la línea AB tiene pendiente.

3º La proyección de una curva (Figs. 4 y 5) sobre un plano se obtiene proyectando sobre dicho plano todos los puntos de la curva. Si la curva es paralela al plano, los trazos de la proyección serán también paralelos a los de la curva proyectada.

Fig. 6.

La pendiente de una recta AB con relación a un plano P (Fig. 6), se mide por el grado de inclinación que guarda dicha línea con su proyección sobre el plano.

### CURVAS DE NIVEL

Para representar sobre un plano los altos y bajos de un terreno, se emplean en Topografía el sistema de curvas de nivel, que permiten darse perfecta cuenta con sólo mirar el plano de los accidentes de nivelación que el terreno presente.

Supongamos que queremos representar una altura del terreno con curvas de nivel. Sea, por ejemplo, la altura A.

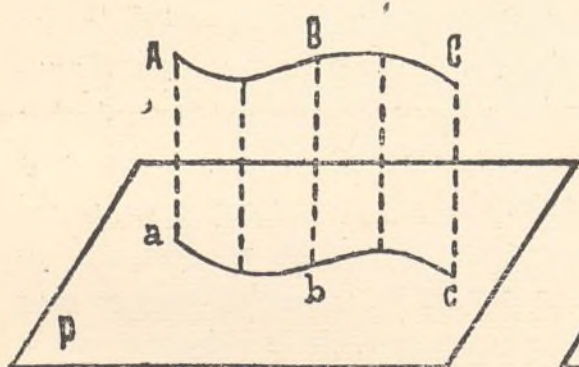


FIG. 4

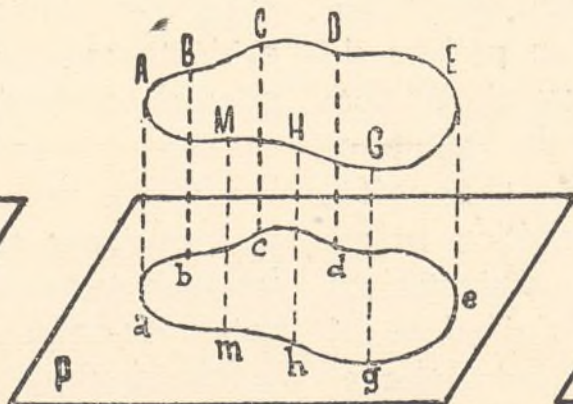


FIG. 5

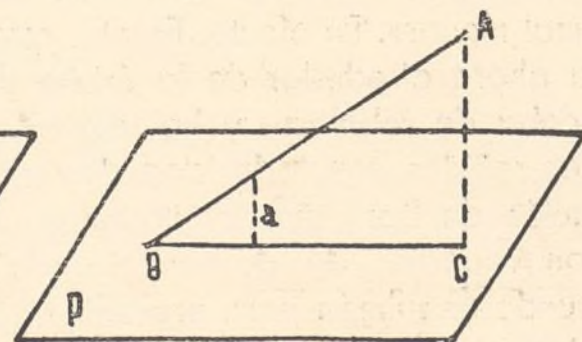


FIG. 6

Fig. 7.

Supongamos un plano B paralelo a la superficie del mar y que toca a la altura que estudiamos en su punto más elevado A.

A distancias constantes, que se llaman equidistancias, y a partir del punto A supongamos planos paralelos al primero B, C, D, E, que cortan a la altura dada en secciones y cuyas líneas externas serán curvas cerradas que tendrán el mismo contorno o perímetro que la altura que nos ocupa por el lugar en que el plano la corta.

(1) El signo  $<$  se lee: es menor que.

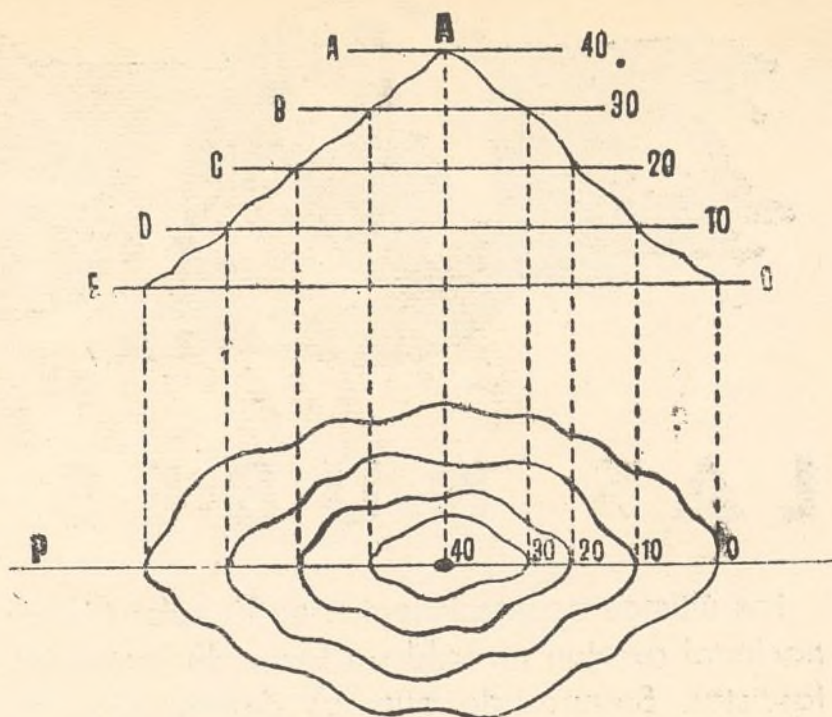


FIG. 7

Si proyectamos sobre un plano P todo el contorno de estas secciones o curvas A, B, C, D y E, obtendremos las curvas de nivel de esta altura, que serán tantas como planos hayan cortado a la altura que nos ocupa.

La distancia o altura que separa a estos planos equidistantes, o a estos cortes equidistantes que determinan las curvas de nivel suele ser de 10 metros, contados en la dirección de la plomada, o sea verticalmente.

A esta distancia vertical de plano a plano se llama **equidistancia natural**, y a esta misma equidistancia reducida a escala se denomina **equidistancia gráfica**.

Supongamos la escala de un plano  $\frac{1}{5000}$  y 10 metros la **equidistancia natural** de dos planos, la **equidistancia gráfica** será:

$$\frac{1}{5000} = \frac{x}{10}; x = \frac{10}{5000} = 0,002.$$

Maestro CIRUELA

(Continuará.)





## LAS NUBES SE CARGAN

Los últimos acontecimientos en la esfera internacional arrojan un saldo a favor de los países fascistas. Seguros de que las democracias no se deciden a cortarles el paso, han dado lugar a que sus manejos en varios países fascistizados salgan a la luz del día, confirmando lo que tantas veces se cansaron de repetir las organizaciones obreras del Mundo entero. A poco de terminado el viaje de Delbos por Centroeuropa, cuando aún no se conocía una impresión general, uno de los países visitados, Rumania, se soltaba el pelo y decidía participar en el eje fascista. La contestación no podía ser más clara y contundente.

Asimismo, día tras día la Prensa democrática del Mundo entero avisaba a Inglaterra que la propaganda italiana entre el mundo árabe tendría fatales consecuencias para su política de «mal menor». En efecto, Egipto, que giraba hasta ahora alrededor de la órbita de Inglaterra, acaba de rebelarse y ha impuesto unos métodos reñidos con toda idea democrática. La estación de Bari, que los italianos administraban con raudales de demagogia, dirigiéndose al mundo musulmán para prevenirle contra el enemigo que deseaba oprimirles, ha surtido el efecto que se deseaba. La propaganda no era sólo oral. Las asociaciones fascistas recibían subvenciones de los organismos italianos adecuados, y el fermento nacionalista se espolvoreaba con marcada tendencia hacia el fascismo.

En cambio, con respecto a nuestra lucha parece confirmarse la noticia de que la intervención extranjera ha aflojado bastante. Esto no quiere decir, claro está, que los países fascistas hayan creído que hacían con ello un acto humanitario, sentimiento que está muy lejos de ser compatible con los métodos totalitarios, del que tenemos buena experiencia los españoles de la zona leal. Sin embargo, es cierto que los amigos del traidor Franco se cansaban de la lentitud de

las operaciones y de la poca capacidad del ejército nacionalista, mientras ocurría a la inversa en el Ejército leal. Es indudable que la trayectoria seguida por nuestros soldados y jefes, que se han asimilado la técnica guerrera, ha influido mucho en este aflojamiento. Decir hoy que la victoria republicana es posible, equivale a afirmar una sentencia lógica. Ciertamente que aún quedan momentos duros, pero la lucha curte a nuestros hombres, cosa que no ocurre en el campo faccioso. Por otro lado, la financiación de un movimiento de esta envergadura supone gastos astronómicos, los mismos que no pueden permitirse los países que luchan desesperadamente por conseguir créditos en el exterior.

A medida que maduran los problemas generales que planteó el «statu quo» europeo, es evidente que nuestra guerra va quedando un poco descentrada de la perspectiva total. Francia sigue, sin embargo, con marcado interés las incidencias de nuestra lucha, porque sabe que las posiciones estratégicas que aquí ganase el fascismo internacional, pondrían en peligro su categoría de gran potencia. El hecho real es que la falta de firmeza por parte de las democracias sigue dando pie a los agresores para ampliar su campo de acción. Unas elecciones en Inglaterra, de las cuales se viene hablando mucho, representarían la máxima posibilidad para la paz del Mundo. Ni los japoneses, ni los nazis, ni los camisas negras respirarán tranquilos hasta que no vean lo que sucede en la Gran Bretaña.

Juan FALCES ELORZA.

*ESTE NUMERO HA  
SIDO CENSURADO*



# metrala...

por «Esos»



## CON LAPIZ AFILADO...

Uno de los últimos días del año pasado nos autosuicidamos, hemos querido decir que nos dimos un «paseo» por la retaguardia madrileña. Teníamos el proyecto de empaparnos de ambiente para lucirnos alabando las excelencias de nuestra retaguardia. Lamentamos no poder hacerlo. Observamos buenos detalles, magníficos ejemplos, ¡cómo no!, pero vimos otros tan desagradables, que son los que vamos a airear, esperando que el año nuevo los barra. Hemos alardeado tantas veces de poseer una retaguardia modelo, que merece nos detengamos a ver si efectivamente es verdad.

Sí, ya sé lo que vais a decirme algunos: que vayamos a Barcelona, Valencia, Murcia, etc. Pero, bueno, bueno; vamos a ver: los madrileños, que hemos sido capaces de hacer cosas más difíciles, entre ellas la de crear un molde perfecto de Ejército, ¿no vamos a ser capaces de corregir o renunciar a cosas tan sencillas y tan perjudiciales?...

Pues vamos a empezar. ¡Oído al parche!

El noventa y nueve por ciento de los espectáculos que funcionan en Madrid no responden a la emoción de los momentos que vivimos. Si lo dudáis, echad una simple mirada a las carteleras y quedaremos de acuerdo.

La escasez de moneda fraccionaria es un problema—creemos que está en vías de solución; con esa esperanza vivimos—que hace tiempo debería haberse acometido. Para el combatiente, con permiso en Madrid, o su familia, la dificultad del cambio es un trastorno que sólo puede originar descontento. Sabemos todos los manejos de la «quinta columna» y la serie de disgustos por causa de esta deficiencia. El asunto del cambio requiere que se le dé rápidamente «vueltas» para solucionarlo.

Sí; en Madrid, a pesar y en contra de la tasa, hay de todo, o de casi todo lo necesario para no morir de inanición, pero, ¡la precios de economato de Embajada! Y, claro, como la mayoría de los que en él viven disfrutan del sueldo de guerra: diez pesetas (ya sabemos que también existen más sueldos de guerra, pero no lo decimos), no procuran enterarse dónde expenden esos artículos que todos necesitamos para mantener el vicio de comer. ¡Pero que existen esos sitios...! También a este respecto hemos observado...

Los comercios de nuestra incomparable retaguardia viven en una verdadera orgía de precios en casi todos los artículos que venden, en la mayoría de los casos sin motivo que lo justifique. Un detalle. Entrad a comprar cualquier cosa: unos calcetines, baratos, de doce pesetas, por ejemplo... Dos días más tarde volved al mismo sitio a comprar otro par. Entonces, el mismo dependiente que os despachó os dirá: «Lo siento, camarada; no, de ese precio ya no tenemos; se nos terminaron, camarada. Ahora vendemos otros parecidos, pero valen dos pesetas más caros, camarada; los portes están difíciles y caros, camarada.» Pues bien; primero, los calcetines son exactamente iguales; segundo, el viaje para traerlos sólo han tenido que hacerlo a la cueva de la tienda, como máximo, y tercero, por si os mosqueáis y dudaseis, al salir veréis en la puerta, pegado, un cartelito muy mono que dice: «Esta casa está controlada, etc...» ¡El controlador que las controlare...!

Vamos a frenar. Hemos cosechado tantas observaciones, que necesitaríamos mucho más espacio para contároslas. Aparte de que algunas de ellas se nos antojan tan desagradables, que para no mortificaros con su relato nos las callaríamos; y otras—que...

Vamos a finalizar el comentario de nuestras impresiones, no sin antes hacer constar que nuestros combatientes de las trincheras verían con agrado que se intensificase la recogida de facciosos: vagos, emboscados, especuladores, provocadores, etc., que de todo hay todavía en nuestra retaguardia. Año nuevo, vida nueva.





Camarada: Al saludar a tu jefe me pareció que lo hacías de tan mala gana, que creí descubrir todo tu pensamiento.

Parece ser que no has sabido interpretar la orden que recibiste de saludar a tus superiores. Has creído que se trataba sólo de halagar un orgullo o deprimir el tuyo, y quizás hayas recordado los tiempos antiguos en que el saludo era de Ordenanza.

No, camarada. Al saludar al oficial, no es vasallaje lo que le rindes, que él no lo aceptaría; es el saludo al compañero antifascista que como tú lucha, y a la vez demostración del respeto y cariño que como jefe te merece.

Antes, los jefes lo eran por título de casta o privilegio del dinero.

A nosotros, soldados, nos consideraban sus siervos, sus lacayos, sus asistentes, y el saludarles era mecánica fría, sin calor ni afecto.

A nuestros jefes de hoy los elegimos nosotros, los eligió el pueblo, o la guerra fué la que les otorgó el mando. Sus puestos no son privilegio de ninguna casta y a ellos podemos llegar cualquiera de nosotros.

Estos camaradas jefes nuestros son soldados de la misma causa que nosotros; defienden al pueblo, que lo somos todos.

Son merecedores, por tanto, de nuestro más cariñoso saludo, de nuestro mayor respeto, por compañeros de lucha, por antifascistas y por jefes.

Si el camarada oficial o jefe fué tu compañero de taller, ¿no tiene más merecimientos que el que, sin más títulos que la casta, ocupaba los mandos en el antiguo Ejército?

Y si el jefe de hoy lo fué también de aquel olvidado Ejército, el dar al pueblo su valor y su técnica, ¿no le hace acreedor a tu saludo y al saludo de todos? ¿Por qué, pues, parecía tu saludo de mala gana?

Dicen que la disciplina es necesaria para vencer. ¿Por qué el saludo no ha de ser disciplinado?

¿Crees, acaso, correcto que tú, luchador revolucionario, dentro de nuestro Ejército regular, pasees al lado de un jefe de este Ejército, siendo tan luchador revolucionario como tú, con la misma indiferencia que si fuera un desconocido? Si alguna vez has visto esto, ¿no te molestó a ti mismo?

¿Piensas, acaso, que el saludo le enorgullezca?

No, camarada; no eres muy revolucionario si así piensas.

Aquel saludo antiguo, de Ordenanza, era bochornoso si no hubiera sido imposición de Ordenanza.

El saludo de hoy es de democracia, de compañerismo en el ideal y en la lucha, y al levantar nuestro puño vigoroso en saludo, parece que decimos: «¡Salud, camarada jefe, presente un luchador como tú!».

Pero, camarada, yo creo que he visto mal y he pensado peor.

¿Verdad que tu saludo no fué, como yo creí, de mala gana?

PEREZ.



## HACIENDO PATRIA...

—Empezamos otro año con guerra.  
¡Qué asquito! Hay que ver lo «cara»  
que me está costando... ¡Cuándo ter-  
minará «esto»! ¡Y aún se atreven otros  
a quejarse de que la guerra es dura!



UNION POLIGRAFICA, C. O.—Madrid



Entrábamos en aquellos días trágicos y de peligro, en los que ya no solamente se pedían hombres que empuñaran el fusil, cuando nació esta nueva arma, y unos nuevos combatientes, dotados de picos y palas por todo armamento, se unían a los que defendían Madrid, más con sus pechos que con armas. Seis mil voluntarios secundaron este llamamiento; hombres del pueblo; obreros de todas las edades, pasaron a ser soldados. Con ellos se formaron los primeros Batallones de Fortificaciones, y con su trabajo esforzado, en jornadas agotadoras, día y noche, levantaron las primeras fortificaciones resistentes que hicieron posible el cumplimiento de la consigna: ¡No pasarán! Hoy esos Batallones se han desarrollado y han sufrido cambios y modificaciones. Extensos sectores de todos nuestros frentes están regados por su sangre generosa y el sudor de su esfuerzo tenaz y ejemplar. Ligado a las mejores acciones de armas y a las más heroicas resistencias de nuestro Ejército, va el trabajo abnegado, oscuro, agotador y heroico de los zapadores, y él representa una de nuestras más seguras defensas contra los ataques del fascismo invasor y un magnífico ejemplo aleccionador.

N U E S T R A S   A R M A S   D E   C O M   A T E

# FORTIFICACION



TRANSPORTE

en guerra

BONI  
NAVAL