



# ORGANO *del* PARQUE AUTOMOVIL *del* EJERCITO *del* CENTRO

AÑO I.

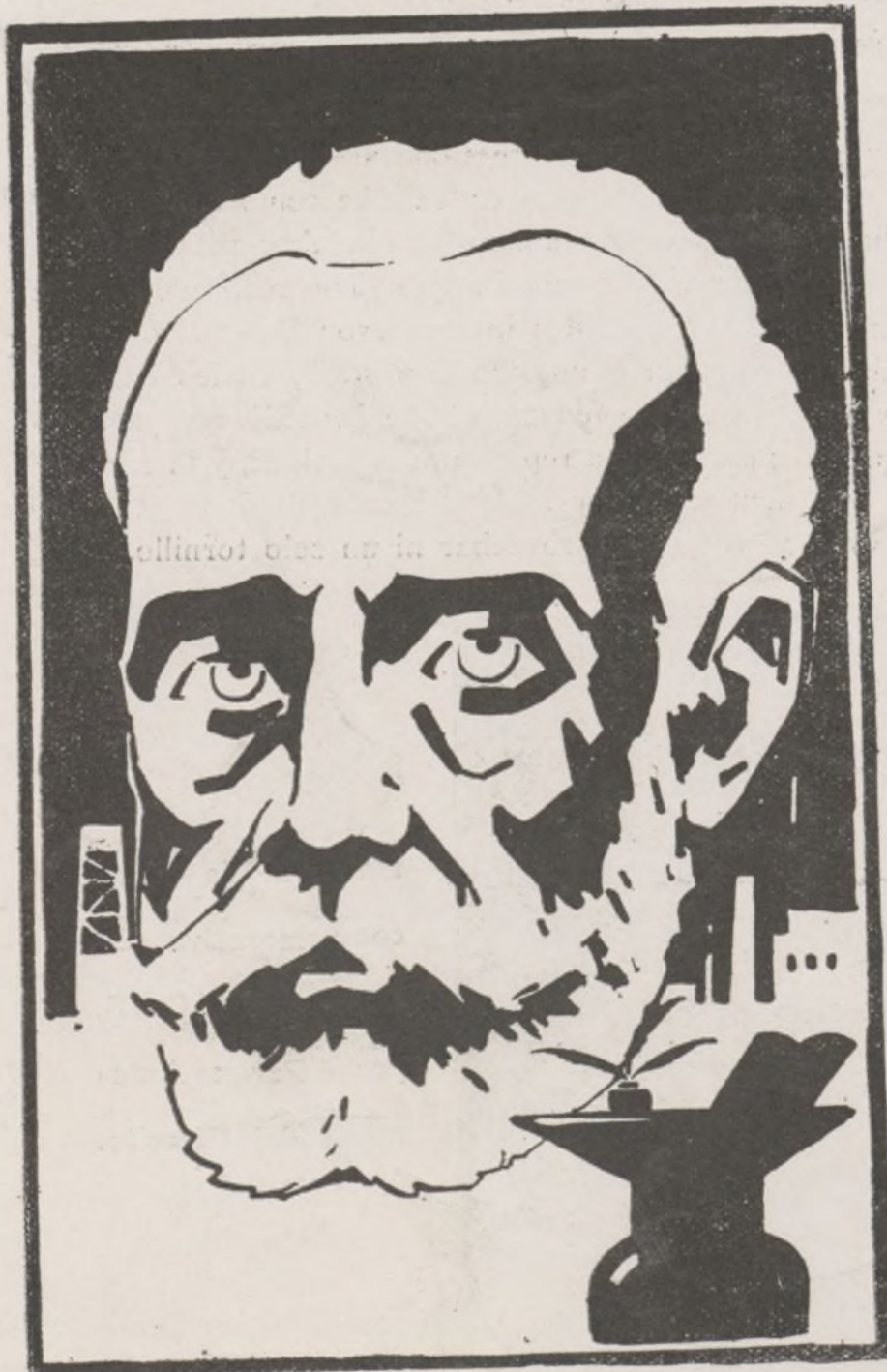
Madrid 15 de Diciembre de 1937.

NUM. 2.



## SUMARIO

Laborando al lado del Gobierno.  
Actos celebrados.  
Carteles.  
Recetario higiénico del Doctor.  
Instrucciones útiles para el servicio  
del tren automóvil del Ejército.  
Teoría y práctica.  
Capacidad creadora de nuestra clase.  
Balance.  
Nota humorística.



¡¡EL ABUELO!! ... PABLO IGLESIAS.  
EDUCADOR DE LAS MASAS OBRERAS  
ESPAÑOLAS.  
MAESTRO DE TODOS LOS TRABAJA-  
DORES.  
GRAN OPOSTOL DEL SOCIALISMO.  
GRAN LUCHADOR PROLETARIO.  
CATEDRÁTICO DE EDUCACION DE  
MUCHEDUMBRES.

"La guerra no puede desaparecer todavía,  
precisamente por los antagonismos. Y no des-  
aparecerá hasta el momento en que desaparez-  
ca la clase burguesa, hasta el día en que no  
haya más que una clase.  
¿Es posible que esto ocurra?"

PABLO IGLESIAS.

Precio 25 cts.

Ayuntamiento de Madrid



## Laborando al lado del Gobierno.

Al calor de la situación que se creó en los primeros momentos del movimiento que sostenemos, y como consecuencia del abandono en que quedaron la inmensa mayoría de las industrias españolas nacieron unos Consejos Ordenadores de la economía nacional, integrados por representantes de todos los Partidos Políticos y Organizaciones Sindicales, actuando por propia iniciativa de ellos y sin estar debidamente legalizados por el Gobierno legítimamente constituido.

Las consecuencias de esta situación las sufre directamente nuestro Organismo,

Es corriente ver reflejada en toda la Prensa la idea de que todo cuanto pueda contribuir a la elevación efectiva de la producción de guerra, debe de estar controlado por el Gobierno de la República, ya que éste, situado en el ventanal más alto por donde de una manera total otea el horizonte, es quien mejor puede determinar acerca de las necesidades que siente. Hubo un instante en que la iniciativa particular salvó un período difícil de nuestra lucha; pero hoy que, por fortuna para todos, el Gobierno va encontrando el camino libre de los abrojos que la incomprensión nuestra tendía a su paso, esta situación que todos conocemos y que en parte también a todos nos corresponde, ha de liquidarse en el plazo más breve posible.

Queda a juicio nuestro una función a desempeñar a las Entidades gremiales, a las cuales les brindamos la solución de este problema.

Como consecuencia de los momentos que vivimos la economía española va desangrándose paulatinamente y, por consiguiente, a todos corresponde por igual velar por que su desgaste sea el menor posible y, así como por disposiciones emanadas de nuestro Gobierno se persigue sañudamente a los acaparadores de víveres que valiéndose de la situación comercian despiadadamente con el hambre del pueblo, hemos de poner todo nuestro interés en que estos elementos —que elevan de forma desconsiderada en un 300 a 400 por 100, las piezas de repuesto que nos venden, acogiéndose siempre a un pabellón extranjero aún cuando las mercancías hayan sido adquiridas por ellos antes de la iniciación del movimiento— no comercien de manera tan vergonzosa, interín el Poder Ejecutivo no dicta disposiciones para impedir estos hechos; los Sindicatos que en su inmensa mayoría controlan estas casas de repuestos, tienen la obligación ineludible, si quieren cumplir con su deber, de poner coto a estos abusos desmesurados, porque en fin de cuentas es con el Tesoro Público con quien están traficando.

crédito que nos asignan los Organismos Superiores se agota rapidísimamente como consecuencia del encarecimiento, injustificado en la mayoría de los casos, de estas mercancías. No puede hacerse tampoco coto cerrado de una determinada idea, respetabilísima por todos conceptos, pero que actualmente resta posibilidades al conjunto de los factores que forzosamente han de marchar unidos y bajo la dirección inteligente de nuestro Gobierno de Frente Popular que es hoy por hoy la garantía suprema de la victoria.

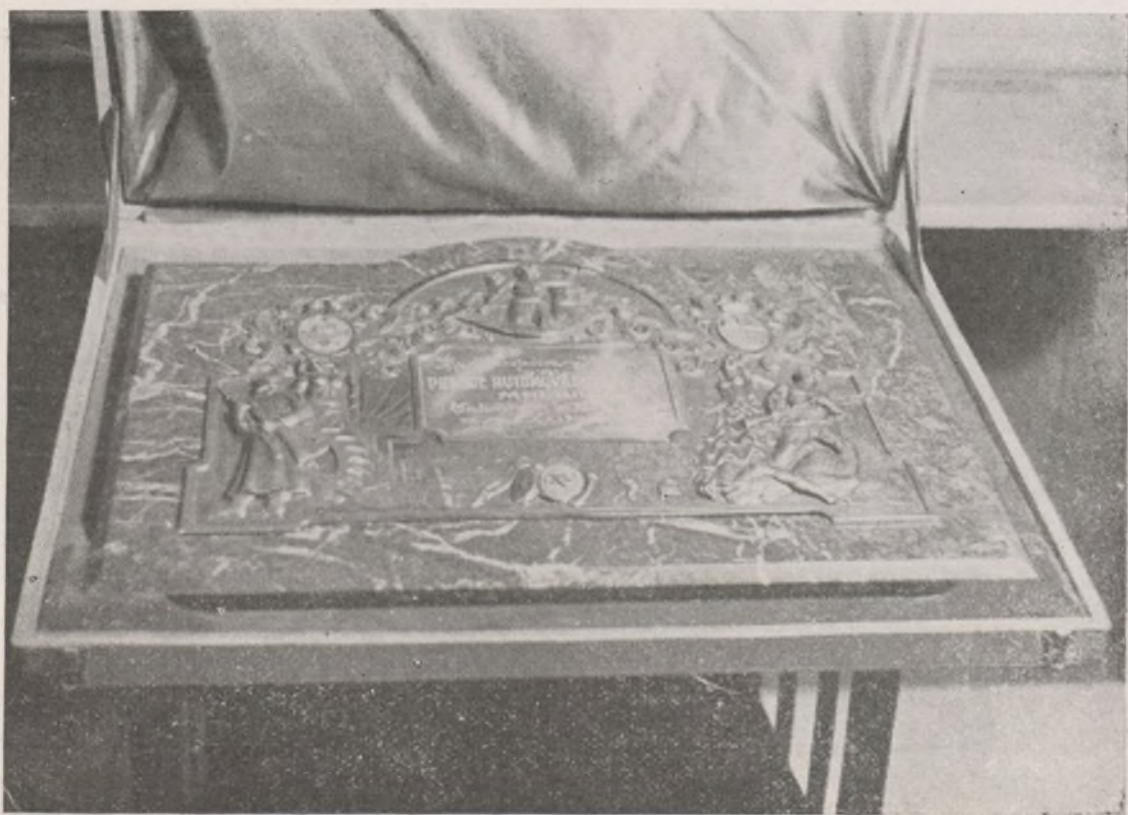
## Actos celebrados.

Entre otros de menor importancia, se han celebrado en esta quincena, un festival homenaje a la U.R.S.S. con motivo del XX aniversario de su revolución, en el cual se hizo entrega de una placa que los trabajadores y militares de este Parque dedican a aquél gran país.

En Guadalajara tuvo lugar un acto con mo-

tivo de la inauguración de las escuelas que ha organizado este Comisariado, y el día 7 del corriente otro en Villalba como homenaje de aquellos camaradas a la labor que el Comisariado de este Parque viene realizando.

En todos ellos intervinieron Delegados de Compañía y nuestro Comisario, en los cuales pusieron de manifiesto el beneficio que para nuestra causa representa la Unidad, y la economía de guerra que hemos de implantar, para no desaprovechar ni un solo tornillo.



He aquí la placa conmemorativa dedicada a la U.R.S.S. por el Parque Automóvil del Ejército.

## Recetario higiénico del Doctor.

Voy a daros, en lenguaje vulgar, reglas prácticas que debéis aplicar para mejorar las condiciones de la vida. Os hablaré de alimentación, vestidos, vivienda, y cuidados que requiere vuestra persona, la de vuestras compañeras y la de vuestros hijos.

### I

Comiendo mucho no te alimentarás mejor que si comes bien; y el comer bien consiste en no tomar más que lo necesario para sostener la vida y reparar las fuerzas gastadas. "Come para vivir, no vivas para comer"

### II

Hay dos clases de ración; la de trabajo y la de sostenimiento. Cuando se trabaja, se convierte en fuerza gran parte de lo que se come; y ocurre con los alimentos, lo que con el carbón, que se quema para que una máquina funcione. Cuanto más penoso y rudo sea el trabajo, más sustanciosos y abundantes deben ser los alimentos.

## Carteles.

No ha podido pasar desapercibido para ninguno de los que acudimos al festival del día 28 del pasado mes, el detalle referente a los carteles expuestos en la sala del Cinema Bilbao en homenaje a la U.R.S.S. por su XX aniversario.

En ellos, como es natural en estos casos, cristalizaron los deseos y las ideas que animan a todos los trabajadores de la Dirección del Transporte y tienen, por tanto, una importancia extraordinaria que conviene hacer resaltar.

El Cuerpo de Tren, en magnífico cartel nos decía: "Prometemos a nuestros hermanos de la U.R.S.S. ser firmes en la lucha contra el fascismo como ellos lo fueron en las duras jornadas de su revolución".

Los darroceros, cruzando con su cartel todo el salón por encima de la embocadura: "Los obreros carroceros saludan a la U.R.S.S. en su XX aniversario.

El Almacén de Suministros: "Unidad, Trabajo y disciplina. ¡Viva la U.R.S.S! que nos da el ejemplo"

El S.O.R. "Por la unificación y la militarización del Transporte"

Además de estos que recordamos, el Comisariado, Los Amigos de la U.R.S.S. Los Destacamentos y los Talleres expusieron allí con gran profusión sus ideas y sus deseos entre vítores y saludos al pueblo hermano.

Todo ello sirvió de demostración a la buena orientación y los buenos deseos que tienen los diferentes grupos que integran la Dirección.

Unidad, trabajo intensivo, capacitación, firmeza en la lucha contra el fascismo, penetración de ideas entre todos los trabajadores.

Resulta evidente que con estos deseos que son los que animan al personal y con una política que sepa recogerlos y dar forma tangible en la Dirección, podemos realizar una gran labor tanto en el presente como en el porvenir.

ALMACEN DE SUMINISTROS.





## Instrucciones útiles para el servicio del tren automóvil del Ejército.

(Continuación)

Cuadro de velocidades normales y máximas de columnas automóviles.

Composición de la columna.	Velocidad media horaria	Velocidad máxima.
Camiones pesados ... ..	20 a 30 Km.	35 Km.
Camiones de carga media ... ..	30 a 35 Km.	40 Km.
Camiones ligeros ... ..	35 a 40 Km.	45 Km.
Ligeros ... ..	40 a 50 Km.	60 Km.
Motocicletas ... ..	40 a 50 Km.	65 Km.
Tractores de ruedas ... ..	5 a 10 Km.	15 Km.
Tractores orugas ... ..	6 a 12 Km.	18 Km.

—NOTA.—Los carros de combate formando una unidad táctica, en sus diversas clases, podrán marchar en columna con una reducción de su velocidad asignada como promedio de su marcha aislada, de un 10 a un 15 por 100.

Los anteriores cuadros han sido establecidos teniendo en cuenta el promedio de las características de los carruajes actualmente en uso, excepción hecha de aquellos vehículos extraordinariamente modernos y no experimentados mas que en unidades especiales, y solo deben tomarse como una orientación general.

3.º Reposos normales necesarios para el

personal y el material y esfuerzos exigibles en casos de necesidad.

Si han de ser continuados los servicios del personal y la utilización del material, para que éste y aquel rindan el máximo fruto, es indispensable una organización metódica y reflexiva de descansos que devuelvan a aquél y a éste las condiciones iniciales de su aprovechamiento.

Para ello, diariamente, habrá que proporcionar al personal un reposo de ocho horas como mínimo, quedando las diez y seis restantes para algún gran alto intermedio de dos horas; otras dos horas en descanso de menor cuantía comidas, etc.; dos horas para limpieza y entretenimiento diario del carruaje quedando por consiguiente diez horas de aprovechamiento de marcha del vehículo.

Por ello la longitud de etepa será normalmente y para cada clase de vehículo la que se menciona en el cuadro que a continuación figura:

Respecto al esfuerzo máximo exigible en el supuesto de que cada carruaje lleva dos conductores y siempre que su duración no exceda de 48 horas, es de 20 horas de marcha diaria, utilizando las cuatro restantes para repostar, comida de los conductores y revisión cada espacio de tres o cuatro horas de funcionamiento normal del vehículo; es evidente que este esfuerzo agota igualmente y con rapidez al personal y material por lo que solamente deberá ser empleado en casos de ineludible urgencia y siempre por disposición del mando que sopesará convenientemente ventajas e inconvenientes, para en consecuencia adoptar la decisión que las circunstancias le manden.

(Continuará)

## Teoría y práctica.

A título de curiosidad diremos que el Sol nos irradia dos Calorías por minuto y por centímetro cuadrado, lo que representa dos calorías anuales por gramo de su masa; ésta se cifra en dos trillones de toneladas. Su temperatura interna la calculan de 40.000.000 de grados centesimales, y la externa de unos 6.000. Hay varias hipótesis sobre el origen del calor solar que no estimamos propias de este lugar.

Para tener una idea clara en los problemas referentes al calor es indispensable distinguir dos conceptos: TEMPERATURA y CANTIDAD DE CALOR. El confundirlos produce los mismos errores que no distinguir, en un motor, la POTENCIA en caballos, de la VELOCIDAD de su eje, en revoluciones por minuto.

La temperatura se aprecia y mide con los termómetros, o con pirómetros, según sea, baja, media, o alta. Los termómetros están fundados en la dilatación por el calor del mercurio y del alcohol. Están constituidos por

un tubo de pequeño diámetro, de vidrio, sujeto en una placa donde se marca la escala. También se marca ésta, en el mismo tubo para ciertas clases de termómetros.

La escala está dividida en GRADOS CENTESIMALES así llamados porque indican las cien temperaturas porque pasa el agua pura desde su congelación a su ebullición. La primera corresponde al 0º y se marca en la escala cuando el tubo está introducido en el agua pura congelada. La segunda corresponde a 100º y se marca en el extremo de la columna líquida del termómetro introducido en agua pura hirviendo a la presión atmosférica.

Para cálculos especiales se considera OTRO CERO llamado ABSOLUTO que representa la temperatura de —273º. Esta temperatura es la que tiene un gas cuando no ejerce presión alguna sobre las paredes del recipiente que lo contiene.

Las temperaturas que definen señalados estados de la materia terrestre y extra-terrestre, en grados centesimales son:

—272º ... ..	Fusión del Helio (el gas más ligero conocido)
—266º ... ..	Temperatura del vacío interplanetario.
—190º ... ..	id. del aire líquido.
0º ... ..	id. de congelación del agua pura.
37º ... ..	id. del cuerpo humano.
100º ... ..	id. de ebullición del agua a la presión atm.
525º ... ..	id. del rojo sombra.
1100º ... ..	id. del rojo "blanco".
2300º ... ..	id. del filamento de lámparas eléctricas.
2950º ... ..	id. del arco de los hornos eléctricos.

Los pirómetros son aparatos destinados a medir las temperaturas de los hornos industriales. Los tipos más usados son los ópticos y los termoelectrónicos, cuyo fundamento y descripción no son de este lugar ni revisten gran importancia para nuestro propósito aquí.

La importancia del calor en el aspecto industrial está definida por el principio de su equivalencia con el trabajo, establecido por Joule en su ley: "Todo calor produce un trabajo y todo trabajo produce un calor". Esta ley es la base de la Termodinámica.

La cantidad de calor se mide en CALORIAS. Una caloría es la cantidad de calor necesaria para elevar en un GRADO CENTESIMAL un kilogramo de agua pura a la presión atmosférica.

El trabajo se mide en kilográmetros. Un kilográmetro es el trabajo necesario para elevar un kilogramo de masa a un metro de altura. Un kilográmetro equivale a 425 calorías.

El número de grados multiplicado por los gramos de una masa y por el calor específico da, en calorías, la cantidad de calor acumulada en ella.

Sucintamente expuestas las elementales nociones que preceden trataremos, en números siguientes de esta Publicación, de las aplicaciones del calor a la fabricación del lingote de hierro en el Alto Horno, a los hornos de Gas y Eléctricos para la fabricación del acero, a los hornos de recalentar para su laminación, forja, y tratamientos térmicos, materias todas de excepcional interés en la industria del Automóvil tanto en su fabricación como en su reparación.



## Capacidad creadora de nuestra clase.

Las necesidades de la guerra han demostrado plenamente hasta que punto en materia constructiva puede llegar el obrero español. El ansia actual de superarse en el trabajo y el ferviente deseo de subsanar con su esfuerzo cuantas dificultades han venido presentándose, han dado como resultado el llevar a la práctica la construcción de piezas aislantes para vehículos de tracción mecánica, tales como tapas de distribuidor, de magneto, rotores, anillos colectores, etc., etc., que siempre fueron importadas del extranjero.

Tal hecho, destacable por lo que supone en estos momentos para la industria del transporte, es debido a la labor incansable de unos cuantos obreros afectos a esta Dirección del Transporte. Después de numerosos estudios y no menor número de pruebas, consiguieron que el éxito indiscutible acompañase a estos esfuerzos coronando el material moldeado a base de Bakelitas, cuya aplicación al automóvil es de tal importancia, que casi podría afirmarse que cubre nuestras necesidades en tal sentido.

Las imperiosas necesidades de la guerra, según dejamos expuesto, agudizó nuestros sentidos y abrió un ancho campo a la inteligencia que desarrollándola con la premura que las circunstancias aconsejaban, logramos llegar a la conclusión que: de un trabajo hecho toscamente a mano para poner unidades en marcha podíamos obtener resultados sorprendentes a base de reducir a polvo los monobloques de las baterías —que por rotura quedaban inservibles— y sobre una matriz construida adecuadamente sufrir una fuerte presión a determinada temperatura. Naturalmente, que el resultado fue satisfactorio, pero la fragilidad del material y lo inadecuado del producto, no daban completamente el resultado que apetecía, y por ello decidimos mejorar el sistema con nuevos estudios entrando en el campo de la Química. Teníamos confianza plena en el éxito ya total, y por ello sometimos, como campo experimental, un trozo de tapa de distribuidor, a una fuerte temperatura y por sublimación fueron recogidos los residuos carbonizados y sometidos a distintos reactivos en un laboratorio improvisado dentro del mismo taller. Después de muchas comprobaciones sacamos la consecuencia de que existían dos productos que, mediante una presencia básica y trabajada en determinadas condiciones, podía producir material que ha de servirnos para fabricar con toda celeridad lo que se precisa actualmente, y de esta forma, en breve tiempo se hará normal el abastecimiento de tanta diversidad de piezas de material moldeado, al Almacén Central de Recambios.

C.H.A.M.

### SECCION DE PREGUNTAS SOBRE CUESTIONES PROFESIONALES.

Los camaradas de talleres y conductores que necesitan hacer preguntas relacionadas con su trabajo, pueden hacerlas con carácter estrictamente profesional, a la Redacción de esta publicación Montalban, 14, desde la cual se les contestará seguidamente.

Aún cuando no debe rebajar el preguntar, si alguno tuviera reparo en ello puede firmar su pregunta con un anagrama o seudónimo, al que se referirá la pregunta.

## BALANCE.

El día 20 del pasado mes, se cumplió el primer aniversario de nuestra actuación. El Almacén de Suministros, que antes se llamó Almacén Central, fué creado por disposición del Comité Nacional de Autotransporte para atender las necesidades de los Talleres intervenidos que efectuaban los trabajos de reparación en los vehículos del transporte de guerra.

Su formación hubo de hacerse a marcha forzada para responder a las necesidades del momento que por aquella época eran abrumadoras.

Por más doloroso que sea, hay que reconocer que en aquellos momentos de confusión los desaprensivos de siempre empezaron a cometer toda clase de abusos.

Para hacer frente a la situación era preciso cortar por lo sano y ordenar una justa y equitativa distribución de piezas de recambio.

La iniciativa particular, ya retraída desde hacía algún tiempo, había de ser suplida con la labor del Almacén Central. Absorbían la atención del Comité Nacional de Autotransporte problemas de gran envergadura relacionados con el transporte, y el Almacén Central gozaba de cierta libertad de actuación, libertad que, para que no pudiese ser perjudicial en lo que al personal se refería, se puso bajo el control directo de los siguientes Sindicatos: Provincial de los Trabajadores del Comercio, Federación de Empleados de Oficinas, Unico Mercantil, El Baluarte y Metalurgia.

Debidamente autorizado, el personal profesional realizó una requisita en los establecimientos que se dedicaban a la Industria del Automóvil por un valor aproximado de diez millones de pesetas. Las requisas, la clasificación, la colocación y el despacho del material, se hacían al mismo tiempo, siendo aquellos momentos de gran actividad.

Por disposiciones superiores las requisas

quedaron suspendidas sin llegar a su completa realización.

Para evitar la ocultación o carecer de material que en cualquier momento determinara lo podía necesitarse, aunque no fuera útil en el acto, y para no causar al Estado el perjuicio de tener que pagar material no empleado, la requisita se ordenó con carácter de depósito para todos los materiales. De esta manera, no había obligación de pago más que para el material empleado reservándose la facultad de devolver, en cualquier momento, el que no se hubiese utilizado.

Una de las causas que más ha entorpecido la buena marcha del Almacén Central, ha sido el constante cambio de la Dirección. Primero dependía del Comité Nacional de Autotransporte, después del Comité Provincial de Autotransporte, luego de la Junta de Defensa y, por último, de la Dirección de Transportes, habiendo sufrido además cambios en la persona principal de los diferentes organismos citados. Ello no obstante, a pesar de todos los pesares y, como si dijéramos, contra viento y marea, el Almacén Central hoy Almacén de Suministros, ha logrado obtener, durante su primer año de actuación, las siguientes cifras:

Total de pedidos despachados: CIENTO QUINCE MIL.

Total de piezas que comprenden: TRES MILLONES.

Proporción diaria de piezas despachadas: OCHO MIL Y PICO.

Para los que prestamos servicio en el Almacén de Suministros, estas cifras nos llenan de legítimo orgullo, pues bien utilizadas las piezas que se han servido, como sin ninguna clase de duda lo habrán sido por nuestros hermanos los mecánicos, dan un porcentaje estimable en el número de vehículos puestos de nuevo en marcha después de su reparación.

ALMACEN DE SUMINISTROS.

## UN AXIOMA

por UNO.



Imposible detener la marcha evolutiva del mundo.

VISADO POR LA CENSURA

Imprenta Biosca Tel. 62558