

ORTE

n hom-  
ón acu-

ntusias-  
e orga-  
Por su  
Coman-  
uestros

o cargo  
ncia, su  
T. hará  
ad que

E salu-  
Trans-  
marche  
no que  
de la

E

presión

# Nuestro TRANSPORTE



RETAGUARDIA y TRANSPORTE

III

Ayuntamiento de Madrid

C. del E.

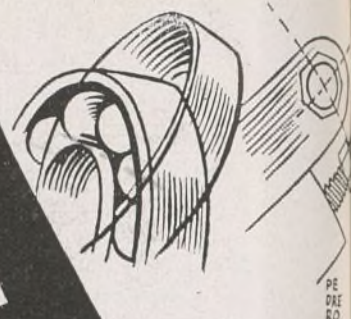
Bérgena

año II.

10 MARZO 1936



# *página* **TÉCNICA**



## MOTOR DE 4 CILINDROS

(Continuación.)

**Fugas en las bujías.** Si hay fugas por las bujías durante la compresión, se puede comprobar vertiendo un poco de agua o aceite alrededor de la misma, y en caso de existir, se notarán burbujas de aire. Se remedia reponiendo la junta de cobre y amianto que va entre la bujía y su asiento, después de limpiarlos bien, y si la fuga fuese entre el cuerpo roscado y la porcelana, entonces hay que reponer la bujía.

**Fugas en las juntas de culata.** Se comprueba de una manera análoga a la de la anterior avería, y para repararla hay que quitar la junta de culata. Para ello, ha de quitarse ésta, y lo primero que hay que hacer es quitar el agua del radiador para después desempalmar el manguito de goma. Se aflojan las tuercas de sujeción de la culata y se levanta ésta, cuidando de no estrópear la junta. Si no puede despegarse la culata fácilmente, se colocan las bujías, y con el encendido cortado se dan unas vueltas a la manivela de arranque. La fuerza de la compresión será suficiente, en general, para despegar la culata. Debe colocarse dos o tres tuercas en los espárragos para evitar que salte la culata si la compresión fuese muy fuerte.

El objeto de las juntas es hacer la perfecta unión de dos piezas, pues por muy pulimentadas que éstas estuviesen, siempre se producirían escapes o fugas. Si interponemos entre las dos piezas una hoja de papel aceitada, al apretar una pieza contra otra, el papel tapa todos los poros y frisural del metal, y la unión entonces es perfecta. Para las juntas se usa amianto forrado de una capa delgadísima de cobre. Todas las juntas deben seguir exactamente el contorno de las partes en contacto, descontándose en la junta de culata los agujeros de los espárragos de unión, de los conductores de agua de refrigeración. En la figura 1 se ve estos agujeros en la culata quitada, en la junta y en el bloque.

Una rotura en esta junta trae consigo la avería de que nos ocupamos. Y es preciso examinar ésta deteni-

damente, y si se encuentra en mal estado debe ponerse una nueva y el montaje se hace limpiando cuidadosamente la superficie del bloque y culata, untando la junta con Hermetit o líquido análogo, y apretando ligeramente las tuercas de sujeción de la culata siguiendo un orden determinado, para después apretarlas a fondo siguiendo el mismo orden. Después de tener un rato el motor en marcha, cuando ya está bien caliente, se vuelven a repasar las tuercas, siendo conveniente volver a repasarlas después de unas horas de marcha.

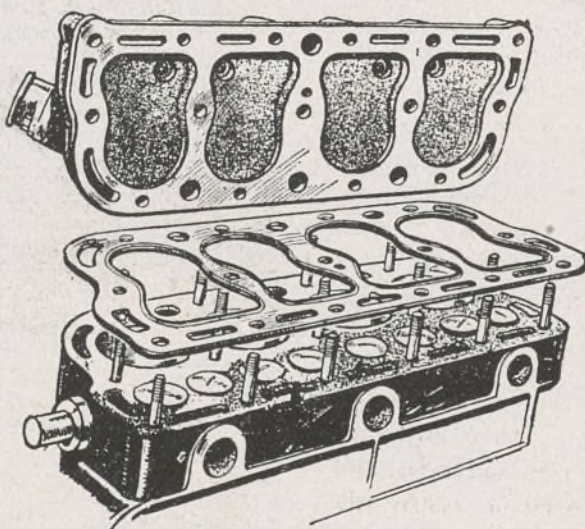


Fig. 1

**Vástagos de las válvulas.** Si están sucios o sin aceite, peligran de frotar en las guías y hasta de agarrotarse, quedando las válvulas abiertas a pesar de la acción del resorte. Para reparar este defecto, se echan unas gotas de petróleo a lo largo del vástago, y caso de estar éste deformado, habrá de reponerse la válvula. Esta se desmonta quitando

su resorte, con lo que ésta queda libre y se puede sacar al exterior una vez desmontada la culata.

**Cabeza de las válvulas.** Si están muy sucias o hacen mala compresión, es necesario practicar el esmerilado de las mismas. Para esto, después de quitar la culata se limpian las válvulas asientos y guías, lavándolas con petróleo y raspándolas para quitar todo el hollín, carbonilla, etc., pero teniendo buen cuidado de no rayarlas. Después se coloca la válvula en su sitio, untando ligeramente la parte cónica de ella y el asiento con alguna preparación esmerilante, y con un destornillador o berbiquí que se inserta en la ranura de la cabeza de la válvula, se procede a imprimir a ésta un movimiento de vaivén rotatorio; por ejemplo, se la gira a derecha, apretándola siempre contra su asiento una media vuelta, y luego a izquierdas un cuarto de vuelta, y así sucesivamente. De vez en cuando se quita la válvula y se lava en petróleo para ver si la superficie de contacto está bien terminada; debe presentar un color gris opaco uniforme, sin raya alguna. Se lavan esmeradamente con petróleo las válvulas, asientos y guías, teniendo cuidado de que no quede en ellos ni entre los cilindros la menor partícula de pasta esmerilante, que rayaría el material.

Para probar que la válvula y su asiento están bien esmerilados y hacen buena compresión, se pueden hacer varios trazos con lápiz blando en el asiento, y se dan varias vueltas a las válvulas contra él. Si los trazos desaparecen por completo, es señal de que el trabajo está bien hecho. En tal caso, se aceitan bien los vástagos y las guías y se montan nuevamente las válvulas en el motor, apretando después el juego de taques.

Si las válvulas están corroídas, han de repararse en el torno antes de ser esmeriladas.

*Continuará en el próximo número.*

**Soldado conductor: Vigila atentamente el estado de tu coche: Una pequeña avería que hoy padece, puede convertirse en accidente fatal mañana.**

Blass, Consejo Obrero. Núñez de Balboa, 25.-Madrid.



# Nuestro TRANSPORTE

NUM. 5

MAYO DE 1938

AÑO II

Intensificación del  
esfuerzo en las tran-  
cheras y del trabajo  
en la retaguardia

## Gobierno de Unión Nacional

En el intervalo entre la aparición de este número y el anterior, han ocurrido hechos que a nadie se le oculta que son de indudable gravedad y de la máxima importancia. Unos son consecuencia de otros, ya que no existe ningún hilo suelto en la trama de esta hora bélica. Pero si hay algún hecho de magnitud extrema, imprescindible de remarcar, es sin duda la constitución del Gabinete de Unión Nacional. Todos los partidos auténticamente nacionales, en verdad españoles, que han tomado un puesto en la lucha a muerte con la invasión totalitaria, están hermanados en el Gobierno, y con los partidos, las dos Sindicales. Nadie puede decir ahora que no se considera representado en el Organismo supremo; todo luchador del pueblo debe acatar exclusivamente las disposiciones del Gobierno, del que forma parte él mismo por medio de los representantes de su partido o sindical.

Nada al margen del Gobierno, todo debe emanar de él; las iniciativas particulares, que muchas veces no responden a las necesidades del momento, no por falta de interés y entusiasmo por la Causa, sino por la carencia de una visión amplia del panorama mundial, no deben llevarse a la práctica, ni deben realizarse, sin la aquiescencia y control del Gobierno, que es a quien corresponde la iniciativa y a quien compete tomar las medidas, de poca o mucha importancia, para conducir a nuestra España a la victoria.

Ni siquiera la llegada al Mediterráneo de las tropas italianas debe servir de pretexto para una acción, por nimia que sea, independiente de la actividad del Ministerio nacional; éste lo prevé todo, lo favorable y lo adverso, y en cada momento sabe lo que se ha de hacer y quién lo ha de hacer, que obrará siempre no por su propio criterio, sino por el criterio del Gobierno que le ha confiado una misión, delicada o no, que cumplir. El corte de Levante no tendrá consecuencias políticas, pues no existe necesidad alguna de crear organismos que suplan la acción del Gobierno, la cual, a pesar de la separación eventual, llega a estas tierras centrales con la misma autoridad y energía que cuando la España leal era un todo homogéneo.

Las consecuencias militares — que aunque graves, no son ni con mucho desesperadas — se reducirán a la formación de la Agrupación de Ejércitos de la Zona Central, pues aquí sí que es imprescindible la concentración en una sola mano del mando de todos los Ejércitos del interior. El Gobierno ha tenido con la designación del defensor de Madrid para el mando de la Agrupación, un acierto más en la serie de ellos que ha coleccionado desde su constitución. Dichos aciertos son el prelude, el anuncio, de muchos más, por lo que los soldados de este Cuerpo, idénticamente a los de todos los demás, deben ver en nuestro Gobierno de Unión Nacional y de Guerra, la plasmación de la unidad nacional para ganar la guerra a las hordas germánicas y a las legiones romanas, y rendir, por lo tanto, acatamiento absoluto y sincero a todo lo que él tenga a bien disponer.

EL COMISARIO



## VOLUNTARIOS

Este grito, pleno de entusiasmo y henchido de promesa de victoria, ha salido del pecho de la matrona simbólica de la República, acosada por las hordas extranjeras, pero incommovible con un rictus de ironía en su rostro, como quien sabe que ha de aplastar a esas hordas por muy poderosas que se crean.

A este grito, como impulsados por un muelle fortísimo, han acudido ríos de hombres: jovencuelos, casi imberbes, unos; hombres maduros y reflexivos, otros; pero todos con la cabeza muy alta, la sonrisa en los labios y el entusiasmo en sus pechos. Saben que van a defender a España, la España auténtica, y a liberarla para siempre de unos traidores cuyas ambiciones ensangrientan a diario nuestro suelo y llenan de tristeza nuestros hogares.

Saben que lo que van a defender no es la tierra para el señorito aborto de caciques y beatas, sino para ellos mismos. Saben también que van a dar sus vidas, que quizá los que van ahora con la sonrisa en los labios tendrán mañana las esquirlas de metralla en sus entrañas. Pero no vacilan. Los cantos se suceden. Las risas pueblan el ámbito que les rodea. El orgullo hace resplandecer sus rostros.

Ellos imitarán las gestas gloriosas de los mártires y héroes de nuestra libertad, por una sola cosa: porque seamos españoles y porque sobre España jamás grave la bota extranjera. — RAFAEL ARACIL.





# ORIENTACIONES

## RECUPERACION

Uno de los servicios de más importancia en nuestra guerra, es el de recuperación, y así se ha reconocido en todas las unidades de nuestro Ejército, por los beneficios tan tremendos que reporta. Consultando estadísticas, puede verse los millones de pesetas que por algunas unidades se han ahorrado al Tesoro del Estado y, por lo tanto, del pueblo. En el Transporte, unidad que tiene una trascendencia grandísima, pues hasta un profano puede darse cuenta de esto, se ha hecho muy poco hasta la fecha.



Conocidas son de todos los transportistas las dificultades con que muchas veces se tropieza para la reparación de nuestros vehículos por la falta de piezas de repuesto y medios de adquirirlas, y sin embargo, esto pudiera remediarse en parte.

En diversas ocasiones he podido comprobar cómo los camaradas que tenemos encargados de la adquisición de piezas de repuesto para el material del Cuerpo de Ejército, se quejan de deficiencias en el funcionamiento del mismo; y sobre todo, lo que más ha llamado mi atención y hasta ha llegado a producirme cierta tristeza en mi ánimo de transportista entusiasta, es el abandono en que se tiene la recuperación de piezas procedentes del material que manos inexpertas (desgraciadamente, muchas) supieron únicamente conducir a los numerosos solares, corrales y parques de desguace.

Dentro de nuestro mismo Cuerpo de Ejército, es muy frecuente ver en los lugares donde se hallan instaladas las Unidades de Transporte, solares o corrales, y a veces en las mismas eras de cualquier pueblo, restos de coches, a medio despiezar: motores,

culatas, bloques... en fin, una serie de piezas de un valor inestimable para otros vehículos, que quizá por esas mismas piezas que se están pudriendo a la intemperie, llenas ya de herrumbre y abandonadas de todos, tengan que estar días y días en la nave de un taller sin poder ser reparados, siéndonos sus servicios tan necesarios para ganar la guerra.

Esto dentro del Cuerpo de Ejército; pero a quien compete llevar esta "orientación" a la práctica, seguramente no le será desconocido el aspecto tan desolador que presentan algunos solares y parques de Madrid, donde se encuentran amontonados muchos millones de pesetas, porque después de veintidós meses de guerra no hemos sabido dar una orientación a la organización del repuesto.

Creemos dentro del Cuerpo de Ejército Brigadas de recuperación con nuestros propios soldados transportistas, que lo mismo que se han prestado en muchas ocasiones a realizar en las horas libres del servicio otros trabajos, estoy seguro que todos acudiríamos con verdadero entusiasmo a esta labor. Dediquémonos a recuperar todo ese material, y convenientemente limpio y clasificado, llevémosle a un almacén común de repuesto, donde estará siempre a disposición, en cualquier momento, al servicio de aquella unidad que lo necesite.

Y lo mismo en Madrid, donde serían innumerables las piezas que, convenientemente clasificadas, pasarían a un almacén donde existiera

una buena organización con personal competente.

Desde esta página de "Orientaciones", yo me dirijo a quien deba recogerlo, y por el bien de nuestro Transporte le digo:

¡Creemos nuestras Brigadas de Recuperación!

¡Ni un solo tornillo abandonado!

F. SÁNCHEZ-MONGE

**¡CREAMOS NUESTRAS BRIGADAS DE RECUPERACION!**

**¡NI UN SOLO TORNILLO ABANDONADO!**





# habla el SOLDADO

## ¡PRESENTE!

En estos momentos graves para España, todos nosotros tenemos el deber de responder al unísono con todas nuestras fuerzas frente al invasor. El triunfo del fascismo traería a la España leal el luto que hoy llevan en la zona invadida millares y millares de familias de obreros antifascistas que fueron inmolados por las hordas sanguinarias del fascismo, y ante esto, los soldados que defienden nuestro suelo sabrán decir ¡PRESENTE!, porque defienden todo lo grande y hermoso que hay en una lucha por la liberación de su Patria.

Nosotros los conductores del Servicio de Tren también estamos dispuestos a derramar nuestra última gota de sangre en defensa de la República española, y para esto es preciso que todos los españoles luchen sin desmayo, y resistiendo primero para avanzar más tarde, terminemos pronto con esta guerra donde están muriendo los mejores hijos de nuestra España por culpa de unos militares traidores y del fascismo italiano y alemán, que después de subyugar a Abisinia y a Austria intentan hacer lo propio con España. Pero nosotros, ante esto, les decimos que somos españoles, y por lo tanto defendemos nuestras libertades y las defenderíamos hasta que no quedara uno solo que no fuese digno de llamarse español y antifascista.

Ante los rumores de armisticio que se sienten en el extranjero, nosotros respondemos que con el enemigo que tenemos enfrente no tendremos pacto de ninguna clase, pues son invasores extranjeros en compañía de traidores españoles; por lo tanto, no les daremos paz ni cuartel hasta verlos a todos expulsados de nuestro suelo. Después de dos años de lucha, después de los asesinatos cometidos por ellos, con su aviación del crimen, en Asturias, Guernica y últimamente en el Este, donde han demostrado portarse no como personas humanas, sino como bestias feroces, arrojando su carga mortífera sobre infelices mujeres e

## LA CAUSA

*Hermosa palabra  
que va a mis oídos  
con dulces acentos  
de gran gratitud;*

*que vibra en mi pecho,  
que suena aun dormido,  
que apaga tinieblas  
y enciende mi luz.*

*Que fué norte y guía  
de aquellos caídos  
que llenos de gloria  
se fueron de aquí,*

*dejando la estela  
de luz perentoria  
de heroísmo, y su historia  
de cerca yo ví.*

*Yo ví a los heridos  
de andar vacilante  
del arma que en odio  
un traidor empuñó;*

*y ví el bello gesto,  
el dulce semblante  
del hombre que en muerte  
al traidor perdonó.*

*Yo ví a los valientes,  
yo ví a los cobardes,  
yo ví... al que en guerra  
cual jabato luchó;*

*y ví a conductores  
que mano al volante  
cumplieron con creces  
lo que el Mando dictó.*

*Los ví sonrientes  
de cara a la muerte  
que metralla fascista  
pudiera traer;*

*y los ví anhelantes  
de loca venganza,  
pero llenos de gloria  
y llenos de fe.*

Un soldado de la Sección  
de Tren de la 66 Brigada

inocentes niños, destrozando pueblos cual nuevos bárbaros que, para desgracia nuestra, también vienen de la Germania, igual que llegaron Atila y los suyos arrasando todo lo que encontraron a su paso. Con éstos no puede haber pactos ni abrazos de Vergara, sino que defenderemos nuestro suelo todos los españoles

**La voz del soldado es la voz  
del Pueblo. Los soldados  
gritamos: ¡Resistimos y ven-  
ceremos!**

con coraje y valentía para que nuestros hijos disfruten de un mañana venturoso y libre de explotación como ciudadanos de un Estado democrático e independiente. Para esto hace falta el sacrificio de todos en estas horas difíciles de nuestra lucha, en la que no puede haber nadie que al reclamársele en su puesto no diga: ¡PRESENTE!

JOSÉ CLOUET,  
Soldado de la XV División.



**Clemente Igualador Molinero**

Perteneciente a la Sección de Tren de una de las Brigadas de este Cuerpo de Ejército, que tan brillante actuación ha tenido en días pasados en las operaciones de Guadalajara, ha rendido su tributo de verdadero luchador antifascista, al ser deshecha su vida por la metralla criminal guiada por esos abortos de la Naturaleza en su empeño de destruir al Mundo.





Una de las faltas más grandes que se encuentran en el Transporte de nuestro Cuerpo de Ejército, es la ausencia de Escuelas de Capacitación.

A través de estas líneas, yo quisiera hacer resaltar la importancia que dentro del Transporte tienen dichas Escuelas, no sólo con el propósito de escribir un artículo más, sino para cumplir la misión que le está encomendada a nuestro periódico, es decir, que llegue nuestra voz a los altos Mandos y presten un poco más de atención a este aspecto del Transporte, que como muchos otros del mismo, se encuentra abandonado, y se interesen por la creación de Escuelas técnico-militares donde los Mandos y soldados del Transporte hagan sus prácticas oficialmente, y no se deje esta educación en manos de pequeñas Escuelas de Compañías, que si bien, dentro de los medios con que se desenvuelven, ofrecen un buen rendimiento, no pueden dar el necesario por falta de una buena organización y de elementos con que se encuentran estas Escuelas. Para poder comprobar esto con más claridad, me voy a permitir hacer una pequeña comparación.

Cuando nuestro pueblo tuvo que empuñar las armas para reducir a los traidores fascistas, era frecuente ver a un camarada con un fusil, del que no sabía nada más que disparar, y al decir disparar, lo digo con el mínimo valor de expresión de la palabra; es decir, tirar del disparador, y cuando había que colocar un peine para cargar el

arma, tenía que ir otro camarada más experimentado a decirle cómo se tenía que hacer la operación; y visto esto por nuestros Jefes militares y políticos, dedicaron sus esfuerzos a la creación de un potente Ejército regular donde la preparación técnica de nuestros soldados estuviera a la altura que exige una guerra moderna y de gran movimiento de masas y material como la nuestra. Por fortuna para nosotros, los esfuerzos realizados en este sentido por estos hombres, ya están dando su resultados: los estamos viendo en las operaciones que diariamente realiza nuestro potente Ejército regular, y debe llenarnos de orgullo el ver cómo hoy nuestros soldados montan y desmontan las máquinas automáticas con una facilidad que demuestra las prácticas y enseñanzas técnicas a que están sometidos. Esto se ha podido producir, y en un corto espacio de tiempo, por el interés que el Gobierno, Jefes y Comisarios y Organizaciones antifascistas, y todo el pueblo en general, han puesto en ello. Esta transformación la hemos visto en el arma fundamental de nuestro Ejército.

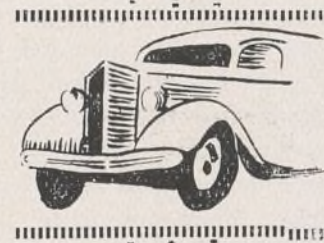
En nuestro Transporte, cuando estalló el movimiento ocurrió algo parecido a lo que ocurría con las armas a los milicianos. Los coches los cogía cualquiera, y cuando se le paraba, aunque fuera por una cosa insignificante, en la mayoría de los casos se dejaban abandonados, sin que existiese control efectivo sobre el material. Otras veces, la falta de capacidad daba lugar a dejar el

## CAPACITACION

Un Mando que desconozca la técnica de la guerra, puede causar más daño en nuestras filas que una División enemiga.

El valor y entusiasmo de nuestros Mandos, dirigidos por una técnica de guerra, harán invencible al Ejército de la República.

Cada día que la guerra se transforma con carácter más definido en una lucha entre dos ejércitos fuertes y armados modernamente, nuestros soldados tienen la obligación de capacitarse. Igualmente los Jefes y Oficiales, pues de su capacidad para el Mando depende la libertad de España.



vehículo abandonado contra un árbol o junto a una cuneta. Para evitar este derroche de material y controlar y dirigir el Transporte militarmente, se creó el Cuerpo de Tren, pero en su creación no se tuvo en cuenta, como se tuvo en el arma fundamental del Ejército, la capacitación por medio de Escuelas del Soldado y Mandos del Transporte. Así vemos que cuando en nuestro Ejército regular, la infantería, lo mismo que otros Servicios auxiliares, funcionan con arreglo a las necesidades, el arma de Transporte funciona con bastante deficiencia. Estoy completamente seguro de que serán contadísimos los soldados conductores que sepan, con la misma facilidad que desmontan sus armas los soldados de infantería, desmontar un delco o un carburador, y son muchísimos los que a plena luz no saben hacer esta operación, y si algunos lo hacen, valdría más que no lo hicieran, pues luego de efectuada el vehículo no funciona, cosa que demuestra que la operación no está bien efectuada; y si que se ha efectuado de una manera mecánica. Pues desconociendo la ciencia que encierra la Mecánica, ha demostrado desconocer el por qué y para qué de las piezas del mecanismo desmontado, y por este desconocimiento no es raro ver unidades paradas en los talleres y que en algunos casos también dan lugar a que una pequeña avería se transforme en grande, dando lugar con ello a que tengamos constantemente una cantidad de unidades paradas que en algunos casos alcan-

zan una cifra tan elevada, como la de las que se encuentran en marcha.

Como bien se puede apreciar, por todos se ha tenido en un segundo lugar o en un olvido lamentable al arma del Transporte, olvido que estamos pagando muy caro, pues no podemos dejar de ver cómo nuestro Gobierno tiene que hacer desembolsos enormes para adquirir modernísimo material que con muy pocos kilómetros es arrinconado en lugares que, por no poder reunir ninguna condición, dan lugar a que el deterioro sea más grande.

Es de urgente necesidad el que por el Gobierno y altos Mandos se preste la atención debida al Transporte y se vaya rápidamente a la creación de Escuelas oficiales técnico-militares del arma del Transporte, para que no exista un solo mando en el mismo que no sea un buen técnico militar, ni un solo soldado que no sepa el por qué y para qué de todas las piezas de un automóvil, el por qué de las averías y medio de corregirlas. Que cada conductor sea un maestro no sólo en el arte de conducir, sino también en el arte de la Mecánica. Necesitamos Escuelas que hagan de los Mandos y soldados del arma del Transporte un arma tan disciplinada, luchadora y eficaz, como cualquiera otra arma auxiliar de todo Ejército regular.

Mando único, disciplina férrea y Escuelas de Capacitación técnico-militar, conducirán al Transporte a la victoria.

GODOFREDO MARTIN



## INMUNIZACION

Existen muchos camaradas a los que, cuando se les habla de la vacunación, procuran escurrir el bulto, pensando tal vez que el vacunarse carece de toda importancia y que no hay por qué aguantar al médico o al practicante el capricho de, como vulgarmente se dice, ponerle a uno una banderilla.

Yo quiero haceros ver que no se trata de un capricho de nuestros médicos y practicantes, y sí de un hecho de gran trascendencia para nuestras vidas.

El que se lleve a cabo la vacunación de todos los soldados, se debe a una orden de nuestro Gobierno, que en todo momento está pendiente de la salud y condiciones físicas de los combatientes, y que piensa en las graves consecuencias que tendría para todos



una epidemia tífica o virulenta por benigna que fuera.

Por tanto, debemos darnos cuenta de que cuando el médico o practicante trata de vacunarnos, está procediendo a cumplir las órdenes del Gobierno y a las que nosotros somos los primeros que estamos obligados a vigilar su cumplimiento, ya que éstas se hallan siempre encaminadas al bien común y al aceleramiento de nuestra victoria.

Hay quien por estar en sitios en los que pueden tener ciertas comodidades higiénicas, piensan que no tienen necesidad de ser vacunados; y a éstos yo les digo que una epidemia de esta índole no respeta sitio ni persona de buena naturaleza, y más en las condiciones climatológicas del tiempo que se avecina, y que si ahora disfrutaban de comodidades higiénicas, no sabemos dónde pueden llevarlos mañana las vicisitudes de la guerra, y entonces tal vez tuvieran que sentir mucho el no haber cumplido con las órdenes de nuestro Gobierno y el reconocimiento de los beneficios de las mismas sería ya tardío.

Todos sabéis que esta vacuna no produce grandes molestias, y que por muy grandes que éstas fueran, nunca se podrán comparar con los beneficios que nos reportan.

¡Que no se pueda decir que un soldado de nuestro glorioso Ejército no cumple con su deber, eludiendo la vacunación!

Una epidemia en nuestras filas supondría para el enemigo una batalla ganada, y los que fueron capaces de contener los ejércitos de Mussolini y de Hitler, no pueden perder una batalla tan fácil de ganar.

NESTARES

## AYUDA A NUESTRO SERVICIO

Camaradas del Transporte: Quiero empezar estas líneas dedicando un recuerdo a aquellos camaradas que han entregado su vida por la Causa del pueblo, ya que nunca debemos olvidar su sacrificio, que ha de servirnos de ejemplo y de estímulo en nuestra lucha.

Tenemos que recordar que los momentos que vivimos no son los de los primeros meses de la guerra, y por tanto necesitamos una buena organización dentro de las filas de nuestro glorioso Ejército Popular, y particularmente en lo que respecta a los servicios del Cuerpo de Tren. Tenemos que tener en cuenta que hoy estamos luchando en contra de un enemigo que está dotado de material moderno, y que no es a Franco a quien tenemos enfrente, sino a un ejército invasor que nos hace la guerra sin haberla declarado, aprovechándose de unos generales traidores a su patria, a los cuales no les importa las vidas que está costando al pueblo que sólo quiere su libertad. Teniendo en cuenta que el enemigo está dotado de material moderno, nosotros, que tenemos algo más que el material, que es una moral grande, porque sabemos por qué y para qué luchamos, tenemos que hacer que el Transporte funcione en perfectas condiciones, porque si éste no funciona, los compañeros que están en las primeras líneas de fuego no se encontrarán suministrados de todo lo necesario para sostener sus heroicos combates, y entonces será nulo el esfuerzo que ellos hacen.

¿Cómo hacer que estos servicios funcionen en las mejores condiciones? Lo primero que tenemos que hacer es dedicar todo el material, absolutamente todo, para la guerra; que no quede ni uno que se dedique a servicios particulares, como todavía existen, porque estos vehículos que hacen esta clase de servicios producen dos perjuicios: el primero, que las piezas, ruedas y lubricantes que necesitan, se los quitan a los que tienen que suministrar al Ejército, y el segundo, que en su inmensa mayoría, lo que transportan estos coches suele ser licores, y esto sólo sirve para que los soldados que van con permiso a la retaguardia se embriaguen, por la mala calidad de estos licores, y surjan incidentes de los cuales se aprovechan los elementos de la "quinta columna" para hacer su trabajo, en el que, gracias a esto, encuentran facilidades.

Otra de las cosas que hay que tener en cuenta es que las Brigadas tienen un número de vehículos asignados para el servicio de las mismas, pero esto no quiere decir que estén para el uso exclusivo de ellas, y todos tenemos que poner un poco de nuestra parte, y cuando el Mando superior pida una cantidad de coches ligeros o pesados, no pensar que este vehículo pertenece a tal o cual Brigada, sino darlo en ese momento, porque posiblemente la prestación de esos vehículos puede ser el factor principal de una buena operación a nuestro favor.

Después de estas breves palabras, no quiero decir más sino que sigamos luchando con más ahinco que nunca, porque de la forma que nosotros sepamos hacer que el Transporte funcione, será una de las causas para conseguir antes la victoria y derrotar a los invasores.

ESTEBAN SÁNCHO



# LA INVASION DE AUSTRIA

Dos hechos de cruda actualidad dan carácter al ambiente internacional: la crisis francesa y la invasión descarada de Austria. Todo lo acontecido últimamente en Europa depende tanto de la indecisión y de

se ha opuesto, ni el mismo pueblo austriaco. Virtualmente, Austria había perdido su independencia política al perder sus libertades democráticas, deshechas bajo el golpe y el atentado sedicioso de Dollfuss.

o mejor dicho, las oligarquías capitalistas, de la que es cabeza visible el verdugo de Alemania. Schuschnigg, el último traidor y uno de los que han colaborado a la venta de su patria, se lava las manos como un



la poca firmeza de la que se ha dado en llamar Europa democrática, cuanto de la audacia y el cinismo de los verdugos de las potencias totalitarias.

La invasión de Austria es un hecho consumado. Frente a él nadie

La última esperanza de libertad quedó hundida en Viena en 1934, en las barricadas heroicas que levantaron los obreros y en los patíbulos donde quedaron sin vida los héroes de la protesta de Febrero.

Ahora, Hitler impera en Austria,

nuevo Poncio ante el pueblo vejado. ¿Quién defenderá a la débil Austria? ¿Se levantará el pueblo austriaco en armas? Austria lo ha perdido todo. Su esencia y su alma de pueblo fué destruída. De Austria sólo quedan las cenizas, la tierra desnuda de



# Página de

## EL HUMOR Y EL CUERPO DE TREN

Es un fenómeno que siempre nos sorprendió, la capacidad de humor de los conductores de automóviles; humor, en términos generales se entiende, pues no es el momento aquí de hacer la disección del humor, de estudiar sus estilos y relaciones, estudio que, por otra parte, está hecho insuperablemente. Al sorprendernos esta afición por la humorada que muestran con tanta frecuencia los "choferos", nos inclinamos a reflexionar sobre ello, a indagar las causas que motivan esta realidad.

Podríase afirmar que el humor en España es andariego, surge del movimiento, del turismo práctico o especulativo. ¿Por qué esta relación entre el tránsito y el humor? Posiblemente porque el viajero tiene ante sí diversos campos de acción o uno muy amplio, y puede por lo tanto contrastar, comparar, que es lo mismo que balancear, ponderar; y de esta ponderación, de este juego de contrastes, surge en España el humor. El humor es indudablemente producto de este juego de contrastes, que no tendría lugar si no se proyectase en el espacio o en el tiempo; la cursilería y la ridiculez, principales materiales utilizados por el humorista, no existirían si no se pone en relación un hecho con otro, distante o anterior. Si en una determinada provincia se viste "démodé", ningún

natural de ella puede darse cuenta de lo risible de su vestimenta, si no va a la provincia de al lado a un Centro de la moda; ya entonces el viajero provinciano que en su tierra acaso pasase por un Brummel o un Alcibíades, se sentirá molesto y permanecerá en un hotel ocultándose de las miradas de los elegantes extraños y de los catadores de elegancias. Esto en cuanto a la proyección del humor en el espacio. A la proyección en el tiempo no se refiere especialmente nuestro tema, porque los transportistas, por mucho que transiten, difícilmente pasarán de Akenaton a Pericles y de Pericles a Clemenceau; eso es terreno vedado por el Cuerpo de Tren de la Historia —los historiadores— que a veces, por las mismas causas que los chóferes, también se elevan hacia el humor, no en España, donde los señores que se dedicaban a tales menesteres, más que conductores de la Historia, semejaban limpiacoches.

El papel que hoy desempeñan los volantistas en la vida fué desempeñado antes, salvando las oportunas distancias y sin intentar herir ninguna susceptibilidad, por los arrieros. El chófer es el arriero de hoy, más culto, con otra capacidad técnica, con un espíritu con la superioridad de velocidad, que el camión saca al mulo; pero en lo fundamental no difiere en

potencia, el botín propicio al imperialismo fascista.

Con nuestra Patria se intentó lo mismo. La política nefasta que comenzó Gil Robles y que afortunadamente acabó en él, era la misma política que comenzó en Austria Dollfuss y ha rematado Schuschnigg: política de entrega sistemática, de guerra a muerte contra el pueblo y las masas obreras defensoras de la Democracia. Se trataba primero de infringir un golpe de muerte al pueblo, privarle de todo: desde las libertades conseguidas a fuerza de sacrificio, hasta la dignidad nacional. Y, posteriormente, entregar ese pueblo exánime a las llamas voraces de los egoísmos imperialistas de fuera.

Cuando en nuestra Patria explotó

la intentona militar-fascista, el pueblo respondió, se levantó con vitalidad y ardor que declaraban que el alma popular seguía viva, latiendo con insistencia; cuando fracasó esta intentona y los cabecillas rebeldes españoles se echaron a un lado para dejar paso a las tropas y a los Estados Mayores de Italia y de Alemania, el pueblo español volvió a resurgir con mayores arranques. A pesar de todos los reveses, el pueblo español sigue incólume, mientras que el fascismo extranjero se resiente de los golpes y se desangra frente a los baluartes que ha sabido investir de heroísmo el Ejército Popular.

Mas el hecho vergonzoso de la ocupación de Austria ha podido ser evitado a tiempo, si el mundo democrá-

tico no hubiera esperado impasible, sin intervenir, sin tratar de cortar a tiempo el desenlace fatal. España hubiera sido ha tiempo la tumba del fascismo europeo, si las potencias democráticas no hubieran adoptado la actitud del avestruz. Al fascismo destruido ante las trincheras de la España libre, no le hubiera quedado arrestos para nuevas aventuras. La dilación y el miedo a cortar por lo sano, a decidir la cuestión internacional por la Libertad y la Democracia, tienen la culpa de la prolongación de la contienda española y de la ocupación descarada de Austria por las tropas nacionalsocialistas de Alemania.

ROGER DE FLOR,  
del III Cuerpo de Ejército.



# de Colaboración

P.

su común sentido del humor, de más calidad en el conductor que en el arriero, más depurado, menos bárbaro; no en balde el humor en su sentido general ha sufrido una depuración acusadísima, y ya un ilustre y expatriado ingenio español ha escrito que ciertas desventuras brutales de Don Quijote, que hacían reír entonces a bachilleres, conmovieran hoy al hombre más rudo.

Hemos rozado el tema del "Quijote", y no lo desaprovecharemos para nuestro aserto. Las aventuras del ingenioso hidalgo, obra maestra del humor español, piedra miliaria del humor universal, es la demostración más clara de la condición peregrina del humor español. Y esta movilidad, este tránsito, puede ser una de las características esenciales de lo hispánico, del estilo español, pues paralelas a las cumbres de la caballería y del humor que en España culminan en el "Quijote", están situadas las de la santidad y el misticismo, que tienen su cima en Teresa de Jesús: a la vera del caballero andante camina la santa andariega; detrás, a un largo de Rocinante, va Sancho con Juan de la Cruz.

La literatura clásica española se hizo eco del humor, o si se quiere de la comicidad de los arrieros, y aparte de la obra cervantina, repetidamente se encuentran muestras en la novela picaresca, primera manifestación genérica del humor en la Península. La literatura moderna no recogió todavía este caudal cómico-irónico del chófer; los llamados humoristas — nada más lejos del legítimo humor — que se hacían de oro con ciertas novelas donde se confundía la bellaquería y el mal gusto con el humor, introducían ciertas veces conductores en sus obras, pero siempre en papeles episódicos, de cubrehuecos. No es difícil profetizar que cuando la literatura del siglo cuaje en una auténtica obra humorística (excluimos al 98, que ya las ha dado, y no sólo una), el héroe será el volantista.

Pero el transportista debe mejorar su hacienda humorística, debe cuidarla y no malgastarla; los conductores dilapidan su fortuna, haciendo un uso excesivamente frecuente de ella, y confundiéndola con otras manifestaciones que parecen ser humorísticas, pero que difieren mucho de ello. Dos tachas pondríamos al conductor, que corregidas, nos podrían proporcionar un decantado humorismo: el muñozsequismo y la facundia.

Nada ha estropeado más el ingenio español que el retruécano y el "calambourg" en boca de todo el mundo que presume de irónico y de cómico, menguada herencia que nos dejó Muñoz Seca, al que se le podría perdonar por ser el iniciador — por lo menos, el difusor —, y tener en parte la virtud de la originalidad; pero en manera alguna a sus imitadores, típicos ejemplos de la degeneración en que ha caído lo que se viene llamando ingenio español. El chistoso, en un pueblo auténticamente culto, estaría un peladillo más abajo todavía en la escala de los valores morales, que el marica y el cornudo. Aquí, en esta tierra sangrante, y en sangrante paradoja, el hacedor de chistes goza de un predicamento extraordinario, y en las categorías del pueblo, "in mente" construye, está colocado en idéntica esfera que el antitanquista: éste, como superación del heroísmo; el otro, como manifestación la más acusada de espiritualidad. Es triste, indudablemente; sería preciso para extirpar ese y parecidos cánceres, predicar una cruzada contra el mal gusto; pero no es ahora el momento de perder energías en cruzadas acaso estériles, por muy estéticas que ellas sean, cuando mantenemos otra excelsa para liberar de paganos y adoradores de Alá a la Jerusalén proletaria, que los tiene a sus puertas.

El chistoso es generalmente caudaloso en su habla; pero hay, asimismo, fablistanes torrenciales que no han depravado su ingenio, todavía lozano y sutil. Pero están al borde del abismo, la sima de la bellaquería está a sus pies o, mejor, a la punta de su lengua; su caudal de facundia va corroyendo el cauce, y si no se evita, pronto se secará el arroyo de su ingenio, el manantial de su espíritu no manará. "Al buen callar llaman Sancho", y el escudero inmortal dejó fama de ingenioso; no era, sin embargo, mudo ni siquiera retraído en el hablar. Aquel pícaro que se nombró Marcos Obregón, en un discurso nada corto, nos dejó una estupenda disquisición sobre la conveniencia de ser cauto y limitado en el hablar. Sigamos los áureos ejemplos nuestros chóferes, decantados arrieros de hoy; cuiden su ingenio, no lo dilapiden en una charla empedernida y categórica en el más infecto "caló" de los Madriles, ni lo encharquen en la asquerosa inmundicia de eso que se viene en llamar chiste, plasmación del mal gusto y ataúd de la ironía.

RAIMUNDO LOZANO

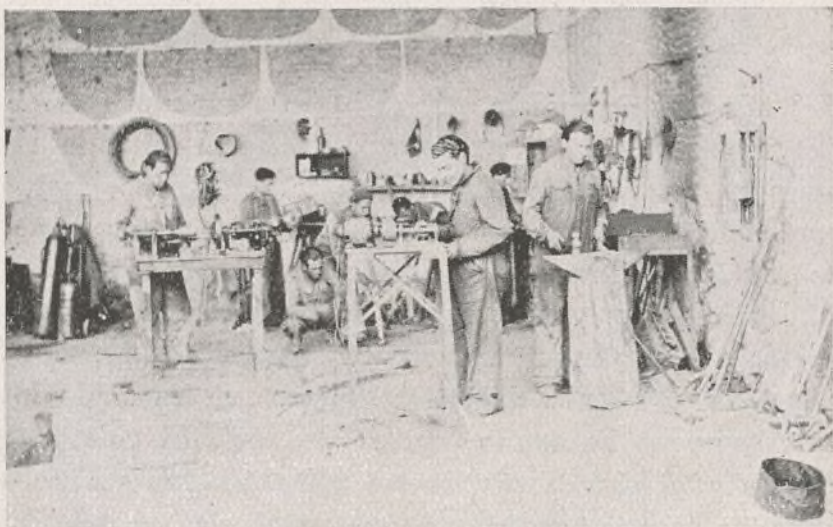
---

**CAMARADA CONDUCTOR:** No olvides esta incontrovertible verdad: a mejor cuidado de tu coche, mayor rendimiento. Cuídalo, pues, ya que de este modo has de acelerar la victoria de nuestra Causa.



## HOMBRES DEL TRANSPORTE

Visitando las distintas Secciones de Tren de este Cuerpo de Ejército, he visto en algunos talleres cómo



trabajan con una labor callada y productiva para la guerra esos hombres del Transporte que desde el primer momento se prestaron a defender la causa del pueblo con los escasos medios a su alcance, y que según ha ido pasando el tiempo, han sabido salvar las dificultades que surgían ante ellos para desenvolverse en el trabajo; y en las horas que éste les dejaba alguna libertad, ponían en juego su inteligencia para conseguir el medio de mejorarlo.

En una de estas Secciones de Brigada instaladas en un pueblo a poquísimas distancias de las líneas enemigas, ha llamado mi atención un ejemplo de estos antifascistas del Transporte.

Todos los que hemos pasado por el Transporte de las Brigadas, sabemos la labor incansable que se hace en estos pequeños talleres, donde se trabaja casi sin elementos y sobre vehículos que requieren una rápida reparación, pues muchas veces depende de ellos el que a los soldados de las trincheras les llegue la comida a su hora, y aún que no se queden sin ella, y de ahí el esfuerzo de estos camaradas mecánicos que no saben entregarse al reposo mientras tengan pendiente alguna reparación.

En la citada Sección, viendo cómo trabajaban estos soldados obreros, mi vista se fijó en una máquina minúscula sobre la cual se encontraba rectificándose una biela, causándome extrañeza por la pequeñez de dicha máquina, pues más bien parecía un juguete que otra cosa. Al darse cuenta el Teniente que manda esta Sección, de mi gesto de asombro, con una sonrisa de satisfacción y de orgullo de la labor de los soldados a sus órdenes, me explica el por qué de la existencia de la máquina.

—Por falta de elementos, las bielas no se podían rectificar antes en este taller, por lo que había que enviarlas al del Cuerpo de Ejército o a cualquier otro de Madrid, lo que suponía un enorme retraso en la puesta en marcha de un vehículo, con el consiguiente perjuicio para los urgentes servicios de la Brigada. Entonces, un hombre de éstos, de los que anteriormente señalaba, ideó y se construyó él mismo un aparato que, a pesar de su pequeñez, realiza una labor titánica.

Me acerco con gran curiosidad a la máquina en la que se encuentra trabajando su autor. Se llama este soldado mecánico Francisco Valero, y él mismo, sin apartarse del trabajo que está realizando, me explica su funcionamiento.

—En principio, este aparato—me dice—es de una gran simplicidad. Una plancha de hierro sobre la cual va montado un eje de 35 mm., con dos rodamientos de bolas; este eje lleva en el

centro una cuchilla graduable que es la destinada a rebajar el metal de la biela. Esta va sujeta sobre dos carros que trabajan en forma de cruz. Para tornearla, basta con dar vueltas a una manecilla, que es la encargada de poner en movimiento el carro que va paralelo al eje. En treinta minutos, puede quedar perfectamente torneada una biela.

Mientras me está dando estas explicaciones, en todas sus palabras se nota el entusiasmo que pone en su trabajo y su amor a la Mecánica, pues de ésta llega a decirme que es como una hermosa y formal mujer, que no gusta de atolondrados ni perezosos; por lo tanto, es inútil que la haga el amor quien no sea serio y activo.

Me despido de éste y de todos los camaradas que a su lado trabajan, con la satisfacción de ver los hombres que la República ha sabido crear y que dentro de nuestra Arma son los verdaderos hombres del Transporte.

F. S. M.

