



Obrero: NUESTRA OBRA es tu periódico; colabora en él. Redacción: Pacífico, 4.

SEMANARIO PARA LOS OBREROS DEL FERROCARRIL

Aparece NUESTRA OBRA en unos momentos difíciles para la causa de la libertad del pueblo español: cuando las salvajes acometidas del fascismo internacional han redoblado su furia ensañándose cruelmente sobre el heroico pueblo de Euzkadi hasta lograr, en parte, sus criminales propósitos.

La guerra—¡que nadie dude!—la ganaremos nosotros; pero para ello es preciso que, cada uno en nuestro puesto de combate, luchemos con el máximo entusiasmo, abnegación y sacrificio.

A nosotros los obreros y técnicos del ferrocarril nos está encomendada una misión de gran responsabilidad y urgencia: terminar pronto la obra. Si lo conseguimos habremos asestado al fascismo invasor un duro golpe. Habremos logrado asegurar el abastecimiento de la heroica capital de la República; permitiremos la evacuación inmediata de nuestras mujeres y niños, amenazados constantemente por la metralla fascista; facilitaremos las operaciones de nuestros bravos combatientes. Esto es: impediremos que el pretendido asedio a Madrid sea ineficaz, desbarataremos los planes del enemigo y los alejaremos de nuestra querida ciudad.

NUESTRA OBRA quiere recoger en sus páginas todo aquello que gire en torno a la construcción del ferrocarril de la victoria; quiere, sobre todo, ser el portavoz de los obreros que lo están construyendo, recoger sus iniciativas, las aportaciones que sirvan de estímulo y enseñanza, la crítica sana y constructiva que corrija los errores de nuestro trabajo para perfeccionarlo y terminar pronto—lo antes posible—esta obra de vital importancia para la causa de nuestra independencia.

NUESTRA OBRA saluda al Gobierno de Frente Popular, que, con paso firme y seguro, nos está marcando el camino del triunfo; saluda también a nuestro glorioso Ejército Popular, a nuestro glorioso e invencible Ejército; saluda, en fin, a todos los trabajadores que con el arma de la herramienta en las manos contribuyen a asegurar nuestra victoria.

SI TRABAJAMOS CON EL MISMO ENTUSIASMO Y ABNEGACIÓN QUE NUESTROS CAMARADAS LUCHAN EN EL FRENTE, DENTRO DE POCO MADRID ESTARA ABASTECIDO NORMALMENTE





## VANGUARDIA

Gracias a las criminales ayudas prestadas por los países fascistas, las tropas extranjeras han logrado poner su planta en la ciudad de Bilbao. A pesar del heroísmo con que ha sido defendida por los combatientes vascos, al fin éstos han tenido que efectuar un ordenado repliegue, dejando a la ciudad, no en las manos del ejército de Franco, sino en las de los ejércitos italiano y alemán que buscan con su intervención en España precisamente apoderarse de todas nuestras riquezas.

La barbarie de los ejércitos invasores ha sido tal que no se han limitado a las operaciones puramente militares, sino que, poniendo en práctica una vez más la llamada guerra totalitaria, han ametrallado las comunicaciones de la ciudad por el Oeste, causando gran número de víctimas entre la población civil que evacuaba la ciudad.

En los frentes del Centro nuestras tropas han llevado a cabo diversos golpes de mano que han dado como resultado la toma de la llamada Casa Blanca, en la carretera de Extremadura. También fué volada una parte del Hospital Clínico, con lo cual se dificulta la situación de los facciosos refugiados en este edificio. En el frente del Jarama el enemigo intentó un ataque, que fué rechazado enérgicamente por nuestras fuerzas.

En Santander se han realizado algunos pequeños combates que han dado como resultado que los facciosos deban evacuar el pueblo de Berruelo.

En Asturias también se han dado algunos golpes de mano en el sector de Puerto Pino, tomándose a los facciosos varias posiciones y causándoseles unas cuarenta bajas.

Por Villaharta también atacaron los rebeldes, siendo rechazados por completo.

## CIRCUNSTANCIAS SOCIALES Y NACIONALES EN QUE SE DESARROLLA LA OBRA

En estos momentos de anhelo para alcanzar una rápida victoria sobre el fascismo invasor, terminando así las crueldades en que cada día más de lucha vemos sufrir nuestro heroico pueblo, nuestra misma carne, con el deber ineludible de aportar todos y cada uno nuestro máximo esfuerzo para el logro de las tareas y trabajos que nos plantean las necesidades de la guerra, es por lo que vamos a analizar las circunstancias sociales y nacionales en que se desarrolla la construcción de este ferrocarril de importancia máxima.

No se esconde a ningún obrero, a ningún proletario que lleve con orgullo y dignidad tan bello nombre, el valor social que debe tener, que tiene esta obra de todos, puesto que así debe de ser, como el título de nuestro semanario NUESTRA OBRA.

Hasta estos días puede decirse que este ferrocarril no ha tenido calor y apoyo social; quiero ver sobre esto, que, no cono-

cido ni aireado totalmente el problema de su construcción, fué mirado por encima, sin concederle importancia y con un matiz de empresa particular, sin la comprensión suficiente para ser sentido como cosa propia y necesaria, obra de hondo sentido social, por ser, entre otras cosas, la primer obra de gran envergadura que el pueblo no combatiente va a hacer para la ayuda eficaz al triunfo y mejora inmediata de toda la población civil, o sea, para el propio pueblo. Con estas características la obra se ha desenvuelto en precario, faltas de organización de todo trabajo en sus primeros momentos, incompreensión de su valor social, hicieron marchar lentamente lo que desde el primer momento debió de tener un ritmo acelerado; afortunadamente, en estos días todo hace indicar que la marcha de los trabajos podrá acelerarse por la ayuda que Sindicatos, partidos políticos y masas le prestan, comprendiendo y compenetrándose

con la obra, llevándola a una realidad inmediata.

Nacionalmente la obra es de valor inconmensurable; uno de los problemas más agudos que nos plantea la guerra es el transporte, y con el vasto plan previsto podrán llevarse en cuanto realicemos estos trabajos con normalidad absoluta en todo el territorio leal. En el orden nacional también hemos tenido dificultades que vencer; pero hoy con satisfacción vemos que puede seguir adelante en la seguridad de encontrar los apoyos precisos.

Es natural que obra de tanto volumen encontrara pesimismo

y optimismos; pero en lo que todos sin excepción coincidían es en que era necesario e imprescindible un ferrocarril que uniera toda la zona leal, y en ello estamos, dispuestos a demostrar además al mundo entero la capacidad de trabajo constructivo que tienen nuestros hombres, los más hombres, más abnegados, capaces de hacer con la misma celeridad que este ferrocarril en días de guerra, los amplios caminos de la reconstrucción en los días de paz, después de la victoria.

C. BARTOLOMÉ

Madrid, junio 1937.



## EXTRANJERO

En Francia, como consecuencia de los manejos de la reacción, se ha producido en el Senado una votación adversa al Gobierno Blum, que ha determinado la dimisión del mismo. Ha sido encargado de formar Gobierno el radical-socialista Chautemps, que ha logrado su propósito con once radicales y nueve socialistas. El Gobierno nuevo se propone mantener más firme que nunca la política del Frente Popular.

Las dos Internacionales obreras se han reunido en París, y han acordado algunos puntos concretos de la forma a realizar una más eficaz ayuda a España. Entre los puntos tratados se encuentra el de exigir el levantamiento del control a las costas españolas, permitiendo al Gobierno de la República abastecerse normalmente de aquello que precisara.

Como consecuencia de la actitud adoptada por Inglaterra y Francia, negándose a participar en una manifestación naval ante Valencia, propuesta por el Gobierno alemán, basándose en el hipotético bombardeo de un barco alemán, Alemania e Italia han anunciado oficialmente, por medio de sus embajadores en Londres, que se retiran del plan de control. Por su parte, Alemania ha dicho que ella seguirá por su cuenta prestando la asistencia necesaria a sus buques y les protegerá contra todo intento de agresión.

Después de la actitud alemana e italiana, en Londres se ha empezado a notar un movimiento de reacción contra la política se-

guida hasta la fecha. En la Cámara de los Comunes, mister Eden ha reconocido que el control no se ha observado con la suficiente honradez por todos los Gobiernos. En el debate del día 25 en la Cámara Lloyd George ha pronunciado un discurso, en el que atribuye a Alemania toda la responsabilidad por los acontecimientos que se puedan producir en Europa. Entre otras cosas, ha dicho: "El Gobierno inglés tiene que hablar un lenguaje tan enérgico como el de los dictadores, si no quiere permitir que sobre Europa se desencadene la catástrofe".

El Gobierno austríaco se ha negado a acceder a la petición formulada por el general Franco, después de la toma de Bilbao, para que se reconociera a la Junta de Burgos. Se cree que esta actitud de Austria tiene por objeto no realizar nada que pudiera molestar a Inglaterra y Francia.

*Los obreros que trabajan en la obra del ferrocarril han de ser soldados disciplinados y aceptar con abnegación las privaciones que impongan las necesidades —privaciones, por otro lado, que no serán nunca comparables a las que imponen las trincheras—; pero que ellos tendrán conciencia de que cada metro de raíl construído será también un espacio de tiempo, más o menos largo, que ganaremos en la duración de la guerra.*

(De MUNDO OBRERO.)

**Carta abierta de los obreros de "Ferrobellum" a los camaradas que trabajan en el ferrocarril**

**"Ese ferrocarril que construís con vuestro entusiasmo de obreros revolucionarios va a dar a Madrid grandes victorias"**

Queridos camaradas:

Sacáis hoy a la luz vuestro periódico. Nosotros sabemos la gran alegría con que todos los trabajadores recibimos un periódico nuestro. De nosotros os podemos decir que el primer día que salió el número de nuestro querido "Ferrobellum", una corriente de entusiasmo nos invadió a todos.

Era que nuestro trabajo, sin tregua ni descanso, se iba a recoger allí; era que teníamos un sitio donde cada uno de nuestros talleres iba a decir cómo contribuía a ganar la guerra, cómo trabajaba y de qué manera podía trabajar más y mejor.

Tenéis en vuestras manos, camaradas, una gran obra que realizar. Está en el primer plano de las tareas de la guerra. Muchas veces en nuestras fábricas metalúrgicas de Madrid tenemos que acortar la jornada de trabajo por falta de comunicaciones para traer a Madrid primeras materias, el carbón para las fundiciones o el acero y los metales para nues-

tros talleres mecánicos. Vosotros podéis imaginaros el dolor que esto nos produce. Nosotros, obreros metalúrgicos de "Ferrobellum", que venimos trabajando jornadas de trece y catorce horas, sin días de descanso, pegados al



En los talleres "Ferrobellum" también se combate al fascismo.

torno o la fragua, que tenemos por lema de cada día construir más granadas que el día anterior, que sentimos la alegría y el orgullo de ver salir de las fábricas las cajas llenas de munición para combatir a los invasores, a

nuestros enemigos de siempre, a los tiranos que esclavizan a nuestros hermanos, que a la fuerza sostienen a su lado, vemos con dolor el retraso con que llegan muchas materias que hacen falta en nuestras fábricas.

¡¡Camaradas constructores del ferrocarril: nosotros, obreros de "Ferrobellum", os alentamos desde aquí para que sigáis adelante; ese ferroca-

rril, que construís con vuestro entusiasmo de antifascistas heroicos, de obreros revolucionarios, va a dar a nuestro gran Madrid grandes victorias; os prometemos ayudarnos y apoyarnos!!

¡¡Camaradas, viva el primer número de vuestro periódico!!

Los 450 obreros de la Central Metalúrgica "Ferrobellum".

Junio, 1937.

Abrir nuevos caminos de hierro es alimentar a los combatientes y a la población sufrida de Madrid. Es, además, dar agilidad y potencia a las operaciones guerreras. Tan benemérito es el que lucha en los parapetos, como el trabajador que abre una trinchera, como el obrero que abre un ferrocarril. Si aquéllos sufren con heroísmo y abnegación todos los riesgos y todas las incomodidades, los trabajadores que acudan a forjar esos caminos de hierro indispensables han de saber comportarse con igual abnegación y redoblado sacrificio.

(De "C. N. T.")

**EL MEJOR GRUPO**

Merece destacarse la actuación del Grupo 24 de la Brigada 4-B, cuyo rendimiento superó al considerado normal. Compuesto este grupo de ferroviarios conscientes de su misión en todo momento, dan la norma al resto de los trabajadores de la brigada, que pueden y deben igualarles en su trabajo.

Muy bien, camarada Ricardo Alonso, responsable del Grupo 24, que con tus compañeros supisteis demostrar vuestra fe antifascista, vuestro valor en el frente de trabajo, y sabemos que nuestros camaradas de las trincheras se sentirán más firmes, más seguros, sabiendo que hay compañeros que tan eficazmente les ayudan.

No necesitáis estímulo alguno, es vuestra conciencia proletaria la que os empuja; pero esta Jefatura, orgullosa de vosotros, os felicita y procurará daros una compensación.



Organizado por la Jefatura de Enlaces Ferroviarios se han celebrado dos importantes actos en los que intervinieron delegados del frente de la 40 y de la 4.ª Brigadas, un obrero de los talleres "Ferrobellum" y una trabajadora de los Almacenes Quirés y camaradas de las obras del ferrocarril. En estos dos actos se proyectaron las películas "Camino de la vida" y "Las tres amigas". Por falta de espacio nos vemos imposibilitados de reproducir los interesantes discursos de todos los camaradas, que tan buena impresión produjeron en todos los obreros del ferrocarril. Las fotos reproducen dos momentos de dichos actos.

## “Día que se retrase la construcción del ferrocarril, día que se retrasa o pierde la posibilidad de la victoria”

Es de tal necesidad la terminación del ferrocarril Madrid-Valencia, y tan indispensable para las operaciones militares en el sector Centro, que cuantos sintamos la gravedad del momento que vivimos tenemos que esforzarnos en vencer cuantas dificultades puedan oponerse a su rápida realización.

Día que se retrase, día que se retrasa o pierde la posibilidad de la victoria. Es una imperiosa necesidad de guerra su terminación, y si la incomprensión o egoísmo puede restarle los brazos necesarios, debe imponerse militarmente la obligatoriedad de este trabajo.

En Madrid no hay retaguardia,



El alcalde de Madrid, camarada Henche.

todo es frente de guerra, y con arreglo a las necesidades de éste hay que enfocar el problema.

El pueblo de Madrid sabe sufrir y sacrificarse y sólo necesita que quien sienta la responsabilidad de la terminación de esta obra sepa llevarle al cumplimiento del deber.

R. HENCHE

## “Lo esperamos todo de los técnicos, de los Sindicatos y de los obreros”

Al iniciarse los primeros estudios y trabajos de la obra estábamos muy satisfechos de los técnicos. Acudieron todos con una gran fe y un gran entusiasmo, que se transformó en pocos días en el proyecto que urgentemente el Ministro señor Yust presentó al Gobierno.

Entre los técnicos los había de los mejores de Obras públicas, de Ferrocarriles y otros que siempre habían trabajado en grandes Empresas particulares.

Nuestro Gobierno del Frente Popular ha puesto al frente de las obras a los técnicos del Ministerio de Obras públicas, y con tal motivo se presenta para ellos la ocasión de responder si es posible en este proceso revolucionario hacer compatible los Reglamentos estrechos de la Administración pública con el ritmo acelerado que demanda la situación. Nosotros creemos que sí y nunca acertaremos a comprender otra cosa.

Las dificultades en la hora actual están reñidas con los trámites dilatorios. Donde veamos la causa de la pérdida de un solo minuto como consecuencia de supuestos escrúpulos “legales”, tenemos que mirar

fijamente la mano del adversario. Porque organización no quiere decir dilación, sino todo lo contrario.

Los técnicos han de encontrar en los Sindicatos obreros de Madrid el máximo apoyo. Por vez primera los obreros trabajarán, no para una Empresa burguesa, no para un Estado que se apoya en el capital imperialista, sino para salvar de penalidades al pueblo de Madrid, para ellos mismos. Es una obra más de guerra.

Los Sindicatos que no vean así este problema, no ven nada o ven demasiado.

No se puede esperar a que no existan gandules en Madrid para colocar todo nuestro esfuerzo en el trabajo.

Madrid rendirá el homenaje de su agradecimiento a los hombres, a los trabajadores que estén dispuestos a darlo todo sin pedir nada.

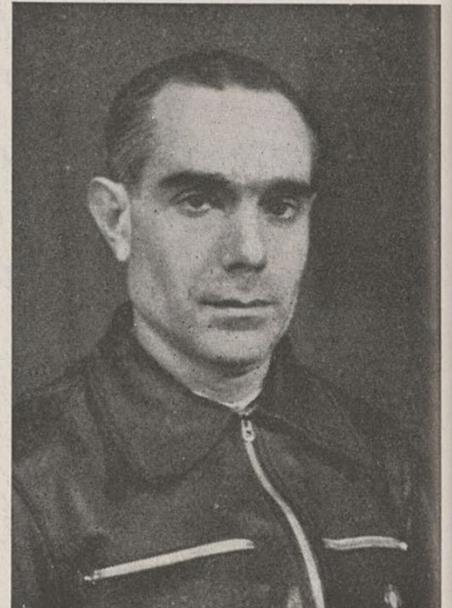
Nuestros jefes, nuestros dirigentes de mañana serán los que se hayan sacrificado por el país y por los demás. Los héroes de la guerra y los héroes del trabajo.

Se piden sacrificios para esta dura empresa a todos los obreros, a todos los camaradas. Los Sindicatos deben ayudar en la forma de hacer este sacrificio más llevadero, más cómodo, y en el mismo sentido deben tender sus esfuerzos a todos los demás organismos.

“El hombre lo es todo”, tenemos que cuidar del hombre, de todos los camaradas. Pero esperar que estos cuidados dependan de las determinaciones de un señor con cargo oficial es una infantilidad.

Para cuidar del sublime pueblo madrileño, lucha nuestro Ejército y se disponen a intensificar la lucha los obreros que han de construir la arteria más preciosa para cumplir ese deber.

Los Sindicatos, los técnicos, la dirección, el Estado Mayor, pueden contribuir a que la vida de los trabajadores sea más grata en el



El comandante Ortega, jefe de Servicios de E. M.

trabajo dentro de las dificultades que ofrece.

Los éxitos tienen su origen en las dificultades.

¿Es que no será un timbre de gloria para un Sindicato el proclamar que de sus filas han salido las mejores Brigadas de trabajo que ganaron con rapidez la facilidad del pan y de la existencia para el Madrid inmortal?

Lo esperamos todo de los técnicos, de los Sindicatos y de los obreros.

Debía terminarse el trabajo precisamente el 20 de junio; queremos para el 20 de julio ver logrado, con el esfuerzo de las masas, lo que reclama la palabra impuesta por la voluntad inquebrantable de todos.

D. ORTEGA

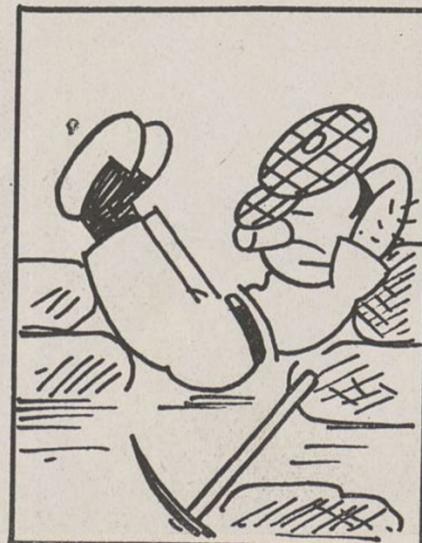
Con el establecimiento de esta nueva vía de comunicación, el Ejército que defiende Madrid podrá disponer de más abundantes elementos para desenvolverse y realizar con mayor holgura sus operaciones.

(De INFORMACIONES.)

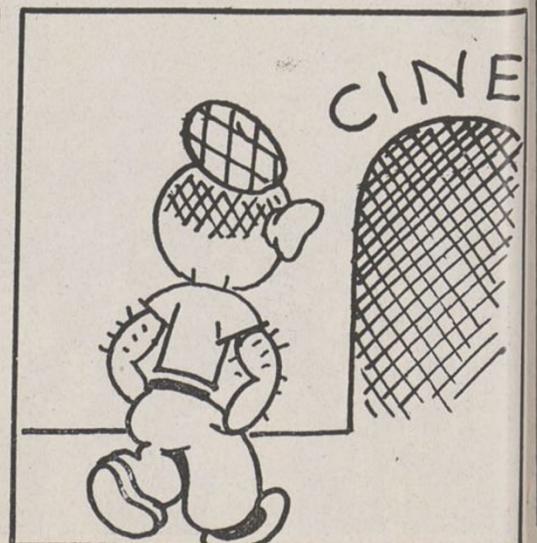
Historia breve  
y sencilla  
del obrero  
Carbonilla



Quintiliano de la Villa, que atiende por Carbonilla.



El trabajo es muy malsano para el pollo Quintiliano.



Prefiriendo este zoquete el cine y el cabarete.

(Continuará.)



El comandante Cipriano Mera.

**“El nuevo ferrocarril imprimirá una gran movilidad a nuestras unidades de combate”**

El nuevo ferrocarril que enlazará las regiones de Levante y Centro ha de reportarnos incontables ventajas, lo mismo en el orden militar que en el de abastecimiento, comunicación y evacuación de la población civil.

Como Jefe del Ejército popular he de exponer únicamente la influencia que la citada línea ferroviaria puede tener en el desarrollo de la guerra, y sobre todo en los frentes del Centro.

Una de las primeras y más importantes consecuencias de la puesta en marcha del ferrocarril a Valencia será la de imprimir una gran movilidad a nuestras unidades de combate, ya que actualmente una parte considerable de los medios mecánicos de transporte de que disponemos se destinan a mantener una comunicación

ininterrumpida entre las regiones de Levante y la capital de España, distrayendo miles de vehículos que podían estar al servicio exclusivo de las Divisiones del Ejército. Cuando el ferrocarril circule en la línea Madrid-Valencia, muchos de los coches que ahora hacen esta ruta pueden quedar permanentemente asignados a las unidades militares.

Aseguradas las comunicaciones ferroviarias con Levante, y, por tanto, el suministro regular de municiones, material, víveres a los frentes y población de Madrid, con el transporte de automóvil que se ahorra se pueden constituir Divisiones y Brigadas motorizadas de choque, que rápidamente podrán desplazarse de unos frentes a otros y permitirán acumular en poquísimas horas grandes masas de combatientes y reservas allí donde hubiere una necesidad urgente de constituir refuerzos, practicar un relevo inmediato o realizar un ataque por sorpresa, sin dar tiempo al espionaje de descubrir los planes del Mando, como puede ocurrir cuando éstos son lentamente elaborados y puestos en práctica por defecto de medios de rápido transporte.

Tampoco se producirán los frecuentes taponamientos de las carreteras por efecto de los camiones que tienen que realizar varios viajes por día al lugar donde han de concentrarse fuertes núcleos de soldados, porque los coches que condujeran a una unidad no habían de volver más que cuando ésta fuese destinada a otro frente.

También es digno de tenerse en cuenta el notable ahorro de gasolina que conseguiremos con la sustitución del transporte automóvil, con el consiguiente beneficio para la economía y los servicios estrictamente de guerra.

Los soldados han de apreciar particularmente los beneficios de

la comunicación ferroviaria, ya que en los actuales momentos la dificultad de comunicaciones les impide disfrutar de los escasos días de permiso que se les concede. Frecuentemente sucede que los cuatro, seis u ocho días de que pueden disponer para ver a sus compañeras y a sus hijos se los pasan en las carreteras buscando medios de llegar a su destino y de retornar a la base de su unidad. Con un transporte rápido y regular podrán concederse los permisos con mayor frecuencia y los combatientes los disfrutarán íntegramente al lado de sus familias.

El nuevo ferrocarril puede ser eficazísimo para ganar la guerra.

Cipriano MERA

Comandante jefe de la 14 División.

**“Esperamos que todos los que toman parte en esta obra sabrán cumplir con su deber como nosotros cumplimos con el nuestro”**

Ya era hora que esta gran obra se realizase. El nuevo Gobierno del Frente Popular ayuda así al heroico pueblo de Madrid, poniendo los medios que faciliten el abastecimiento de los combatientes y de la población civil. En este ferrocarril, cuya importancia es clara para todos, tenemos que cooperar cada uno en la medida de sus posibilidades y de sus esfuerzos para que esté terminado en un plazo mínimo. Que los que trabajan en la obra comprendan el gran servicio que están realizando en nuestra guerra de liberación.

No hay demasiados brazos disponibles. La mayoría de los hom-

bres fieles están encuadrados en el Ejército popular dispuestos a la defensa armada de nuestras libertades. Aquellos cuyo trabajo no es indispensable en la retaguardia, han acudido por millares, queriendo tomar parte en el honor y la responsabilidad de esta obra. Pero al ferrocarril debemos enviar también los vagos y los presos políticos. Esto aumenta aún la responsabilidad de los hombres de izquierda, que deberán vigilarles y darles el ejemplo de su disciplina y su capacidad.

Los combatientes esperamos que todos los que toman parte en esta obra sabrán cumplir con su deber como nosotros cumplimos con el nuestro.

En mi nombre y en el de los 40.000 soldados que integran el 2.º Cuerpo de Ejército, saludamos a los combatientes del frente de la producción y deseamos que cada día se alarguen los rieles que han de resolver para nuestra capital su doble problema de abastecimiento.

Comandante MODESTO

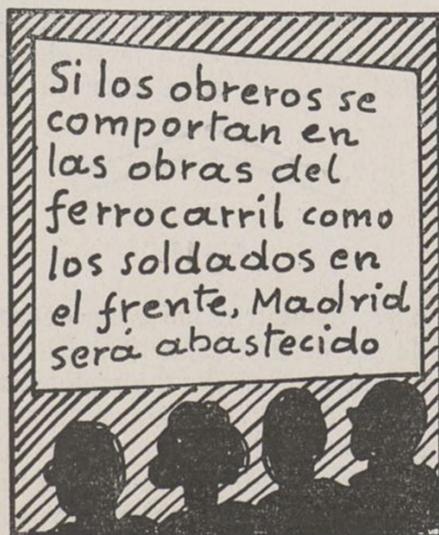
2.º Cuerpo de Ejército,



El comandante Modesto.



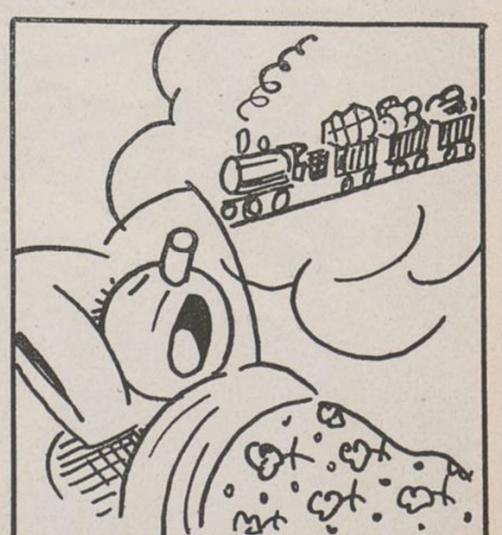
Con un trabajo febril se empieza un ferrocarril.



Y dondequiera que entra la propaganda se encuentra.



Tanto lo llega a notar, que en ello empieza a pensar.



Y en sueños ve, complacido, Madrid bien abastecido.

## ¿Qué grupos de trabajo suscribirán este contrato de emulación?

La Jefatura de Enlaces Ferroviarios establece el siguiente contrato de emulación entre los grupos que deseen suscribirlo:

“Los grupos de trabajo.... y ....., estimando en toda su extensión el valor de las obras de construcción de un nuevo ferrocarril, al que dedican actualmente su esfuerzo, y plenamente convencidos de la ineludible necesidad de que la terminación de aquéllas se realice en el más breve plazo posible, como medio de estimular la capacidad de trabajo de los compañeros que componen los grupos de trabajo empleados en los distintos tajos, llevan a efecto el presente contrato de emulación con arreglo a las siguientes bases:

### 1.ª—Emulación cultural.

Demostrar qué grupo de los contendientes consigue organizar el mejor periódico mural.

Qué grupo llega a formar la mejor y más completa biblioteca.

Qué grupo obtiene, por los me-

dios anteriormente señalados, mayor capacitación de sus componentes.

### 2.ª—Emulación política.

Qué grupo, en colaboración de todos los compañeros que lo forman, hacen el mejor trabajo de disertación sobre los siguientes puntos:

a) Qué es el fascismo y la República democrática.

b) Qué carácter tiene nuestra guerra y nuestra revolución popular.

c) Significado de la ayuda que presta a los rebeldes el fascismo internacional.

d) Cómo nos ayudan los pueblos democráticos y cómo la Unión de Repúblicas Socialistas Soviéticas.

e) Por qué es necesario no regatear ningún esfuerzo en el trabajo.

f) Necesidad del Frente Popular y por qué es necesaria una política de guerra, tanto en los frentes como en la organización de la retaguardia.

### 3.ª—Emulación de trabajo.

Qué grupo realiza un mejor rendimiento de trabajo.

En qué grupo se conoce mejor, por sus componentes, el manejo de

todas las herramientas y qué grupo las tiene en mejor estado de limpieza, seguridad, conservación y utilización.

Qué grupo tiene los mejores trabajadores de pala, pico, rastrillo y demás herramientas y faenas propias de construcción de ferrocarriles.

Qué grupo es más disciplinado, realiza más trabajo cada día, sabe interpretar mejor las instrucciones de los ingenieros directores de la obra y sugiere ideas que sirvan para realizar igual o mayor trabajo con menor esfuerzo.

### 4.ª—Emulación de higiene.

Qué grupo conserva en mejor es-

tado de limpieza sus ropas, dormitorios, platos, cucharas, vasos todo lo que sea de su uso o para su consumo, o sea, en resumen, qué grupo observa más higiene.

Este contrato de emulación empezará a ponerse en práctica a partir del día.... de.... y terminará el.... de....

Compondrán el Tribunal para decidir el grupo que ha realizado el mejor trabajo la Asamblea de responsables y capataces de los grupos presidida por el ingeniero de trozo.

Para el mejor grupo de cada trozo designará un premio la Jefatura.”

## CONSEJOS DE DEFENSA ANTIAEREA

La importancia de la obra cuyo fin es poner a Madrid en comunicación con Valencia, asegurándonos, no ya sólo el aprovisionamiento de su población militar en cuanto a material de guerra y a víveres se refiere, sino de la población civil, nos hace pensar que los CUARENTA MIL camaradas que en breve trabajarán en la construcción del mismo, puedan ser considerados como posibles objetivos militares para la bárbara aviación fascista. ¡Muchas veces se ha planteado este problema y con él la necesidad de resolverlo!

Las características de la obra; los miles de hombres que trabajan en una línea continuada, nos hace prever la forma en que la aviación enemiga ha de hacer el ataque a nuestro “frente de trabajo”. Hay que desechar el bombardeo por ineficaz; el peligro es el vuelo rasante, en el que el avión o aviones fascistas a poca altura del trabajo disparan las ametralladoras sobre los camaradas que realizan éstos.

Para preservarse de estos ataques está todo estudiado; sólo nos basta con la construcción de pequeños refugios o insignificantes trincheras, cuya fácil ejecución evita la distracción de la

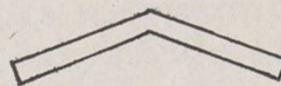


Fig 1ª

obra. Estas trincheras no deben de ser de una capacidad mayor a cinco hombres, teniendo una forma de “V” (fig. 1), de ángulo abierto en dirección normal al trabajo. Las dimensiones de ésta deben de ser de tres metros de longitud, 60 centímetros de profundidad y 50 centímetros de ancho (fig. 3). La tierra sacada ha de ser amontonada en los alrede-

dores del refugio, para darle mayor altura, y convenientemente “camuflada” con ramas de árbol abundantes en hoja verde

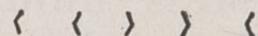


Fig 2ª

teniendo siempre pequeños haces de ramas para, en el momento de hacer uso de él, colocarlos en su abertura, poniéndolos al cubierto de la sagaz mirada

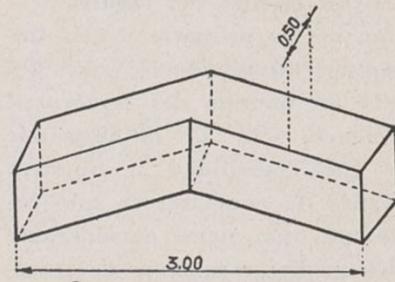


Fig 3ª

de la aviación. La distancia entre estos refugios y el trabajo ha de ser de unos 100 ó 150 metros (fig. 2), distancia fácil de salvar desde el momento en que se anuncia el paso de la aviación, hasta que ésta pueda llegar a los lugares de trabajo.

No estará de más hacer una observación sobre la construcción de estos refugios y forma de lograr que en el momento preciso no se formen aglomeraciones al intentar buscar los refugios. Cada cinco hombres de hacer el suyo la mitad en turno de la mañana y la otra mitad en el de la tarde, con lo que habremos logrado dos puntos importantes:

1.º Que cada camarada conozca el suyo propio, y en el momento de hacer uso de él, si



Nuestra obra también contribuye a derrotar al fascismo.



¿Qué es el stajanovismo?

Alejandro Stajanov, el iniciador del movimiento stajanovista ha nacido en la región de Orol. Sus padres eran campesinos pobres. A los doce años comenzó a ganarse la vida trabajando en el molino de un terrateniente. En 1927 fué a trabajar a la mina, empezando por barrenero; luego trabajó con el pico y más tarde con la perforadora. Observando cómo trabajaban sus compañeros, llegó a sacar seis toneladas de mineral en cada turno. Después de seguir los cursos teóricos del funcionamiento de la perforadora, llegó a sacar trece toneladas por turno.

Pero llega su gran descubrimiento. Y dejemos que sea él mismo quien nos lo relate.

“La noche del 31 de agosto de 1935 bajé a la mina; conmigo bajaron dos entibadores y el redactor del periódico de nuestro pozo. En el tajo comencé por atacar el escalón superior; hice una entalladura en el techo y luego otra en el muro, repitiendo esta misma operación en los ocho escalones, los abatí; los dos entibadores apuntaban y el tiempo pasó sin sentir. Había batido 102 toneladas al terminar el turno.

Cuando salimos de la mina los camaradas me abrazaron y felicitaron, pero muchos no lo querían creer.

El 3 de septiembre, el organizador de nuestro partido repitió mi experiencia y abatió 115 tone-

ladas. Tampoco lo creyeron. Bajó a la mina un tercero de la juventud comunista, y alcanzó un nuevo record: 125 toneladas. Varios días después batí mi propio record y el de los otros, llegando a 175 toneladas, y poco después a 227.

Se había demostrado que se podía organizar el trabajo de modo que se pudieran utilizar completamente las posibilidades de la perforadora y aumentar varias veces la productividad del trabajo del minero.

La organización del trabajo en los tajos, según el nuevo método, llegó al aumento de la producción en toda la mina. La extracción era 900 a 980 toneladas. Tres meses después era de 1.280 a 1.300 toneladas.

El aumento de la productividad del trabajo tiene como consecuencia un aumento de los salarios. Yo me ganaba bien la vida antes: 500 y hasta 600 rublos por mes. Pero en septiembre del 35 hice dieciocho turnos y gané 1.000 rublos. Este salario elevado me permitió mejorar mi vida.

Desde que alcancé el record del rendimiento de la perforadora, somos testigos de un amplio movimiento de la clase obrera en todas las ramas de la Economía nacional para obtener records de productividad que nunca se ha visto. Yo no sé por qué han llamado a este movimiento el movimiento stajanovista.”

precipitación ni titubeos, pueda ocultarse a tiempo.

2.º Que los trabajos no sean interrumpidos más que breves minutos.

Ahora bien; esto sería nulo o casi nulo si al propio tiempo no se organizara un servicio de vigilancia y aviso que a los trabajadores los tuviera por completo al margen del peligro. Este servicio está previsto, en algunos sitios solucionado y en otros en vías de solución.

Para ello se pondrán en lugares lejanos del trabajo unos observadores que, al apreciar vuelos de aviación fascista, lo avisarán por medio de banderas colgadas en lugares dominantes. Estas señales, recogidas por vigilantes convenientemente situados en todos aquellos lugares donde haya una concentración de trabajadores, lo anunciarán a éstos por medio de golpes de raíl, sirenas, etc., y obedecien-

do a una señal convenida, como se hará para la vuelta al trabajo una vez desaparecido el peligro.

Los vuelos nocturnos son de gran importancia, pues en ellos la aviación se dirigirá preferentemente a los pueblos, en que, por estar cerca los trabajos, sea probable lugar de descanso de los camaradas que ejecutan éstos.

Como en este caso el bombardeo es seguro, basta abandonar el pueblo para que el peligro desaparezca.

Debe de nombrarse un centinela escucha nocturno, que repartido entre todos los compañeros que realizan el trabajo quedaría reducido a una hora, avisando al resto de los compañeros que descansan para que abandonen el pueblo, y una vez en el campo echar cuerpo a tierra.

E. MARZÁN.

Junio de 1937.



Para defenderse de la insolación

La insolación es uno de los accidentes debidos a la exposición del cuerpo, la cabeza principalmente, a los rayos solares durante un tiempo excesivo.

Las consecuencias del accidente pueden variar desde el simple desvanecimiento a insolación leve, y otros casos más graves.

La insolación leve se caracteriza por la pérdida de la vista y disminución de los demás sentidos. Es fácil prevenirse contra la insolación cumpliendo, cuando haya de trabajar en campo abierto bajo el sol, las siguientes prescripciones:

- 1.ª Se evitará en absoluto todo exceso en las comidas, en el tabaco y el abuso de bebidas alcohólicas.
- 2.ª Deberá cubrirse la cabeza con sombrero, a ser posible de paja, de anchas alas, cuidando especialmente de que no dé el sol en la nuca, y reservando ésta con un pañuelo blanco.
- 3.ª En los descansos debe evitarse permanecer al sol.
- 4.ª Se debe cuidar, siempre que se trabaje bajo la acción de los rayos solares, tener agua a mano, y a ser posible fresca.

Al darse algún caso de los citados, debe someterse urgentemente al compañero atacado al siguiente tratamiento:

Se le conducirá a un lugar en sombra y aireado, despojándole de todo lo que pueda oprimirle, como calzado, cinturón, muñequeras, prendas estrechas, etc. Se le impondrá la más absoluta quietud y se le aplicará agua fría en la cabeza, friccionándole sin violencia.

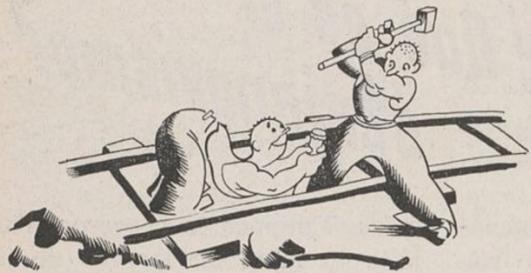
Si observamos todas estas reglas podremos combatir con éxito estos accidentes de insolación que tan fatales consecuencias pueden tener.

LEOPOLDO FABRA,

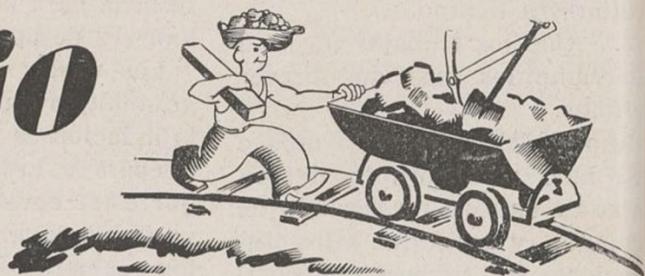
Del Hospital de S. M. «Aida Lafuentes», número 6, Madrid.



Para terminar con este doloroso espectáculo ;terminemos pronto las obras del ferrocarril!



# en el tajo



Sobre el campo castellano brigadas de obreros abnegados — combatientes del frente del trabajo — vamos abriendo caminos. Ferroviarios, campesinos, carpinteros, oficinistas..., todas las clases laboriosas que produjeron siempre para que el “amo”, la “Empresa” o la “Compañía” se lucrara, estamos aquí, en grupos aislados, sobre el ancho campo, ahincando en la tierra, revolviéndola en caminos que se unirán más tarde formando uno solo de hierro. Ya no trabajamos para el amo, ya nadie se lucrará a costa de nuestro sudor y nuestra sangre. Para asegurar que no se nos vuelva a oprimir, a explotar, estamos aquí regando la tierra con nuestro sudor y están nuestros hermanos en las trincheras, empapando los campos con su sangre.

Ahora trabajamos y luchamos para ganar pronto la guerra, para asegurar que no vuelvan los jornales de miseria y los días negros de hambre y de paro; trabajamos para ganar pronto la guerra, que nos dará el triunfo sobre las hordas criminales de Franco, Hitler y Mussolini.

El “tajo” es nuestra trinchera, nuestras armas son el pico y la pala. Cada golpe que hundimos en la tierra es un balazo sobre el pecho del enemigo.

Que cada día crezca nuestro entusiasmo, que cada hora redoblemos nuestro esfuerzo. Así, pronto, muy pronto, hemos de ver el ferrocarril, nuestro ferrocarril, cruzar victorioso los campos camino del Madrid heroico.

Para ganar pronto la guerra: ¡adelante en la rápida construcción del ferrocarril!

NUESTRA OBRA saluda con cariño al Director de Ferrocarriles, D. Pablo Diz Flores, que con gran entusiasmo contribuyó al estudio de este ferrocarril cuando desempeñaba el cargo de Responsable del servicio de Vía y Obras de Madrid, Zaragoza y Alicante. Se puso a disposición de la primitiva Comisión, llevando la dirección del trozo A.

NUESTRA OBRA saluda también calurosamente a D. Emilio Cowalski, Presidente de las obras ferroviarias.

Ambos, desde su puesto, prestan el máximo calor para una rápida realización de este ferrocarril.

