



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

SEMANARIO PARA LOS OBREROS DEL FERROCARRIL

LA IDEA DE GANAR LA GUERRA HA DE FUNDIRNOS EN UN BLOQUE INDESTRUCTIBLE

La unidad de todos cuantos en los frentes de batalla y en los frentes del trabajo combatimos contra el fascismo es la base fundamental sobre la que se asentará el triunfo definitivo de la causa del pueblo.

A los frentes de combate no han llegado nunca las mezquindades y los rozamientos o disputas que desgraciadamente se producen a veces en la retaguardia. Nosotros, que constituimos un frente más, debemos también estar por completo libres de ellas.

Es preciso que todos estemos

vigilantes para cortar por lo sano cualquier intento de provocación que intentara producirse. Vigilantes más que nadie, porque somos una trinchera del antifascismo, a la cual, si bien es verdad que no pueden llegar las balas enemigas, pueden tener paso las insidias y calumnias que el fascismo propaga con ánimo de debilitarnos.

Los que combaten en los parapetos se encuentran unidos por un pensamiento único, por un anhelo común: ganar la guerra. Esta misma idea ha de fundirnos a todos también en un bloque con

una voluntad segura y firme: adelantar el término de una obra que tiene una importancia tan grande en las cuestiones, tanto civiles como militares, que lleva planteadas nuestra lucha.

Ni las discusiones agrias entre antifascistas sinceros, ni los manejos turbios de los agentes que el enemigo puede tal vez haber introducido en nuestras filas, deben producirse entre nosotros.

Para nosotros también, como para los combatientes del frente, debe ser una consigna indiscutible la frase de Cipriano Mera, jefe de

la División: "A mi lado han caído juntos comunistas, anarquistas, socialistas y republicanos; han formado un bloque espiritual en mi corazón y no habrá ningún hombre capaz de hacerme cambiar de opinión".

VALORES EN LA OBRA

No es más proletario quien más presume de serlo, sino aquel que con su trabajo más ayuda a la causa del Pueblo.

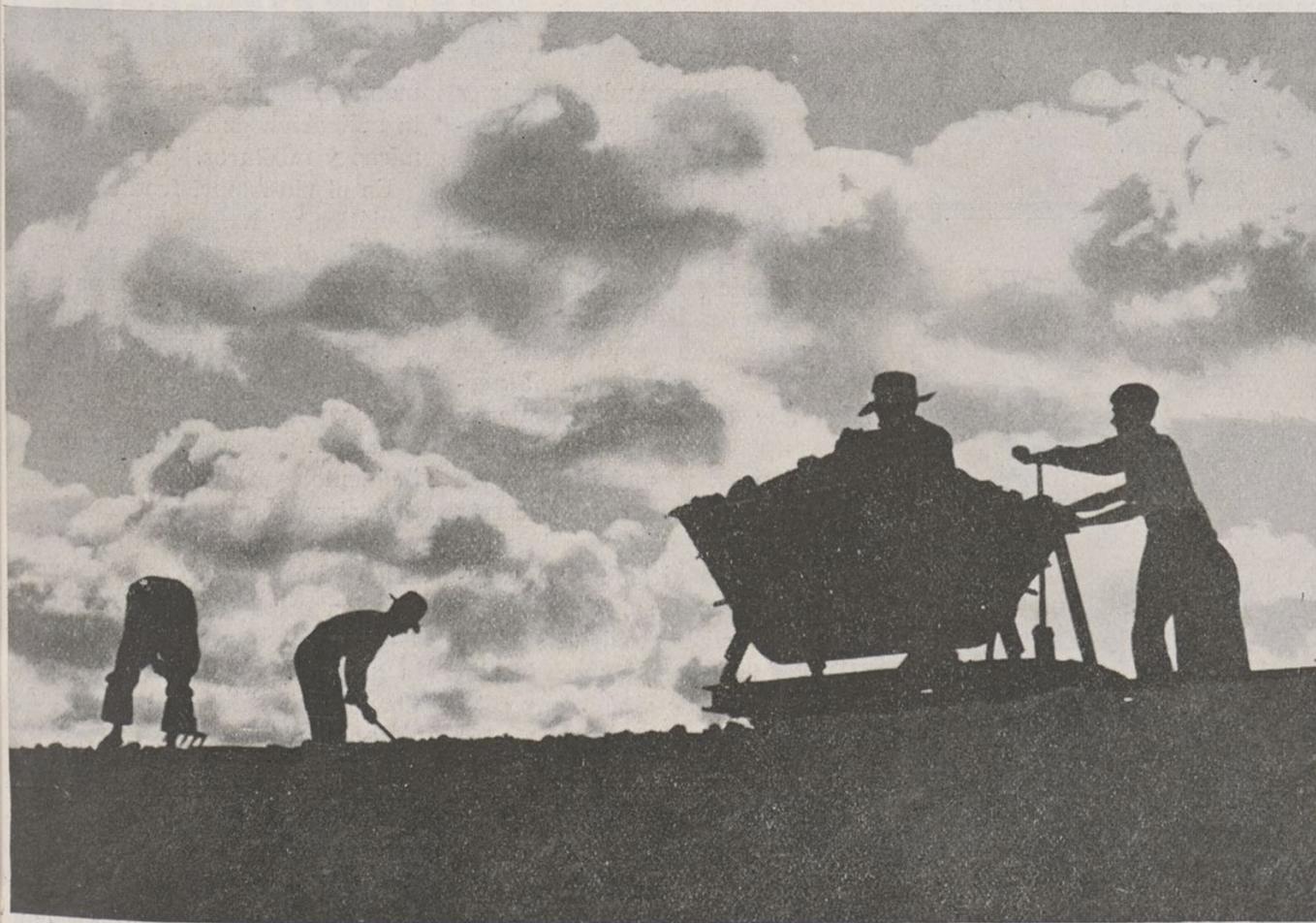
Sentada esta premisa, esta sección será dedicada a los camaradas que por su entusiasmo, por su esfuerzo, demuestren ser acreedores de la estimación de todos.

Hoy la dedicamos a un técnico y a un obrero. Muchos hay, afortunadamente, entre todos que tal merecen; así que en sucesivas ocasiones os mostraremos los verdaderos trabajadores.

Rafael Ceballos Pavón: Ingeniero de M. Z. A., quince años de trabajo en el ferrocarril, un técnico especializado en puentes, activo, dinámico, estimado por todos por su trato amable, no hoy, sino en todo tiempo; fué al frente de la brigada 2-A donde, superando todo rendimiento, luchando con un terreno difícilísimo, supo en un mínimo de tiempo dar una traza, que hoy lleva adelante con la cooperación entusiasta de todos los que componen dicha brigada 2-A.

Este compañero, hombre de trabajo exclusivamente, pero siempre bueno con sus subordinados, es premiado ahora con la

(Continúa en la pág. 3.)



Con las primeras luces de la mañana, los obreros del ferrocarril empuñan sus útiles de trabajo, decididos a arrancar de la tierra unos metros más de vía que vengán a aumentar el recorrido ya hecho en estas obras que tan útiles son para el triunfo definitivo. Tienen conciencia de que la belleza de la obra que realizan, procurando la salvación de mujeres y niños, es semejante a la que presenta esta magnífica fotografía, tomada en los primeros momentos de amanecer.

en la ESPAÑA leal

VANGUARDIA

Cada vez se eleva más la moral de nuestro Ejército y cada día se demuestra más su eficacia.

El enemigo ha continuado su ataque por Vizcaya, siendo contenido en su avance y habiendo logrado nuestras fuerzas contraatacar con éxito.

En el frente del Jarama, el enemigo ha dado muestras de actividad intentando un ataque contra nuestras posiciones, que fué rechazado fácilmente por el Ejército Popular.

Lentamente continúan los avances de nuestras tropas en Carabanchel, habiendo logrado la conquista de un centenar de casas.

En el frente de Seseña, nuestras fuerzas iniciaron una brillante ofensiva, que culminó con la interrupción de la carretera que une las posiciones enemigas con Valdemoro, quedando también dominada por nuestra artillería la carretera de Seseña.

En victorioso avance, nuestras fuerzas han tomado Brunete y Villanueva de la Cañada. A la hora de escribir estas líneas se mantienen íntegras las posiciones arrebatadas al enemigo.

RETAGUARDIA

Por todos los pueblos de la España leal surge con entusias-

mo el deseo de combatir en las filas de nuestro Ejército. En la cuenca minera del Ebro, los obreros han pedido que no se les excluya de prestar servicio en el Ejército. En Barcelona, los nuevos reclutas se han manifestado pidiendo que se les envíe al frente.

Los piratas que tolera la "no intervención" continúan sus fechorías en las costas de la España republicana. En la semana han sido varios los barcos leales bombardeados y los pueblos de la costa atacados por buques de nacionalidad "desconocida".

El deseo de la unidad en un partido único del proletariado se manifiesta cada vez con más fuerza en las masas trabajadoras de nuestro país. Y no sólo eso: también, representantes extranjeros de las Internacionales Juveniles, que se encuentran en nuestro país, se han pronunciado porque la unidad de acción y la unidad efectiva de los partidos obreros es una imperiosa necesidad.

Después de resuelta la crisis de la Generalidad, la C. N. T., que, como se sabe, no ocupaba ninguna cartera en el nuevo Gobierno, ha mostrado grandes deseos de colaborar con éste, facilitando de esta manera el triunfo rápido sobre el fascismo.



Los combatientes de los frentes no regatean esfuerzo para lograr el triunfo de nuestra causa. Soportan sin una protesta, no sólo las rudezas de los combates, sino también las molestias de la vida de las trincheras. Para ser dignos de nuestros hermanos que luchan con el fusil al brazo, debemos dar pruebas de entusiasmo en nuestro trabajo, con el deseo de que NUESTRA OBRA sea una realidad perfectamente acabada en plazo muy breve.

LA MARCHA DE LA OBRA

Si hemos de decir verdad, el rendimiento que se ha producido en los trabajos del ferrocarril ha ido superándose cada día. Vamos a examinar las causas de este aumento constante, tomando como referencia el rendimiento normal que se produjo hasta el 25 del mes pasado.

El resultado medio de los aumentos de rendimiento ha sido de un 40 por 100 en la mayoría de los tajos, si bien en algunos de ellos estas cifras han sido superadas, mientras que en otros no ha logrado llegarse a ellas.

Al principio, los resultados de nuestro trabajo eran muy deficientes. Esto podemos explicárnoslo por varias causas: Primero, los medios materiales que teníamos al principio no eran suficientes, ni teníamos comprensos ni excavadoras, etc.; segundo, un porcentaje elevado de los obreros que se llevaron a trabajar en estas obras no estaban habituados a esta clase de trabajo, y muchos de ellos tampoco estaban acostumbrados a soportar las incomodidades que trae consigo este género de trabajo. Además de esto, se juntaban otros inconvenientes que no podían re-

solverse de pronto sino de una manera paulatina, que venían a agudizar el problema y hacían que el obrero rindiera menos.

En la actualidad, corregidos en parte estos inconvenientes, la moral del obrero, que se encontraba antes un poco baja, se ha elevado automáticamente, al mismo tiempo que va apareciendo entre nosotros el estímulo para el trabajo. De tal manera, que en algunos tajos el rendimiento se ha elevado en un 60 por 100 sobre el rendimiento normal.

Esperamos que estos resultados sean estudiados por todos los obreros y pongan todos de su parte la mejor voluntad en el trabajo, ya que, como se ve, el proporcionar herramientas de toda clase y el mayor número de comodidades que sean posibles a los obreros es una preocupación constante en los directores de la obra.

Los Sindicatos mandan a nuestra obra sus mejores militantes, que estimulan con su ejemplo, y éste, seguido por todos los que colaboramos en esta gran obra, acelerará la terminación del ferrocarril.



en el EXTRANJERO

Continúan ocupando el primer plano de la política internacional los asuntos de España.

Después de la actitud adoptada por los países fascistas, se nota en el ambiente internacional una considerable reacción a favor de nuestra causa. El Gobierno inglés ha manifestado que, en caso de negarse Italia y Alemania a permitir que después de su retirada del control Francia e Inglaterra continúen practicando éste en las costas españolas, recabará la más completa libertad de acción para vender armas al Gobierno español, levantando así el embargo que sobre ellas pesaba.

De todas partes del mundo vienen mensajes de simpatía y solidaridad para el pueblo español en lucha heroica contra el fascismo. Hace unos días, la Federación Sindical Internacional, reunida en Varsovia, ha aprobado una propuesta de ayuda a España, en la que se pide una acción enérgica que traiga la ruptura de toda clase de relaciones comerciales con la España nacionalista y con Ale-

mania e Italia, y al mismo tiempo la aplicación de sanciones económicas y militares.

En el río Amur, frontera niposoviética, se ha producido un incidente al ser atacado un cañonero soviético por una patrulla nipo-manchú. A pesar de que la provocación partió del Japón, la Unión Soviética, movida por sus deseos de paz, ha convenido en retirar sus fuerzas del lugar del incidente, que es territorio soviético, siempre que el Japón observe una actitud semejante. El incidente ha quedado, por fin, zanjado en estos términos,

Con motivo del aniversario de la guerra española, el Comité de Coordinación de ayuda a España republicana va a publicar un interesante manifiesto dedicado a la opinión neutral. En él declaran que van recaudados ya más de doscientos millones de francos con destino a nuestro pueblo, lo que demuestra el enorme interés con que en todo el mundo se sigue nuestra lucha y las simpatías que despierta.

EL MEJOR GRUPO

En la pasada semana, y entre los grupos que trabajamos—unidades de combate del frente de trabajo—en el ferrocarril, se ha distinguido por su esfuerzo y constancia en el trabajo, así como por su rendimiento, que ha rebasado el normal, la Brigada de Ferrovíarios del Norte.

El responsable de este grupo, compañero Daniel Rubio, ha conseguido imprimir un ritmo de guerra al trabajo desarrollado por los excelentes camaradas ferroviarios del Norte, que con tanto entusiasmo y fervor antifascista vienen laborando en nuestra obra.

Felicidades a todos; proseguid trabajando con el mismo afán, superándoos si es preciso, y que cunda vuestro ejemplo.

HITLER DICE CLARAMENTE QUE LO QUE QUIERE ES EL HIERRO ESPAÑOL



—Pues le daremos hierro.

¡ATENCIÓN CONTRA LA PROVOCACION Y EL ESPIONAJE!

Los espías y provocadores son enemigos infiltrados en nuestras filas; bajo las más diversas máscaras tratan de ocultarse, desarrollando su trabajo demoledor. ¡Mucho cuidado con los provocadores y los espías! Cuando tropecemos con uno de estos elementos, ninguna compasión con ellos: inmediatamente hay que localizarlos y aislarlos definitivamente.

Valores en la obra

(Viene de la página 1.^a)

confianza de los trabajadores, que al quedar libre el cargo de responsable de Vía y Obras de M. Z. A., ha sido nombrado por unanimidad Jefe de tan importante servicio. Nuestra felicitación por tu nombramiento y agradecimiento al esfuerzo de la brigada 2-A, seguros de tu aportación eficaz y leal a la causa de los trabajadores.

Severo Simón Fuentes: Un auténtico trabajador del carril, cuarenta años, merece destacarse su esfuerzo en la obra por su gran consciencia proletaria.

Todos conocéis las dificultades que al comenzar los trabajos se encontraron, faltas de or-

ganización y falta de comprensión por las primeras brigadas de ferroviarios que salieron al campo; entre esas brigadas salió el compañero Severo Simón; luchó por dar explicación de nuestro problema a los compañeros que no veían la importancia de la obra y la necesidad de sacrificarse, y cuando se relevaron las brigadas citadas, inmediatamente se ofreció volver voluntario al trabajo; fué incorporado a la brigada 4-B, y siendo un empleado de oficinas, merece destacarse su rendimiento, precisamente por no tener experiencia en este trabajo de construcción, sólo posible con un entusiasmo y una fe proletaria férrea. Salud, camarada Severo Simón; que tu ejemplo sea el estímulo de todos.

A LOS COMPAÑEROS QUE TRABAJAN EN LAS OBRAS DEL FERROCARRIL MADRID-VALENCIA

Hemos recibido vuestro periódico NUESTRA OBRA, que hemos leído con muchísimo interés. Nosotros, al igual que vosotros y que los camaradas de Ferrobellum, también editamos una revista quincenal, en la que recogemos cuantas inquietudes e iniciativas salen de la clase trabajadora.

Y ahora, refiriéndonos a la obra que en la actualidad estáis realizando, nadie mejor que nosotros sabe la importancia que para ganar la guerra, en primer término, y para el normal abastecimiento de nuestro querido Madrid, después, tiene la construcción de este ferrocarril.

Esta Colectividad de trabajadores, compuesta por cuatrocientos obreros que, en su mayor parte, trabajan para Guerra con todo el entusiasmo, por saber que lo hacen para nuestro glorioso Ejército popular, os estimula a seguir trabajando con el mismo afán con que ahora lo hacéis, seguros de que obtendremos la máxima recompensa a que podemos aspirar con el logro de la deseada victoria y la íntima satisfacción del deber cumplido.

LA ASOCIACIÓN COLECTIVA DE TRABAJO DE ALMACENES QUIRÓS.



Entre el pavimento deshecho de las calles de Madrid, estos chiquillos madrileños, inconscientes del peligro que corren sus vidas, buscan trozos de metralla, aún caliente, con la cual jugarán luego. En nuestras manos está evitar que estas pequeñas vidas se vean amenazadas. Ayudemos a la rápida evacuación de nuestra heroica capital. No consintamos que se demore un día más.

VISADO POR LA CENSURA

El nuevo ferrocarril es uno de los puntales más firmes en que hemos de apoyar nuestro triunfo

Con ser mucha la importancia que tiene la construcción del nuevo ferrocarril, desde el punto de vista de las necesidades de Madrid, tanto en lo referente a su normal abastecimiento, como a los problemas, muchas veces difícilísimos, que plantea la evacuación de nuestra ciudad, esta importancia es mayor aún si observamos el asunto con miras a las ventajas que esta obra ha de reportar al Ejército popular que opera en los frentes del Centro.

Constantemente las unidades de nuestro Ejército han venido padeciendo una penuria grande en sus elementos motorizados, ya que las necesidades de mantener una comunicación constante por carretera con Valencia absorbía una gran cantidad de nuestros medios de transporte. Estos medios podrán volver a incorporarse de manera permanente a los servicios de las Brigadas una vez terminado el ferrocarril, pudiendo proporcionar a éstas una movilidad mucho mayor. La gasolina que antes se gastaba en la carretera de Madrid-Valencia podrá utilizarse exclusivamente en las necesidades de los frentes.

Además, como el ferrocarril no estará sujeto a las molestias que puede producir el taponamiento de las carreteras, tan frecuente ahora, dada la intensidad del tráfico en las mismas, los servicios de transporte de tropas, municionamiento, etc., podrán hacerse con mucha mayor rapidez, con notable beneficio para nuestra causa.

Y nos resta una cuestión de enorme importancia que se plantea constantemente para su solución a los Comisarios de todas las unida-

des de nuestro Ejército. Es ésta la cuestión de los permisos. Al conceder en la actualidad un permiso, el beneficiado con él gasta casi todo su tiempo en ir y venir por las carreteras buscando medios de transporte. Muchas veces ni siquiera encuentra los necesarios para trasladarse desde el lugar donde se encuentra su unidad hasta donde está su familia; de manera que



El comisario inspector del Ejército del Centro, Francisco Antón, durante su discurso en la inauguración del ciclo de emisiones organizado por la Inspección del Centro del Comisariado general de Guerra.

el permiso no tiene efectividad ninguna.

El ferrocarril solucionará este problema de los permisos de nuestros soldados, que bien merecidos los tienen por su vida de abnegación y sacrificio en pro de la victoria.

El nuevo ferrocarril es uno de los puntales más firmes en que hemos de apoyar nuestro triunfo. Los camaradas que, sin descanso, trabajan en él por lograr que sea rá-

pidamente una realidad, merecen el agradecimiento de vanguardia y retaguardia, el reconocimiento de todo el pueblo español por la con-

tribución que con su esfuerzo hacen para el triunfo de nuestra causa.

Francisco Antón.

Con vuestro esfuerzo podremos dotar a los frentes y a la población madrileña de todo cuanto se precise para ganar pronto la guerra

Madrid necesita un sistema de abastecimiento regular, rápido y seguro. Actualmente, y gracias al extraordinario esfuerzo que desarrolla el servicio de Transporte de nuestro Ejército, Madrid y sus frentes no carecen de lo preciso.

Pero para poder realizar este esfuerzo ha sido necesario separar del servicio estrictamente de guerra cientos, miles de camiones, a los que el Ejército podía dar mejor empleo. Únicamente los que vemos de cerca los problemas de la guerra podemos apreciar las ingentes dificultades que el transporte presenta a cada momento. Todas son vencidas una a una, es cierto, pero a costa, a veces, de desatender otros servicios cuya satisfacción reclama imperiosamente la guerra.

El camino de Levante a Madrid está surcado por interminables caravanas de automóviles que proveen a nuestra heroica capital de víveres y a nuestros frentes de material y vituallas. Las atenciones de guerra y las de la población civil se realizan simultáneamente y con los mismos apremios y con idéntico material. Esto contribuye a aumentar considerablemente aquellas dificultades que el Estado Mayor ha de superar para imprimir una mayor movilidad a las tropas y a las operaciones y, por lo tanto, acelerar nuestro recorrido en el camino de la victoria.

Con el nuevo ferrocarril que estáis construyendo se allanarán todos estos inconvenientes. El

transporte automóvil podrá quedar destinado de un modo constante al servicio de nuestras unidades militares. Estas podrán ser motorizadas, multiplicarán ilimitadamente su radio de acción gracias a la flexibilidad de sus movimientos. Podremos concentrar rápidamente fuerzas, retirarlas o constituir reservas o relevos con un solo movimiento de fuerzas, evitando el constante ir y venir de los camiones que tanto perjudica al material y sobre todo a las rápidas realizaciones de los planes del Mando.

Obreros del ferrocarril: con vuestro esfuerzo podréis dotar a los frentes y a la población madrileña de todo cuanto se precise para ganar pronto la guerra. La abnegación de nuestros camaradas del frente bien merece el sacrificio de vuestro redoblado esfuerzo. Con las armas de vuestras herramientas defendéis España del invasor con la misma eficacia con que los combatientes diezmos sus filas.

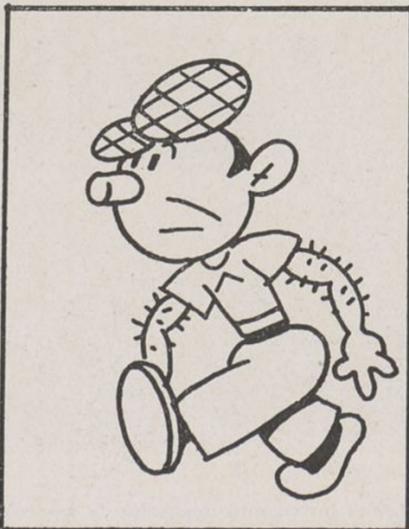
Madrid y su frente precisan urgentemente del ferrocarril. Esperamos que continuéis vuestro trabajo con el mismo espíritu de vencer con el mismo afán de superación que hasta ahora. En vuestras manos está el bienestar del heroico pueblo madrileño y el acercamiento del éxito definitivo de nuestras armas.

Por un grupo de soldados de la 40 Brigada,

RIVAS

Historia breve
y sencilla
del obrero
Carbonilla

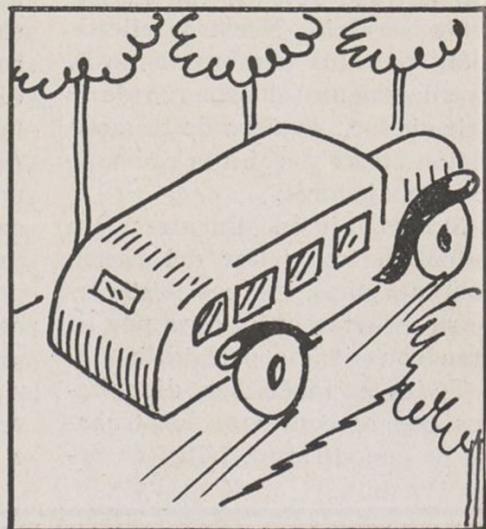
(Continuará.)



Una mañana temprano se decidió Quintiliano.



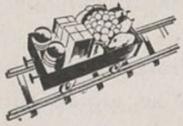
Y como un fiero adalid va a trabajar por Madrid.



En un autobús metido hacia el trabajo ha salido.

PONED LAS MAXIMAS ENERGIAS AL SERVICIO DEL FERROCARRIL

A requerimiento de la Redacción del semanario NUESTRA OBRA, iremos emitiendo algunos artículos sobre la gesta y condiciones técnicas de los ferrocarriles que podemos llamar estratégicos y que además han de liberar a Madrid de las ansias de su abastecimiento.



El ferrocarril que estamos construyendo surgió de una necesidad imperiosa que se dejó sentir en Madrid; primeramente cuando allá, a fines de septiembre, se vió el peligro de que quedarán cortadas por el enemigo, al acercarse a la capital, las líneas férreas de comunicación con el Sur y Levante, maniobra tanto más fácil de conseguir cuanto que las tres líneas de Cáceres, Badajoz y Andalucía-Levante vienen a reunirse en Villaverde, y estando muy próximas en bastantes kilómetros antes. Este peligro es aún más grave si nos fijamos en las vías que proceden del Norte, así como las de Zaragoza y Barcelona, cuya entrada lógica, lo dice la palabra, sería por el Norte de Madrid, y se cometió el absurdo de inflexionarlas hacia el Sur, para entrar, las primeras, en la estación llamada del Príncipe Pío, y la otra en la de Atocha, quedando asimismo cortadas las comunicaciones férreas con el Norte y amenazada la de la línea de Guadalajara-Barcelona.

Era, pues, necesario remediar

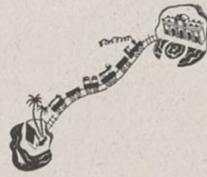
esta situación, que se hizo aún más angustiosa cuando en el avance por el Jarama quedaron cortadas las comunicaciones directas con Aranjuez, muy en peligro las de con Levante e imposibilitando la utilización del ferrocarril del Tajuña (Madrid-Aragón), que, dentro de su capacidad limitada, facilitaba mucho el abastecimiento y evacuación de Madrid por Chinchón y Coñenar de Oreja.

Múltiples y muy diversas fueron las soluciones que se estudiaron por distintos ingenieros y organismos dependientes de los Ministerios de la Guerra y de Obras públicas, interviniendo el que suscribe en algunos de ellos; soluciones con vía normal, con vía de un metro, utilización parcial de carreteras, etcétera, perdiéndose un tiempo precioso, durante el cual se nos inutilizaron por el enemigo varias soluciones, hasta que llegó a concretarse en la línea que está en construcción, que ha de complementarse con otras en estudio, que permitirán un doble circuito de acceso a Madrid, evitando la zona batida entre Algodor y Aranjuez.



En los estudios de estas líneas en construcción interviniémos, como se cita en el primer número de este semanario, el ingeniero industrial D. Pablo Diz, de la Compañía de M. Z. A., y el que suscribe, ayudados por

múltiples y muy valiosos elementos de las Redes ferroviarias y personal de Obras públicas, dejando para lo último, como de mayor importancia, la eficaz colaboración del Estado Mayor del Ejército del Centro, a cuya tenacidad se debe el que se constituyera una Comisión mixta de trabajos ferroviarios de Guerra,



facilitando cuantos elementos eran necesarios; sin dejar atrás los facilitados por los Comités de las Redes, especialmente de Madrid a Zaragoza y a Alicante, que permitió hacer los estudios con toda rapidez, y apenas pasado al papel el resultado de los trabajos de campo, o sea con sólo los borradores, acometer las obras algunos días antes de que por el Gobierno (10 de mayo) se acordara la creación de la Jefatura de Obras y Enlaces Ferroviarios de la Zona Centro, habilitándose un crédito de 20 millones de pesetas para dichos ferrocarriles.

Como consecuencia del citado Decreto se me encargó de la dirección de las obras, procurando coordinar los diferentes servicios que ya existían anteriormente, sorprendiéndome en estas operaciones una orden de suspensión de los trabajos al constituirse el nuevo Gobierno, que posteriormente ratificó lo dispuesto por el anterior, ordenando se imprimiera gran acti-

vidad a las obras, y para facilitar esto creó, por Decreto de 6 de junio (*Gaceta* del 8), la *Comisión de Obras Ferroviarias de la Zona Centro*, modificando la anterior denominación, dotándola de ciertas atribuciones de que carecía la primitiva Jefatura, y quedando nombrado presidente el que suscribe.

Esta Comisión aún no se ha constituido en su totalidad por no haber sido nombrado el representante del Comité Nacional de Ferrocarriles; pero esto no impide que haya empezado a actuar para conseguir la celeridad deseada y reunir los elementos de trabajo necesarios, tropezándose con grandes dificultades, principalmente en lo que se refiere a material y herramienta.

Esto no obstante, y contando con la colaboración de los ferroviarios todos, del elemento militar, de los Sindicatos y del obrero en general, apoyando la labor de los técnicos, se logrará terminar esta obra, de vital interés para Madrid, en el más breve plazo posible, salvando cuantos obstáculos puedan presentarse.



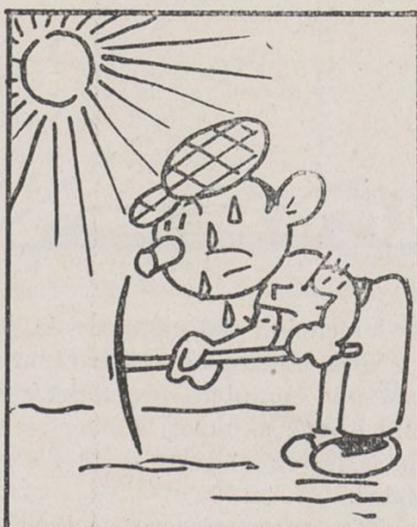
Así os pido, pues, a todos para conseguirlo que pongáis las máximas energías al servicio del ferrocarril.

El Presidente de la Comisión de Obras Ferroviarias de la Zona Centro,

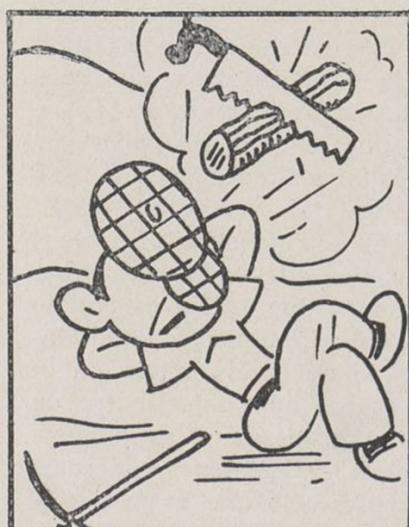
EMILIO KOWALSKY.



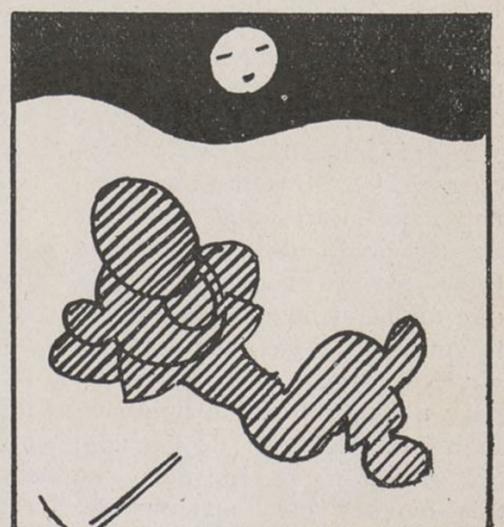
Cuando al trabajo ha llegado un pico le han entregado.



Con el calor de aquel día su valor se resentía.



La jornada se pasaba y Carbonilla roncaba.



Cuando la noche llegó un gran relente atrapó.

Cómo debemos comportarnos con los habitantes de los pueblos

Al llegar a los pueblos los trabajadores de la ciudad, son recibidos con cariño y apoyo por los habitantes de los pueblos y deben pensar todos los compañeros en la norma de conducta que han de seguir con ellos.

Siendo como son nuestros hermanos de clase, son deberes para con los campesinos:

El trato cordial y sincero; si necesitamos de su ayuda, pedirla en la medida de lo posible, sin exigencias; pagar por aquello que



adquiramos o utilicemos, ya sean ropas, víveres, hospedaje, etcétera, lo que sea norma en el pueblo.

En el campo debe respetarse todo cuanto haya, sin destrozarse frutos ni labores, aperos de labranza, cercas, etc.; si los campesinos no cultivaran el campo, en la ciudad no comeríamos.

En las horas de descanso, convivir cerca de ellos en fraternal camaradería; los compañeros más capacitados deben explicar las características de nuestra lucha contra el fascismo y la importancia de la obra que construimos, respetando las decisiones que dispongan las autoridades locales y haciéndolas cumplir.

Y con la mujer el máximo respeto y buen trato que por su sencillez y bondad merece la madre española.

Pensad en todo momento, camaradas, que nuestra libertad termina precisamente donde empieza la del compañero.



A. Sánchez.—Hemos recibido tu artículo, que nos ha causado buena impresión; más teniendo en cuenta que, como dices, nunca te has ocupado de escribir para ningún sitio. Los problemas que en él tratas nos parecen muy interesantes y dignos de ser publicados en NUESTRA OBRA. No le encontramos más que un pequeño defecto; defecto que tú mismo puedes corregir. Nos resulta demasiado largo y nos es imposible publicarlo así por la falta de espacio. Sin embargo, te rogamos que nos mandes otro artículo del mismo tipo, en el que la brevedad sea mayor. Te lo publicaremos en seguida.

Vicente Salgado.—Tu escrito no nos interesa, dadas las condiciones que queremos que tenga nuestro periódico. Todos sabemos ya que el fascismo hace una guerra de invasión en España. Sin que debamos olvidar esto nunca, es preferible que en las páginas de NUESTRA OBRA salgan aquellos temas de mayor importancia para nosotros, por referirse concretamente a problemas que los trabajos plantean.

Martínez Azcoitia.—Tus indicaciones tal vez sean justas, pero no son nuestras páginas el lugar más adecuado para ellas. El asunto que tratas es mucho mejor que lo expongas en el mural, y si no tenéis mural, en tu tajo espera un poco. Dentro de unos días, desde estas páginas daremos instrucciones concretas referentes a lo que es un periódico mural, la manera de hacerlo y los problemas que deben tratarse en él.

LA VICTORIA ES NUESTRA

Nuestro Ejército Popular sigue actuando victoriosamente en el frente del Centro. Importantísimas posiciones han sido arrebatadas al enemigo en la Sierra y en el Jarama. Una vez más el Ejército del Centro sabe demostrar su capacidad combativa venciendo y persiguiendo al enemigo, desalojándolo de sus posiciones, en las que se creía seguro y bien atrincherado.

Brunete ha sido reconquistado por las fuerzas leales y devuelto a la Patria. Nuestros heroicos soldados han entrado en el pueblo, libertando finalmente a la población civil de la ignominiosa dominación fascista, a la que estaba sometida desde octubre de 1936.

Avances victoriosos de nuestro Ejército Popular. Afirmación rotunda y concreta de una férrea voluntad de vencer al enemigo mortal de España. Ese es el balance de las jornadas pasadas en los frentes de combate. Ese es el fruto también de una labor metódica y sistemática de los jefes militares y políticos, labor que han venido desarrollando estos últi-

mos tiempos en nuestro Ejército y que tiene dos características: Primera, "instrucción militar". Segunda, "educación política". Por eso el Ejército Popular de hoy reconquista brillantemente lo que las Milicias primitivas tuvieron que abandonar.

La victoria no es el fruto de la casualidad. Nuestros soldados, bien instruidos, desde el punto de vista militar, por jefes y oficiales, y profundamente educados políticamente por el glorioso Cuerpo de Comisarios, marchan hacia adelante con paso firme y mirando al porvenir con un sereno optimismo. A su capacidad combativa se añade una magnífica fe en la victoria, porque se sienten dirigidos por jefes populares y leales y porque saben que la dirección política y económica del país está en manos de un Gobierno de Frente Popular que goza del prestigio y la confianza absoluta de todo el pueblo antifascista de España.

Por eso nuestros soldados avanzan victoriosamente. Por eso gritamos hoy más fuerte que nunca: **LA VICTORIA ES NUESTRA.**

CONSEJOS DE DEFENSA ANTIAEREA

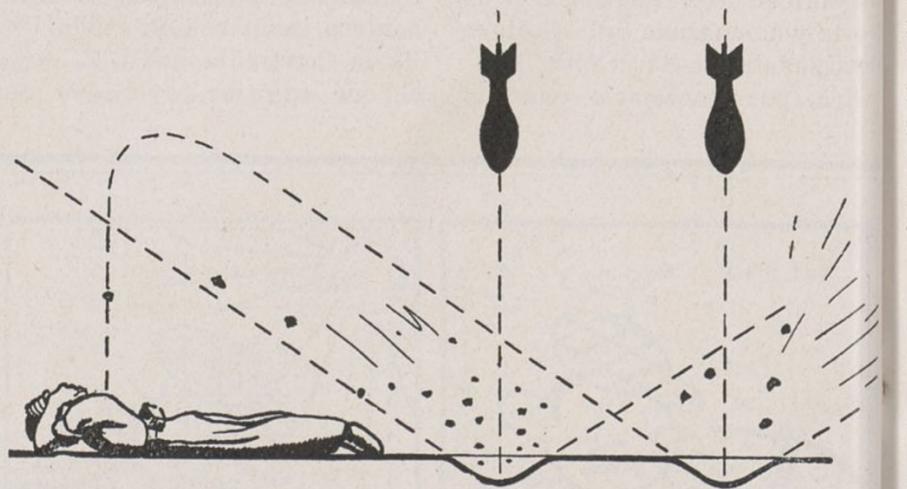
En el número pasado vimos la manera de librarse de los ataques de la aviación cuando ésta efectúa vuelos rasantes.

Vamos a ver ahora, aunque es poco probable que se produzca en caso de bombardeo.

Por el gráfico que reproducimos se puede comprender perfectamente la manera de apartar lo más posible el peligro de las bombas de aviación.

A menos que la bomba caiga precisamente encima del hombre que está tumbado en el suelo, el peligro no existe.

El que la bomba dé en el individuo es difícilísimo, dada la enorme



me extensión del campo y la pequeña parte del que aquél ocupaba.

Si la bomba no cae encima del individuo, o bien se encuentra éste por completo fuera del radio de acción de la metralla, o si ésta le cae encima, lo hace ya como un peso muerto y no puede causarle, en el peor de los casos, más que unas heridas superficiales.

Por tanto, en caso de bombardeo, lo mejor es tirarse al suelo en la forma que indica el grabado, protegiendo la cabeza con las manos.



SANIDAD

Cómo debe emplearse el agua

Interesa hacer algunas observaciones, no por elementales menos necesarias, respecto al uso del agua en cantidad, calidad y origen. La bebida copiosa y excesiva, lejos de mitigar la sed y proporcionar el bienestar que debiera, influye enormemente sobre el tramo gastrointestinal, y al final, para ser eliminada la tomada en exceso, trabajan a marchas forzadas los elementos orgánicos encargados de ello. Así, pues, beber poco y con oportunidad es lo conveniente y sano.

Precisamente cuando se tiene más ansia de beber es cuando hay que poner más exquisito cuidado en el modo de hacerlo; porque no siempre, y mucho menos cuando se está sometido a temperaturas elevadas y trabajos intensos necesita el organismo el aporte de líquido, sino que por la temperatura ambiente y por la actividad muscular hay un exceso de evaporación con elevación de temperatura, y en estos casos es mucho mejor la ducha o el baño, que apaga la sed por completo sin producir trastornos.

Todo lo que el agua tiene de necesaria, cuando no es bien potable tiene de peligrosa; porque, desgraciadamente, es la portadora de microbios fatales productores de enfermedades graves. Huye de beber agua estancada, cenagosa, poco cristalina, maloliente. El agua corriente, y aún mejor si es subterránea, será la que deba usarse, aunque con moderación.

Aún tiene el agua un destino más precioso si cabe, y es el inefable bienestar de bañarse y lavarse; en esto sí que no hay tasa; cuanto más mejor y cuanto mejor hecho más saludable; no se olvide nunca que si algunas veces, las menos, el agua produce trastornos y enfermedades, siempre los quita o aminora despojándose de huéspedes molestos, de olores nada agradables...

Ser tacaño para beber y pródigo para asearse es el ideal de la salud.

El Capitán Médico Jefe de los Servicios Sanitarios.

COMPAÑEROS, CUIDEMOS LA HERRAMIENTA

El rendimiento máximo con el mínimo esfuerzo sólo es posible conseguirlo trabajando con herramientas en buenas condiciones. Para mantener en buen estado la herramienta deben cooperar todos los compañeros, poniendo de su parte cuantas iniciativas les sugiera su buen criterio y atendiendo unos consejos que la experiencia nos señala.

No basta con que en los tajos se tenga montado un perfecto servicio de reparación si la herramienta reparada no se cuida después con el esmero debido. Es preciso que esa herramienta dure en buen estado el tiempo previsto, porque, de lo contrario, el porcentaje de herramienta parada por reparación superaría a las disponibilidades de adquisición, muy limitada en los momentos presentes, y esto se traduciría en personal parado o trabajando con herramienta defectiva, con el consiguiente perjuicio para el esfuerzo individual

a realizar y, por tanto, para el rendimiento en el trabajo.

Como cuidados elementales al alcance de todos los compañeros, daremos a continuación, y por orden de importancia de las herramientas, unos consejos, que proseguiremos en sucesivos artículos:

Pico, pala, zapapico y rastri-lla.—Por su simplicidad, esta clase de herramienta es la que menos cuidados precisa; pero, aun así, siempre será de utilidad tener presente que, aparte de su estado de aguzado, es muy importante, para su buen servicio, que el astil ajuste perfectamente en el ojo de la herramienta. Por lo tanto, no debe dejarse nunca una herramienta de esta clase parada al sol, porque se reseca la madera del astil, resquebrajándose y aflojándose, con evidente peligro para el que la maneja. A ser posible, no sólo se dejará a la sombra, sino que debe sumergirse en agua por la parte

del ojo, a fin de que el ajuste sea perfecto.

Otra precaución debe ser el no apalancar sobre los mangos, porque en esta operación debe emplearse otra clase de herramienta, y el ahorro de tiempo que parece suponer el no ir en busca

de una barra viene compensado con creces por el tiempo que luego ha de estar parada la herramienta por rotura de mangos.

La Sección de Material y Herramientas.

(Continuará.)

LA PRENSA DE MADRID Y LAS OBRAS DEL FERROCARRIL

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 construido será también un espacio de tiempo, más o menos largo, que ganaremos en la duración de la guerra.

* * *

No se trata de una empresa particular ni de una obra más o menos necesaria; en la construcción de este ferrocarril va envuelto el aprovisionamiento de Madrid y sus frentes, la evacuación rápida de su población no combatiente cuando sea preciso y el que nuestros soldados tengan en todo momento armas y municiones en abundancia con que defender la capital de España.

(De MUNDO OBRERO.)

actividades de la guerra que se realiza con el pico y con la pala o con el arado en las lejanías de los frentes de combate, que la que nuestros heroicos combatientes despliegan a diario frente al enemigo; y que tanto lucha por la causa el que coloca una traviesa o tiende un raíl, o recoge una cosecha, como el que vigila, arma al brazo, en las trincheras, después de entrar en combate obediente a las órdenes de mando. Así también construyendo y movilizándolo intensamente las riquezas naturales del país, muchas paralizadas por falta de comunicaciones eficientes, se elabora eficazmente para ganar la guerra y se trabaja para edificar la España del porvenir.

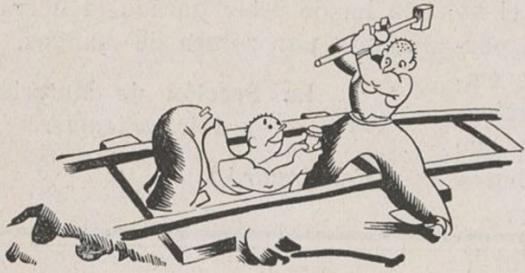
(De POLITICA.)

Los medios de transporte, deficientes, no pueden conseguir el milagro de avituallar a los frentes y a la retaguardia. Y tiene tal importancia no restar a las operaciones guerreras medios de locomoción, que bien podemos decir que muchas veces se constriñen para que el transporte no falte para el abastecimiento.

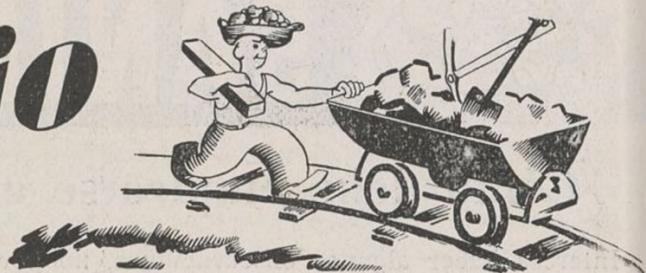
(De "C N T".)



Los obreros madrileños han respondido con todo entusiasmo a la construcción del ferrocarril Madrid-Valencia; ved a un grupo de éstos dirigiéndose al tajo que les han encomendado sus capataces.



En el tajo



Estamos en uno de los tajos que forman esa cadena de la cual saldrá en breve plazo la comunicación directa de Madrid con Valencia.

Cada vez se señalan más las semejanzas que con la lucha que se desarrolla en los frentes tiene esta batalla diaria que nuestros obreros libran en contra de la dureza, mayor o menor, del terreno, que se opone a dejarse dominar.

A fuerza de fuerza, de sacrificio, va saliendo el terreno preparado para las operaciones del tendido de vía. En este frente del trabajo que son las obras del ferrocarril nadie ignora la importancia de su misión; saben todos cuál será el resultado de su trabajo, y anhelan ver llegado el día en que puedan ofrecer su obra—"nuestra obra", porque el ferrocarril es la obra de todos los españoles leales—terminada y dispuesta para las necesidades de la guerra.

Aquí, como en las trincheras, hay un Alto Mando que dirige las operaciones, para que éstas tengan el éxito que se busca; aquí, también, la abnegación y el sacrificio de los combatientes dan el resultado de aumentar en un 40 por 100, según datos suministrados por la dirección de la obra, el rendimiento anterior de los obreros. Y aquí también, como en el frente de la vanguardia, se encuentran mezclados los hombres de todos los partidos, de todos los oficios, para lograr la realización de un deseo único, que empuja a todos.

La labor se realiza continua en el tajo, y el ir y venir de las camionetas cargadas de tierra, después vacías, es incesante. Nos acercamos a uno de los grupos que con más entusiasmo están dando cuenta de su tarea. Sin necesidad de detenerse mucho en el examen, se advierte que lo forman individuos de las más diversas profesiones.

—Yo estaba antes colocado en una farmacia—nos dice uno de ellos—; las bombas de la aviación me dejaron sin empleo; después, como no tenía edad suficiente para estar movilizado, entré a trabajar en el ferrocarril. Tenía ganas de servir para algo concreto y de ayudar a ganar la guerra. Sólo que, al principio, muchos de éstos se reían de mí; de mí y de otros, claro. ¡Como que nunca había cogido un pico en la mano! No fueron callos, ni nada, los que me salieron; en cambio, ahora puedo echársela a cualquiera a ver quién pica más de prisa.

Y para demostrarnos que no se trata de un "farol", se lía a picar furiosamente.



Una cantidad bastante regular de los compañeros que trabajan en este sitio habían trabajado antes en esta clase de trabajo. Todos están conformes en reconocer que los novatos han acometido con entusiasmo la tarea de igualar—o sobrepasar, ¿por qué no?—a los veteranos.

—Trabajan muy bien estos chicos—dice el responsable del grupo—, y los que ya no son chicos, también. Hay uno, por ejemplo, que tiene puesto todo su entusiasmo en esta obra; dice que así se le quitará de encima el peso de saber que sus chicos, tal vez, no tienen alimentos bastantes con que satisfacer sus necesidades. Este trabaja pensando en sus hijos; pero, en general, los compañeros piensan también en los hijos de los demás: en nuestros chicos y en nuestras mujeres. El que más y el que menos hemos tenido a la nuestra durante todo el invierno helándose de frío en las colas.

Otro compañero interviene:

—Oye, decid en NUESTRA OBRA que estamos dispuestos, los de este tajo, a llegar, no al cuarenta por ciento, sino al sesenta, en el rendimiento efectivo. A ver si hay alguien que se comprometa a más. Ahora, que tenemos herramientas, verás lo de prisa que va a ir esto.

Y otro:

—Venid un día por aquí a la hora de comer; podremos hablar más despacio. Tenemos gana de que salgan en el periódico muchas cosas que estamos haciendo. Cuando tengáis tiempo, os llevaremos un día a ver nuestro mural. Todavía no está muy presentable; pero ya lo iremos perfeccionando.

Nos despedimos de todos y les prometemos venir otro día a hacer una información más completa sobre todas estas cosas de que nos han hablado. Antes de irnos, un compañero nos aborda para preguntarnos si le publicaríamos una cosa que piensa escribir para el periódico. Le contestamos que sí, naturalmente, y nos promete enviárnoslo en cuanto pueda.

Unos cuantos "salud" nos acompañan en el camino, de vuelta hasta el coche; y, al marchar, el movimiento de las camionetas, de los picos y de las palas prosigue con un ritmo más acelerado que nunca. Si en todos los tajos ocurre igual, el ferrocarril será una realidad en plazo muy breve.

Rivadeneira, C. O.—Madrid